

Sfeerverslag (informerend) Atelier V

MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem

Op donderdagmiddag 17 februari jl. vond het vijfde Atelier over de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem plaats. Naast de deelnemers van de vorige ateliers (zie voor alle genodigden onderaan het verslag) waren ook de leden van de Bestuurlijke en Maatschappelijk Adviesgroepen (BAG en MAG) uitgenodigd. De groep bestond hiermee uit ambtenaren en wethouders van (semi)overheden, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven uit de omgeving en natuurbeheerorganisaties en logistiek/transport belangenbehartigers. In totaal waren er circa 35 deelnemers aanwezig bij dit digitale Atelier. Voorafgaand aan het Atelier is een samenvatting van het tot nu toe doorlopen proces vanaf de Startbeslissing gestuurd aan de genodigden.

Vanwege de AVG wet zijn slechts enkele persoonsnamen in het verslag opgenomen.

Opening en stand van zaken MIRT-Verkenning

Alle deelnemers worden welkom geheten door **Amber van Dam**, omgevingsmanager van het project. Zij stelt aan de aanwezigen **Bart Heinz** van het ministerie voor als de nieuwe projectmanager en opvolger van Almar Bruin.

Bart neemt de deelnemers mee in een korte terugblik op de periode van de zomer en het najaar van 2021. Het projectteam heeft in deze periode onder andere gewerkt aan:

- Het verkeersveiligheidsonderzoek;
- Een gevoeligheidsanalyse voor het nieuwe verkeersmodel (NRM2021);
- Verschillende milieuonderzoeken en het opstellen van de milieueffectrapportage (planMER);
- De uitwerkingen van verschillende verdiepingssporen;
- De voorbereiding van de maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA).

Ook staat hij met de deelnemers nog even kort stil bij de totstandkoming van de verschillende alternatieven en varianten.

Wat is het verschil tussen een alternatief en een variant?

Voor de alternatieven zijn de effectonderzoeken op basis van verkeersonderzoeken doorgerekend. Van de varianten zijn geen volledige verkeersberekeningen gemaakt en is de beoordeling afgeleid van de informatie uit de berekeningen die voor de alternatieven zijn uitgevoerd.

Welke alternatieven en varianten worden onderzocht?

Onderzocht wordt of de doorstroming en verkeersveiligheid kunnen verbeteren door het aanpassen van de rijksweg naar 2x2 rijstroken met spitsstroken (de namen van deze alternatieven en varianten beginnen met een '2') of door het verbreden van de rijksweg naar 2x3 rijstroken met vluchtstroken (de namen van deze alternatieven en varianten beginnen met een '3'). Beide opties al dan niet in combinatie met extra weefvakken tussen de aansluitingen Papendrecht/N3 en Sliedrecht-West en zowel met als zonder aanvullende smart mobility- en mobiliteitsmanagementmaatregelen.

Wat is de voortgang?

Een aantal onderzoeken zijn op dit moment nog niet afgerond en worden daarom niet besproken in dit Atelier. Het gaat om het geluidsonderzoek, de resultaten van de nog lopende haalbaarheidsstudies, de MKBA en de uitwerking van de meekoppelkansen door de regio. Deze onderdelen zullen in een volgend Atelier aan bod komen.

Uiteen in groepen

De deelnemers zijn verdeeld in drie gebieden 'west', 'midden' en 'oost' zodat er binnen de groepen ruimte is om onderling ook inzicht te krijgen in de belangen die samenkomen in een specifiek

deelgebied. Ze gaan vervolgens in verschillende groepen (digitaal) uiteen voor deelsessies. Door elke groep worden de drie thema's die in de deelsessies worden behandeld bezocht. Hierna wordt per deelsessie een samenvatting gegeven van de presentatie en de gestelde vragen.

Deelsessie Oplossend vermogen

In deze deelsessie is toegelicht in hoeverre de alternatieven en varianten bijdragen aan het doel: "Het verbeteren van de **doorstroming** en de **veerkracht** in de beide richtingen [op de A15 Papendrecht -Arkel], waardoor de **betrouwbaarheid** van de reistijd en **bereikbaarheid** van het gebied per saldo verbetert."

Per alternatief wordt stil gestaan bij de reistijd in ochtend- en avondspits (ten opzichte van de referentiesituatie in 2040). Ook wordt de afwikkelingsnelheid in de ochtendspits getoond en wordt ingegaan op de drukte (voertuigkilometers) op de wegen rondom de A15 (onderliggend wegennet). Daarnaast wordt de gevoeligheidsanalyse voor het nieuwe verkeersmodel (NRM2021) toegelicht. Vervolgens worden de resultaten van het verkeersveiligheidsonderzoek gepresenteerd.

Vragen

Er is vanuit de deelnemers veel aandacht voor de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet. Een van de vragen is, hoe de referentiesituatie 2040 eruit ziet als er geen aanpassing aan de A15 wordt gedaan. En of hierin ook rekening is gehouden met de huidige situatie, doordat meer wordt thuisgewerkt dan voor Covid-19. Daarnaast is men, om goed te kunnen vergelijken, benieuwd hoe de resultaten zijn als wordt gekeken naar 2019 (voordat meer werd thuisgewerkt door COVID). Dat jaar wordt door de deelnemers gezien als de 'normale huidige situatie'.

In de gevoeligheidsanalyse op het NRM2021 die is uitgevoerd is rekening gehouden met de huidige inzichten over demografie en economie en de toename van thuiswerken. Er wordt landelijk gemonitord op eventuele blijvende gedragseffecten van de coronacrisis. Tegenover het beeld in het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat in de media is verschenen (9 september 2021) over onderzochte positieve effecten van meer thuiswerken, staat een toename van mobiliteit door bevolkingsgroei (naar 20 miljoen inwoners in 2040/2050 Hoog) en welvaarts-groei. Per saldo wordt in het hoge scenario nog steeds een forse groei van de mobiliteit en congestie verwacht t.o.v. 2018, doordat het effect van thuiswerken op de lange termijn beperkter zal zijn dan het effect van de groei van de bevolking en welvaart. PBL acht de bestaande scenario's (WLO Hoog en WLO Laag) nog altijd een bruikbare basis om beleid en investeringsbeslissingen op te baseren. In het rapport roept PBL vooral op om bij nog komende besluiten goed te bekijken of het project in beide scenario's rendabel is (dus niet alleen bij hoge groeiverwachtingen). Dit is bij IenW de gangbare praktijk.

Vanuit het sentiment van de regio is het begrijpelijk dat zij graag als effect zouden zien dat het project ook een positief effect heeft ten aanzien van de huidige situatie (2019 voor corona) op de A15. Maar is dit ook een realistische verwachting met de voorziene ontwikkelingen op demografisch gebied naar 2040 in het hoge scenario (dat tijdens de sessie is gepresenteerd)? Tussen 2019 en 2020 zal Nederland zich verder ontwikkelen binnen de bandbreedte van de gehanteerde scenario's, ook als op de A15 geen maatregelen worden genomen. In de verkenning wordt gekeken naar de situatie hoe Nederland zich tot 2040 zal ontwikkelen in de twee PBL-scenario's, ook wel bekend als het hoge en het lage scenario. Grofweg gaat het hoge scenario uit van een hoge groei van bevolking en werkgelegenheid en het lage scenario van een gematigder beeld. In de sessie is in detail stilgestaan bij het hoge scenario. In de systematiek wordt het projecteffect voor deze scenario's in beeld gebracht en afgezet tegen de situatie dat er geen maatregelen op de A15 worden genomen (de referentie). In de referentiesituatie wordt, anders dan als men zou vergelijken met het jaar 2019, rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Dit resulteert voor deze fase van het onderzoek in een zuiver vergelijk van de te verwachten effecten van de verschillende alternatieven in het project, ten opzichte van het alternatief "niets doen" op basis waarvan de beslisinformatie voor de Minister wordt opgesteld.

Door deelnemers wordt ook gevraagd in hoeverre drukte op de rijksweg wordt verminderd als een snelfietspad wordt aangelegd. Dit is een van de onderwerpen die, in dit geval door de Provincie Zuid-Holland, in een Plan van Aanpak wordt uitgewerkt. Uitgelegd wordt dat in de verkeersberekeningen de bijdrage van een (snel)fietspad verwaarloosbaar is omdat de verkeersmodellen laten zien dat de economische groei vele malen groter is. In de uiteindelijke afweging naar een voorkeursalternatief zal dit dan ook geen verschil maken.

Deelsessie Ruimtelijke inpassing

Tijdens deze deelsessie worden de deelnemers geïnformeerd over een aantal ruimtelijke inpassingsknoelpunten van de alternatieven in de omgeving. Hierbij wordt stil gestaan bij de belangrijkste knoelpunten:

1. Weefvak Papendrecht – Sliedrecht (alleen bij die alternatieven waar de weefvakken zijn toegevoegd)
2. Haalbaarheidsstudie Zuidelijke verbreding (onderzoek naar haalbaarheid verbreding van de rijksweg in het stroombed van de Merwede, ter hoogte van de Rivierdijk/Peulensluis)
3. Hardinxveld-Giessendam (aanpassing horizontale en verticale ligging van de rijksweg tussen viaduct Peulenstraat en viaduct Nieuweweg)
4. Haalbaarheidsstudie Kanaal van Steenenhoek (aanpassen/versmallen kanaal en compenseren waterafvoer)
5. Haalbaarheidsstudie Optimalisatie N216 (inpassing N216 tussen rijksweg en spoor ter hoogte van Schelluinen)
6. Knooppunt Gorinchem (aanpassing hoofdrijbanen, verlengen in/uitvoegers en verlagen ontwerpsnelheid)
7. Aansluiting Arkel (aanpassing van de afrit uit de richting Rotterdam op Spijksesteeg)

Per knoelpunt wordt toegelicht waarop het ontwerp is gebaseerd, welk probleem op de rijksweg hiermee wordt opgelost en welk knoelpunt in de omgeving hierdoor ontstaat. Ook wordt aangegeven of een knoelpunt zich voor doet bij alle alternatieven en varianten of slechts bij enkele.

Voor een aantal knoelpunten lopen op dit moment nog onderzoeken, 'de haalbaarheidsstudies'. Dit zijn bijzonder complexe vraagstukken die naar voren zijn gekomen in het ontwerpproces dat met de omgeving is doorlopen. In de deelsessie wordt uitleg gegeven over de haalbaarheidsstudies; over het doel van de studie, het knoelpunt en de stappen die nog moeten worden doorlopen in Verkenningsfase, en wat pas in de volgende fase (Planuitwerkingsfase) kan worden uitgewerkt.

Vragen

Vanuit de deelnemers worden met name verduidelijkende vragen gesteld. Bijvoorbeeld of een knoelpunt in dezelfde mate geldt voor verschillende alternatieven en varianten. Ook wordt gevraagd of rekening wordt gehouden met de inpassing van het fietspad. Met de Provincie Zuid-Holland, mede opdrachtgever voor de Verkenning naast het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), vinden gesprekken plaats over de inpassing van het fietspad. Omdat er enkele knoelpunten zijn voor de inpassing, is de Provincie gevraagd om ook alternatieve tracés te onderzoeken. Dit proces loopt parallel, en doet de Provincie in afstemming met de regio. Op de resultaten van dit onderzoek en wat dit mogelijk betekent voor de Verkenning wordt teruggekomen in het volgende Atelier.

Deelsessie (voorlopige) Effecten

In deze deelsessie worden de deelnemers meegenomen in de (voorlopige) resultaten van de effectonderzoeken. Er wordt uitleg gegeven over enkele belangrijke effecten. Uitgelegd wordt dat uit de onderzoeken is gebleken dat sommige van deze effecten onderscheidend zijn in de beoordeling

die uiteindelijk moet leiden naar een voorkeursalternatief en andere niet. In de deelsessie wordt gezien de beperkte tijd ingegaan op de (voorlopige) resultaten van de volgende effectonderzoeken:

- Natuur, waaronder stikstof
- Water
- Luchtkwaliteit
- Ruimtelijke kwaliteit
- Gezondheid

De onderzoeksresultaten van het geluidonderzoek zijn nog niet gereed en komen in het volgende Atelier aan bod. De formele toetsing aan geluidsnormen en uitwerking van specifieke mitigerende maatregelen volgt in de Planuitwerkingsfase.

Vragen

De deelnemers stellen vragen over de impact van stikstof. Het huidige beleid voor stikstof is in beweging. Het project moet daar aan voldoen. Daarom wordt op dit moment een aanvullende stikstofberekening uitgevoerd met het meest recente rekenmodel. Uit de eerdere stikstofberekening bleek al dat er stikstofdepositie-effecten zijn op zeker 11 natura 2000-gebieden in Nederland. De effecten zijn voor alle alternatieven en varianten vrijwel hetzelfde. Bekeken wordt welke stappen er nog moeten worden gezet in de Verkenningsfase, voor het mitigeren en compenseren van deze effecten. Bij luchtkwaliteit vraagt een deelnemer of er rekening gehouden is met een toename van elektrisch rijden. Een (landelijk vastgestelde) aanname voor elektrisch rijden is meegenomen in de verkeersmodellen waarop het onderzoek is gebaseerd. Ook wordt gevraagd of er rekening wordt gehouden met cumulatie van geluid (de optelsom van de A27, A15 en het spoor). Het wegverkeersgeluid van omliggende wegen wordt meegenomen in het onderzoek. De geluidbelasting van de spoorlijnen niet; dat zijn vaste geluidsbronnen waaraan geen wijzigingen plaatsvinden. In de Planuitwerkingsfase zal wel rekening gehouden worden met de cumulatie van deze bronnen, wanneer de geluidbelasting van dit project op wettelijke normen getoetst wordt. Daarnaast zijn er zorgen over de A15 als evacuatieleroute bij hoogwater. De suggestie wordt gedaan om in dit kader het verhogen van de A15 als meekoppelkans mee te nemen. Ook zijn er vragen over of de huidige geluidschermen worden vervangen; deze worden als rommelig en viezig ervaren. Gevraagd wordt of naast de beleving van de weggebruiker ook wordt gekeken naar de beleving van omwonenden. Uitgangspunt in de ontwerpen is dat in ieder geval waar nu geluidsschermen staan deze ook terug komen. In de Planuitwerkingsfase wordt een Inpassingsvisie opgesteld waarvoor we in gesprek gaan met de omgeving over wensen ten aanzien van wegbeeld, inpassing en uitstraling. Dan wordt ook bekeken in hoeverre deze wensen meegenomen kunnen worden. Daarvoor moet er zicht zijn op de daadwerkelijke geluidmaatregelen die genomen moeten worden en of de schermen moeten worden aangepast of vervangen.

Terugkoppeling van deelsessies

Na de deelsessies komen de deelnemers weer (digitaal) plenair bij elkaar. Vanuit alle groepen volgt een korte terugkoppeling door een van de deelnemers over de besproken zaken en de gestelde vragen tijdens de deelsessies.

De regiogemeenten spreken uit dat zij een positievere bijdrage aan het verminderen van het verkeer op het onderliggend wegennet hadden verwacht dan wel gehoopt. Zij vragen zich hardop af of de maatregelen wel de moeite waard zijn, gezien het ook grote effect op de leefomgeving. Zij willen dan ook graag meewerken/denken aan de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), en zijn benieuwd naar hoe dit daarin meeweegt. Vanuit het projectteam wordt aangegeven dat de MKBA via een vaste systematiek wordt uitgevoerd. Het projectteam begrijpt de zorg van de gemeenten en kijkt hoe deze hierop meegenomen kunnen worden.

Het Atelier en de wijze waarop de informatie is gedeeld en toelicht wordt door de deelnemers gewaardeerd.

Knooppunt Gorinchem

De regio heeft in de verschillende overleggen haar zorgen geuit over het niet in de projectscope zitten van een eventuele aanpassing van het knooppunt Gorinchem bij project A27 Houten-Hoopolder. Tot onvrede van de regio zit dit knooppunt ook niet in de projectscope van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. De resultaten van de statische verkeerskundige berekeningen voor knooppunt Gorinchem lieten eerder al een knelpunt op het knooppunt Gorinchem zien. Aangezien statische berekeningen onvoldoende rekening houden met de complexiteit van dergelijke knooppunten en om meer inzicht te krijgen in de effecten van de alternatieven op het knooppunt zijn dynamische berekeningen uitgevoerd. De dynamische berekeningen worden aan de deelnemers gepresenteerd en bevestigen het eerder ontstane beeld. De berekeningen tonen aan dat de verwachte terugslag groter is dan op basis van de statische berekeningen al werd verwacht. Dit betekent dat het verkeer op de hoofdrijbanen stil komt te staan als gevolg van de slechte afwikkeling van het verkeer op het knooppunt.

Reactie

De getoonde informatie leidt direct tot een stevige reactie vanuit de regiogemeenten. Zij spreken hun teleurstelling uit over zowel het proces, het moeizame gesprek hierover, als ook over de beperkte informatie die beschikbaar is en het ontbreken van concrete voorstellen voor vervolgaanpak. De regio geeft aan gefrustreerd en ontstemd te zijn dat ook in deze MIRT-Verkenning het knooppunt buiten de projectscope is gehouden en voelt zich niet serieus genomen. Temeer omdat de regio ook in het project A27 Houten-Hoopolder zich hier hard voor heeft gemaakt en de beleving heeft dat toen door IenW is aangegeven dat het knooppunt bij de MIRT-Verkenning A15 zou worden ondergebracht. Nu valt het knooppunt bij beide projecten buiten de scope en maakt men zich hevige zorgen over de effecten op met name het onderliggend wegennet (sluipverkeer) in en rondom gemeente Gorinchem en over mogelijke nadelige effecten op de leefomgeving. Deze zorgen worden onderschreven door de andere aanwezige stakeholders zoals vertegenwoordigers van bedrijventerreinen. De projectmanager spreekt uit dat hij, ondanks dat hij gebonden is aan de projectscope zoals vastgelegd in de Startbeslissing van de MIRT A15 en de afspraken die hierover in het BO-MIRT zijn gemaakt, de regio wel degelijk serieus neemt. En dat hij zich zal inzetten om het gesprek op de juiste overlegtafel te krijgen. Hij wil daarin samen met de direct betrokken regiogemeenten in gesprek om gezamenlijk handelingsperspectieven inzichtelijk te maken.

Na het Atelier is er contact geweest tussen het project en enkele regiobestuurders. Een terugkoppeling van het Atelier en de belangrijkste punten zal door de voorzitters van de Bestuurlijke en Maatschappelijke Adviesgroepen in de Stuurgroep van maart 2022 worden toegelicht.

Vervolgproces en afronding

Tot slot wordt stil gestaan bij het beoordelingskader dat wordt gebruikt om te komen tot een Voorkeursalternatief. Ook wordt een vooruitblik gegeven van de stappen die worden gezet om te komen tot een Voorkeursalternatief en uiteindelijk een Voorkeursbesluit door de minister. In hoofdlijnen wordt verteld op welke momenten de omgeving betrokken en geïnformeerd wordt in het vervolg van deze Verkenningfase. De deelnemers worden bedankt voor hun tijd, inbreng en aandacht.

Deelnemers

De volgende partijen waren uitgenodigd voor het Atelier:

Aanwezig:

FSOD/Bedrijfskern Hardinxveld-Giessendam en Bedrijvenvereniging Schelluinen-West, Fietsersbond, Evofenedex, Gemeente Alblasserdam, Gemeente Altena, Gemeente Dordrecht, Gemeente Gorinchem, Gemeente Hardinxveld-Giessendam, Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, Gemeente

Molenlanden, Gemeente Papendrecht, Gemeente Ridderkerk, Gemeente Sliedrecht, Maat Transport, ProRail, Provincie Gelderland, Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en Waterschap Rivierenland.

Niet aanwezig:

Schuttevaer, IKG, VSO, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeente West Betuwe, Gemeente Zwijndrecht, TLN Regio West, ANWB, Gemeente Vijfheerenlanden, Verkeersonderneming, Schuttevaer, Bureau Drechtsteden, VNO-NCW West, Ecorridor, Ondernemersvereniging Nieuw-Lekkerland, Natuur- en Vogelwacht Alblasserwaard, Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Staatsbosbeheer, Veilig Verkeer Nederland, Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid, QBuzz en Logistiek Centrum Gorinchem.