



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem

Notitie Reikwijdte en Detailniveau



Colofon

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Almar Bruin

Auteur:

Consortium van Rebel, Tauw, APPM en Goudappel Coffeng
Peter van der Bilt
Lucy Talens
Floris Eenink
Maartje van Ravesteijn

Foto cover:

Studio Retouched

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding project A15 Papendrecht - Gorinchem	4
1.2	Beschrijving van het project- en studiegebied	4
1.3	Milieueffectrapportage	5
1.3.1	M.e.r. algemeen	5
1.3.2	M.e.r.-procedure	5
1.4	Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Het project A15 Papendrecht - Gorinchem	7
2.1	Kader en voorgeschiedenis	7
2.2	Het projectgebied en de omgeving van de A15	8
2.3	Schets van de problematiek	10
2.3.1	Doorstroming	11
2.3.2	Verkeersveiligheid	14
2.3.3	Colonnevorming vrachtverkeer	16
2.3.4	Onderliggend wegennet	17
2.4	Doelstelling van het project	17
3	Ontwikkeling alternatieven	18
3.1	Stappen MIRT-Verkenning	18
3.2	Participatie	19
3.3	Alternatieven planMER (structuurvisie, voorkeursalternatief)	20
3.3.1	Alternatief 1: maatregelpakket Smart Mobility en Mobiliteitsmanagement	20
3.3.2	Alternatief 2: maatregelpakket 2x2 rijstroken + spitsstroken	21
3.3.3	Alternatief 3: maatregelpakket 2x3 rijstroken	22
3.3.4	Wisselwerking HWN en OWN	22
4	Inhoud en aanpak van het onderzoek	24
4.1	Referentiesituatie	24
4.2	Beoordelingskader	24
4.3	Effectbeoordeling	27
4.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	27
4.5	Meekoppelkansen	27
4.6	Passende Beoordeling	28
5	Wettelijke procedures en te nemen besluiten	29
5.1	Tracéwet en Structuurvisie	29
5.2	Procedurestappen in de m.e.r.-procedure	29
5.2.1	Kennisgeving en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	29
5.2.2	(Ontwerp-)Structuurvisie en Voorkeursbeslissing	29
5.2.3	(Ontwerp) tracébesluit	29
5.3	Inspraak op de NRD	30

1 Inleiding

1.1 Aanleiding project A15 Papendrecht - Gorinchem

De A15 vormt een belangrijke logistieke verbinding tussen de haven van Rotterdam, Arnhem, Nijmegen en Duitsland. Vanuit het Programma Goederenvervoercorridors is de A15 onderdeel van de logistieke corridor Oost. De ambitie voor zichtjaar 2030 voor deze corridor is onder andere het terugdringen van files, het verhogen van capaciteit en het verbeteren van de betrouwbaarheid van reistijd. Voor het gedeelte van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem hebben Rijk en regio besloten een zogenoemde MIRT-Verkenning uit te voeren. Oplossingen voor de korte termijn worden parallel aan de MIRT-Verkenning onderzocht en uitgewerkt in een Korte Termijn Aanpak (KTM) voor de A15 Ridderkerk - Gorinchem. De MIRT-Verkenning richt zich op oplossingen voor de langere termijn.

Op 26 juni 2018 is de Startbeslissing door de minister van Infrastructuur en Waterstaat genomen om een MIRT-Verkenning naar oplossingen voor de problemen op de A15 op het traject tussen Papendrecht en Gorinchem te starten.

1.2 Beschrijving van het project- en studiegebied

Het projectgebied

Het projectgebied is weergegeven in Figuur 1.1 met de rode lijn.



Figuur 1.1 Projectgebied en studiegebied MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem

Het in de Startbeslissing beschreven projectgebied is de rijksweg A15 tussen Papendrecht (km 79,8) en Gorinchem (km 101,3). Dit traject is 21,5 km lang. Het projectgebied wordt verruimd tot voorbij de aansluiting Papendrecht (aansluiting 23) met de N3 en N214 (km 77,5). Dit wijkt af van het in de Startbeslissing opgenomen projectgebied. Dit wordt geformaliseerd met de publicatie van voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hiermee wordt een nieuwe bottleneck op de noordbaan (Gorinchem richting Rotterdam) voorkomen, omdat bij de oorspronkelijke afbakening van het projectgebied eventuele aanpassingen aan de A15 tot km 79,8 zouden lopen. Dat zou voor de oplossingen die voorzien in een capaciteitsuitbreiding van de A15 betekenen dat over een beperkte lengte van circa 1 km geen capaciteitsuitbreiding plaatsvindt en er richting Rotterdam op dat deel sprake blijft van 2 rijstroken; vanaf km 77,9 in de richting naar Rotterdam kent de A15 namelijk reeds 2x3 rijstroken. Aansluiting 23 (Papendrecht-N3) maakt met deze scopeaanpassing ook onderdeel uit van het projectgebied.

Tot het projectgebied behoren de aansluitingen Sliedrecht-West (aansluiting 24), Sliedrecht-Oost (aansluiting 25), Hardinxveld-Giessendam (aansluiting 26) en Arkel (aansluiting 28). Voor het knooppunt Gorinchem (aansluiting 27) geldt dat uitsluitend de A15 onder het knooppunt tot het projectgebied behoort en de rest van het knooppunt tot het studiegebied. Vanwege de landelijke maatregelen ten aanzien van de

beperking van stikstofuitstoot, is de maximumsnelheid overdag op alle Rijkswegen 100 km/u. Vanaf Papendrecht tot knooppunt Gorinchem is de maximumsnelheid 's nachts (van 19.00 tot 6.00 uur) 120 km/u, ten oosten daarvan 130 km/u.

In de huidige situatie is er een spitsstrook tussen Papendrecht-N3 (aansluiting 23) en Sliedrecht-Oost (aansluiting 25). Als onderdeel van het project 'capaciteitsverruiming A15 Papendrecht - Sliedrecht' waarvoor een onherroepelijk Tracébesluit is genomen wordt op de zuidbaan (Rotterdam richting Gorinchem) de spitsstrook omgebouwd naar een volwaardige derde rijstrook. Op de noordbaan tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3 wordt een weefvak aangelegd als derde rijstrook. Dit zal naar verwachting in 2021 of 2022 gereed zijn. Op de rest van het traject Papendrecht - Gorinchem bestaat de A15 uit twee rijstroken in beide richtingen.

Het studiegebied

De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten effecten (verkeer, milieu) van de te onderzoeken oplossingen. Het studiegebied verschilt per te onderzoeken aspect.

Het studiegebied wordt globaal begrensd door de N214 (noordzijde), Merwede (zuidzijde), de aansluiting Papendrecht/N3 nr. 23 (westzijde) en de provinciegrens met Gelderland (oostzijde). Zie hiervoor ook figuur 1.1. Effecten kunnen verder reiken dan dit gebied. Zo wordt, waar relevant, ook gekeken wat de effecten zijn van het project op een groter gebied in en rondom de A15. In het nog op te stellen Milieueffectrapport (MER) wordt dit per thema bekeken en toegelicht.

1.3 Milieueffectrapportage

1.3.1 M.e.r. algemeen

De procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) dient om het milieubelang bij de afweging voor plannen en besluiten een volwaardige plaats te geven. De procedure is geborgd in de Wet milieubeheer. Tijdens deze procedure wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hierin worden de redelijke alternatieven beschreven die – in dit geval – de problematiek op een deel van de rijksweg A15 kunnen oplossen of verminderen. Met redelijk wordt bedoeld: tegemoetkomen aan vastgestelde doelstelling, passend binnen de competentie van de initiatiefnemer en financieel en technisch haalbaar. De vergelijking van de alternatieven vindt in het MER plaats.

In het Besluit m.e.r. 1994 is bepaald voor welke ingrepen een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Het doorlopen van een m.e.r. bij plannen en besluiten is verplicht als een activiteit (al dan niet voor een bepaald geval) is opgenomen in bijlage C van het besluit m.e.r.. Als een activiteit is opgenomen in bijlage D, dan gaat het om een m.e.r.-beoordelingsplicht. In een beoordeling wordt getoetst of mogelijk belangrijke nadelige (milieu) gevolgen kunnen optreden. Indien met ja beantwoord, volgt alsnog de plicht om een m.e.r. te doorlopen. De m.e.r.-regeling maakt onderscheid in m.e.r. voor plannen zoals een structuurvisie of bestemmingsplan (plan-m.e.r.) en m.e.r. voor besluiten zoals vergunningen (project-m.e.r.).

1.3.2 M.e.r.-procedure

Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan een (ruimtelijk) besluit. Op grond van onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. categorie 1.1 (zie tabel 1.1) is voor dit project een plan-m.e.r. verplicht voor de Structuurvisie A15 Papendrecht-Gorinchem. Tevens geldt de plan-m.e.r.-plicht voor dit project vanuit een ander spoor omdat een Passende Beoordeling dient te worden opgesteld vanwege mogelijk significante effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

In de verkenningsfase wordt een planMER opgesteld waarin de verschillende alternatieven afgewogen worden op de impact op het milieu en de leefomgeving. Het planMER vormt input voor de keuze van een voorkeursalternatief. Voorliggende NRD heeft enkel betrekking op het planMER. In de planuitwerkingsfase

wordt het voorkeursalternatief in een projectMER nader onderzocht op effecten. De m.e.r.-procedure is in de planuitwerkingsfase gekoppeld aan het Tracébesluit¹.

Tabel 1.1 Uitsnede van categorie 1.1, onderdeel D, bijlage Besluit m.e.r.

	Activiteit		Plannen	Besluiten
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

1.4 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Het doel van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het beschrijven van de beoogde insteek van de m.e.r.-procedure. Het opstellen van een NRD is niet verplicht.

In de NRD wordt bondig ingegaan op zowel inhoudelijke als procesmatige aspecten van het MER, waarmee deze NRD het kader vormt voor de verdere m.e.r.-procedure. Ook geeft deze notitie inzicht in de te onderzoeken milieueffecten en welke onderzoekscriteria worden gehanteerd. Daarnaast worden de belangrijkste kaders en randvoorwaarden van het project geschetst.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het kader en de voorgeschiedenis van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem, de problematiek en doelstelling van het project. Hoofdstuk 3 gaat in op de ontwikkeling en trechtering van de oplossingen tot maatregelpakketten en beschrijft welke kansrijke alternatieven in het kader van het MER worden onderzocht en beoordeeld. Hoofdstuk 4 beschrijft de inhoud en aanpak van het onderzoek. In dit hoofdstuk worden onder andere het beoordelingskader en de wijze van effectbeoordeling toegelicht. Hoofdstuk 5 sluit af met een toelichting op de wettelijke procedures en te nemen besluiten.

¹ Of het planologische besluit wat op dat moment van toepassing is, rekening houdend met de in werking treding van de Omgevingswet. Deze opmerking geldt ook voor latere verwijzingen naar planologische procedures of besluiten in deze NRD.

2 Het project A15 Papendrecht - Gorinchem

2.1 Kader en voorgeschiedenis

Goederenvervoercorridors

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in oktober 2016 de Kamer geïnformeerd dat in de bestuurlijke overleggen MIRT is afgesproken om programma's te starten, onder meer voor de goederencorridors Oost en Zuidoost. De scope van dit programma wordt gevormd door de beide corridors:

- Oost: dit is de logistieke corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland. Binnen deze logistieke corridor spelen de A15, Betuweroute en Waal een rol.
- Zuidoost: dit is de logistieke corridor Rotterdam – Noord Brabant/Limburg – Duitsland. Binnen deze logistieke corridor spelen de A16/A58/A67, Brabantroute, Maas en Brabantse kanalen en buisleidingen een rol.

Beide corridors zijn gebundeld in het programma Goederenvervoercorridors (GVC). In dit programma werken de betrokken provincies, het ministerie van IenW, het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek samen. De ambitie voor de GVC is om in 2030 Topcorridors te zijn. Dit levert een aantal gezamenlijke uitdagingen, te weten het:

- terugdringen van de congestie op met name de autosnelwegen;
- verhogen van de betrouwbaarheid, capaciteit en robuustheid van het netwerk;
- verbeteren van de visibility en voorspelbaarheid van reistijden;
- beperken van de schade aan de omgeving (milieu en veiligheid);
- verbeteren van de voorzieningen voor de gebruikers;
- stimuleren van de innovatiedynamiek;
- competitiever maken van de logistieke en industriële sector.

De doorstroming van de A15, en specifiek het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A15 op het traject Papendrecht – Gorinchem, is onderdeel van de corridor Oost en geeft met name invulling aan de ambities van het programma GVC.

Besluitvorming BO MIRT 2017

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors op 7 december 2017 is besloten dat Rijk en regio een MIRT-Verkenning A15 starten waar in ieder geval het knelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. Rijk en regio hebben vervolgens een verkeersonderzoek voor de gehele A15 uitgevoerd om de scope voor de MIRT-Verkenning te bepalen.

Verkeersonderzoek A15 2018

Een verkeersonderzoek en knelpuntenanalyse naar de gehele A15 (van Maasvlakte tot aan de Duitse grens) is uitgevoerd in 2018. In het verkeersonderzoek is gekeken naar verlieskosten, die worden veroorzaakt door vertraging, ongevallen en onbetrouwbare reistijden. Er zijn korte en lange termijn knelpunten onderscheiden. Voor de korte termijn knelpunten is een pakket Korte Termijn Maatregelen geïnitieerd.

Voor de lange termijn knelpunten is gekeken naar de wegvakken met de hoogste verlieskosten (in scenario 2030 Laag én 2040 Hoog). Dit zijn de A15 vanaf de

- aansluiting bij Sliedrecht-West tot aan knooppunt Gorinchem;
- aansluiting bij Arkel tot de aansluiting bij Sliedrecht-West.

De resultaten van het verkeersonderzoek hebben aangetoond dat er structurele vertragingen zijn op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem en dat deze in de toekomst groter worden. Door de hoge filedruk zijn er ook veel ongevallen. Dit gaf voldoende aanleiding voor het bepalen van de scope voor de MIRT-Verkenning op het tracé Papendrecht – Gorinchem.

Startbeslissing A15 Papendrecht – Gorinchem

Op 26 juni 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Startbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. In de Startbeslissing is de noodzaak en daarop volgend besluit tot het uitvoeren van een verkenning naar oplossingen voor de problemen op de A15 op het traject vanaf Papendrecht (km 79,8) tot Gorinchem (km 101,3) beschreven.

In de Startbeslissing is opgenomen dat er in de MIRT-Verkenning alternatieven onderzocht worden vanuit in ieder geval de volgende perspectieven:

0. Nulalternatief: geen aanpassing van de A15 Papendrecht-Gorinchem op midden en lange termijn. De maatregelen uit de Korte Termijn Aanpak worden wel uitgevoerd (referentiesituatie). Ook wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op volledige invoering van de zelfrijdende auto en overige smart mobility ontwikkelingen in 2030;
1. Toepassen van sectorale en multimodale maatregelen voor de midden en lange termijn die in het Verkeersonderzoek A15 als kansrijk zijn geselecteerd behoudens grootschalige infrastructuur maatregelen;
2. Versterken regionale weginfrastructuur; opwaarderen onderliggende wegen, waarbij het uitgangspunt is dat de regionale ontsluiting en regionale bereikbaarheid grotendeels losgekoppeld wordt van de A15;
3. Integrale capaciteitsuitbreiding (2x3 rijstroken) tussen Sliedrecht West en Gorinchem met toepassing van verschillende opties (doelgroepenstrook, automatisch rijden met hoge snelheid, wegennet gereed maken voor de zelfrijdende auto, platooning, connected driving).

De MIRT-Verkenning moet antwoord geven op de vraag welk alternatief of combinatie van alternatieven het meest effectief is (bijdrage doelbereik). Het MER speelt hier een centrale rol in ten aanzien van de verkeerskundige- en milieueffecten.

Besluitvorming BO MIRT 2018

Parallel aan deze MIRT-Verkenning wordt met betrokken partijen in de regio gewerkt aan een Korte Termijn aanpak (KTM) waarin gekomen wordt tot een pakket met korte termijn maatregelen (2018 – 2022) over de A15 van Ridderkerk tot Gorinchem. De KTM gaat over de korte termijn en de MIRT-Verkenning over de middellange en lange termijn.

2.2 Het projectgebied en de omgeving van de A15

Een uitgebreide beschrijving van het projectgebied en de omgeving van de A15 Papendrecht-Gorinchem is opgenomen in de Probleem- en Gebiedsanalyse en het Addendum Gebiedsbeschrijving A15 Papendrecht-Gorinchem, die zijn opgesteld in de analysefase van deze MIRT-Verkenning. Het projectgebied van de A15 Papendrecht – Gorinchem kruist 6 gemeenten: Papendrecht, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam, Molenlanden, Gorinchem en West Betuwe. Kenmerkend voor de A15 binnen het projectgebied is dat de rijksweg deels gelegen is in stedelijk gebied, de A15 wordt merendeels door geluidschermen begrensd. Er is een groot contrast tussen de dichte bebouwing vanaf Papendrecht tot Gorinchem rondom de A15, en ten noorden hiervan het open veenweidegebied (Groene Hart) met lange slagenverkaveling en het open rivierenlandschap.

Op meerdere gedeeltes binnen het projectgebied ligt de A15 ingeklemd tussen spoor (Betuweroute en Merwedelingelijn), water (Kanaal van Steenenhoek) en bebouwing. De A15 is in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw aangelegd en gebaseerd op de richtlijnen van die tijd. In de jaren daarna hebben er diverse aanpassingen plaatsgevonden aan de weg, binnen de beschikbare ruimte. Op diverse locaties is hierdoor een smalle, of zelfs geen, middenberm en vluchtstrook aanwezig. Ook kruist het tracé diverse kunstwerken, zoals viaducten, bruggen, tunnels en duikers. Figuur 2.1 geeft een overzicht van aandachtspunten in de omgeving van de A15. Er wordt kort ingegaan op enkele van deze aandachtspunten.



Figuur 2.1 Aandachtspunten in de omgeving van de A15

Primaire en secundaire waterkeringen

Het projectgebied loopt in Hardinxveld-Giessendam vlak langs de Beneden-Merwede. De Beneden-Merwede vormt de benedenloop van de rivier Merwede. De primaire keringen lopen ten zuiden van de A15 langs de Beneden-Merwede. Over een klein deel is de A15 op de primaire waterkering gelegen, ongeveer vanaf aansluiting 25 tot aansluiting 26. De Peulensluis is onderdeel van de primaire waterkering en bevindt zich onder de A15. De sluis wordt met name zomers gebruikt voor recreatie- en beroepsvaart, in de winter wordt de sluis beperkt gebruikt.

Het Kanaal van Steenhoek loopt vanaf het Merwedekanaal naar de Beneden-Merwede bij Steenhoek en is een kanaal met een belangrijke waterafvoerende functie. Het water wordt via het Kolffgemaal geloosd op de Beneden-Merwede. Het Kanaal van Steenhoek wordt omgeven door regionale waterkeringen. In totaal is het kanaal 8,7 kilometer lang. Ongeveer tussen aansluiting 26 en aansluiting 27 loopt het kanaal evenwijdig aan de A15 (zuidkant).

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. Alle Natura 2000-gebieden in Nederland zijn onderdeel van het NNN. De provincie Zuid-Holland regelt de bescherming van de NNN gebieden die binnen de provinciale grenzen liggen middels de provinciale verordening. Nieuwe activiteiten die de natuur significant aantasten mogen niet worden toegestaan in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen van de gemeente, tenzij het een groot openbaar belang dient én er geen alternatieven zijn die deze natuur niet raken. Natuurcompensatie is dan verplicht.

Natura 2000-gebieden

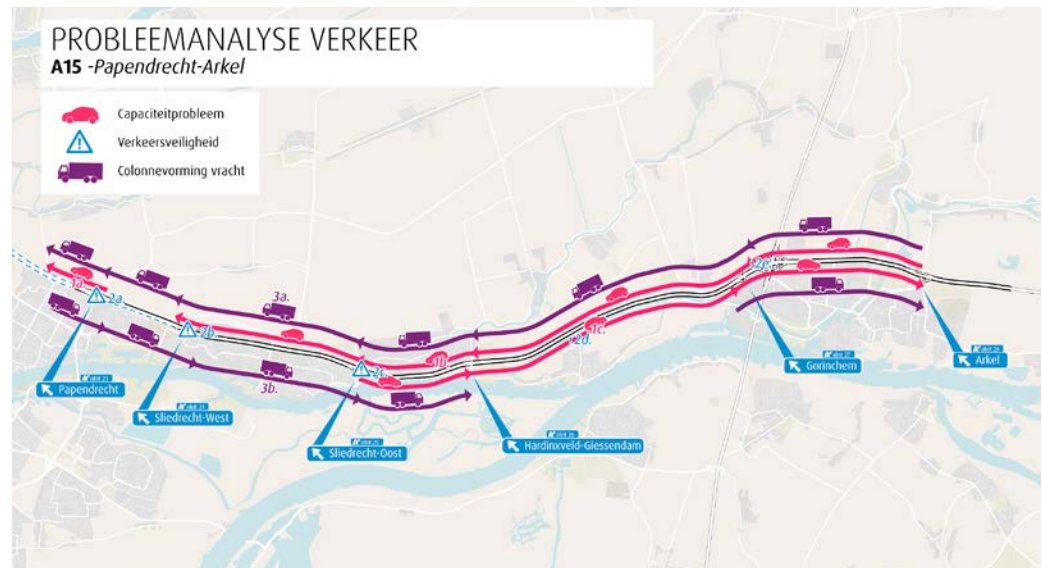
Direct ten zuiden van een gedeelte van de A15 ter plaatse van Papendrecht, loopt de Beneden Merwede. De Beneden Merwede maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Aan de overkant van de Beneden-Merwede is Natura 2000-gebied de Biesbosch gelegen. Natura 2000-gebied Biesbosch en ook het Lingegebied & Diefdijk-Zuid bevinden zich op korte afstand van de A15. De Biesbosch is op ruim 300 meter afstand van de A15 gelegen. De Biesbosch is een zoetwatergetijden-gebied en is een belangrijk broedgebied voor bepaalde vogels. Ook is het voor vele soorten een belangrijk rust- en foerageergebied. Het meest zuidelijke deel van Natura 2000-gebied Lingegebied & Diefdijk-Zuid is op ca. 60 meter afstand van de A15 gelegen. In de smalle uiterwaarden van de Linge komen veel graslanden, bosschages en wilgen voor: half besloten landschappen met doorzichten. In beide Natura 2000-gebieden komen stikstofgevoelige habitats voor. Natura 2000-gebieden Donkse Laagten en Boezems Kinderdijk bevinden zich beide op (ruim) 5 kilometer afstand van de A15. In Natura 2000-gebied Donkse Laagten maakt de aangewezen soort geen, of marginaal gebruik van het aanwezige stikstofgevoelige leefgebied. In Natura 2000-gebied Boezems Kinderdijk zijn er geen instandhoudingsdoelstellingen voor soorten met stikstofgevoelig leefgebied.

Draagkracht van de bodem

De meest voorkomende grondsoort in en rondom het projectgebied is rivierklei/veen. Op veen- en kleibodems daalt het maaiveld als gevolg van veenoxidatie of zetting. De ondergrond is een belangrijk aandachtspunt voor ontwikkelingen aan de A15 en in de omgeving, vanwege die bodemdaling en de relatief 'slappe' veen- en rivierklei-ondergrond.

2.3 Schets van de problematiek

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste verkeers- en verkeersveiligheidsproblemen op de A15 in het projectgebied. De belangrijkste uitkomsten zijn weergegeven in figuur 2.2. Onder de figuur wordt dit nader toegelicht. In de paragrafen hierna wordt hier verder op in gegaan.



Figuur 2.2 Overzicht van de belangrijkste verkeersproblemen op de A15 in het projectgebied

In het kader van deze MIRT-Verkenning is een verkeersstudie uitgevoerd². In de studie is voor twee jaren (2030 en 2040) en in twee scenario's (Laag en Hoog) onderzocht wat de effecten van de pakketten op de doorstroming zijn. Uit deze studie komt naar voren dat er in 2040 in de spitsen volgens de prognose (scenario hoog) sprake is van (de nummers verwijzen naar de locatie in figuur 2.3):

- 1) Zeer weinig restcapaciteit, met een grote kans op verstoring van de doorstroming als gevolg;
 - 1a. Op de noordbaan tussen Papendrecht en Alblasterdam;
 - 1b. Op de noordbaan tussen Arkel en Sliedrecht-West;
 - 1c. Op de zuidbaan tussen Sliedrecht-Oost en Arkel;
- 2) Een grote kans op ongelukken bij veel in- en uitvoegers (figuur 2.3: linkerfoto);
 - 2a. Bij Papendrecht, op de noord- en zuidbaan bij de in- en uitvoegers;
 - 2b. Bij Sliedrecht-West bij de in- en uitvoegers op de noord- en zuidbaan;
 - 2c. Bij Hardinxveld-Giessendam bij de in- en uitvoegers op de noord- en zuidbaan;
 - 2d. Op de zuidbaan ter hoogte van Boven-Hardinxveld;
 - 2e. Bij knooppunt Gorinchem op de noordbaan;
- 3) Colonnevorming van vrachtwagens op bijna het gehele traject (figuur 2.3, rechterfoto);
 - 3a. Op de noordbaan tussen Arkel en Alblasterdam;
 - 3b. Op de zuidbaan tussen Alblasterdam en Hardinxveld-Giessendam en tussen Gorinchem en Arkel.

² Verkeersonderzoek A15, Goudappel Coffeng, 2018



Figuur 2.3 Links: Invoeger noordbaan Gorinchem, rechts: colonnevorming op de A15

In 2030 zijn er soortgelijke problemen te verwachten, maar in iets mindere mate. Er is dan meer restcapaciteit op de A15 vergeleken met 2040 hoog scenario, iets minder kans op ongelukken en iets minder sprake van colonnevorming van vrachtauto's.

De subparagrafen hierna gaan verder in op de resultaten van de probleemanalyse voor doorstroming, verkeersveiligheid en colonnevorming. Ook wordt ingegaan op de wisselwerking van het onderliggend wegennet en hoofdwegennet in het studiegebied.

2.3.1

Doorstroming

Verkeersintensiteiten

Op de A15 is er tussen Papendrecht en Gorinchem in beide richtingen zowel in de ochtend- als avondspits weinig restcapaciteit, zoals in Figuur 2.5 en Figuur 2.6 weergegeven is (situatie: 2014, gebaseerd op het NRM model van 2017³). De kans op verstoring van de doorstroming is tussen Papendrecht en Gorinchem aanzienlijk tot groot in de ochtendspits en avondspits op de noord- en zuidbaan. Dit komt door een hoge Intensiteit/Capaciteitsverhouding (zie Figuur 2.4). Ten westen van Papendrecht zijn de capaciteitsproblemen minder groot doordat de weg hier uit 2x3 rijstroken bestaat. Ten oosten van afrit 27 Gorinchem is het capaciteitsprobleem ook minder groot. Dit komt doordat een deel van het verkeer vanaf de A15 de A27 oprijdt.

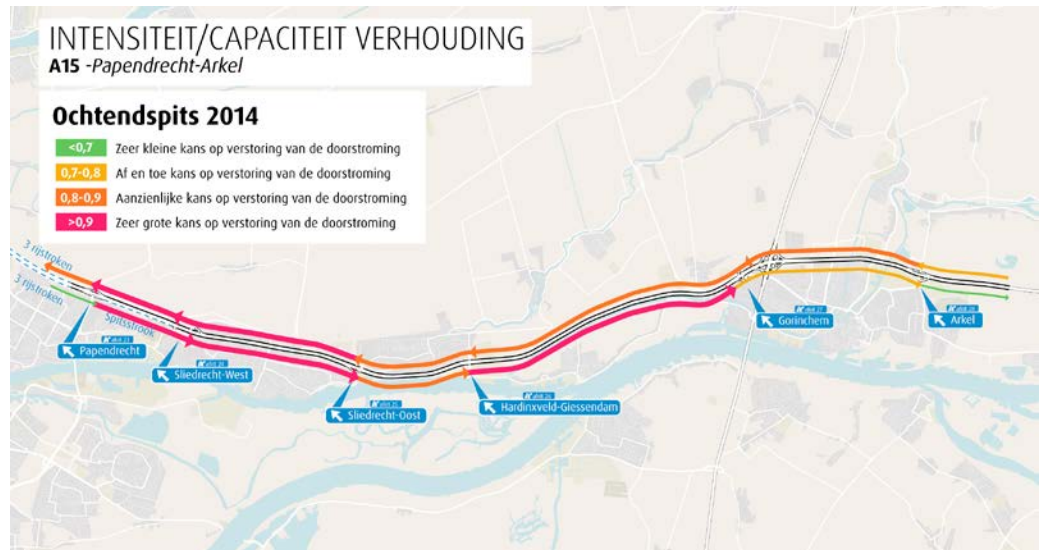
De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak, op een weg of op meerdere achtereenvolgende wegvakken. Elk wegvak heeft een bepaalde maximale capaciteit, dit is het aantal eenheden voertuigen dat maximaal over een wegvak kan rijden in een bepaalde periode. Het getal geeft aan hoe congestie- of filegevoelig het gedeelte is.

Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van:

- 0,7 of lager er geen of weinig congestie zal optreden
- 0,7 - 0,9 het gedeelte op bepaalde momenten congestie zal hebben, bijvoorbeeld tijdens de spits
- 0,9 of hoger er structurele filevorming op zal treden.

Figuur 2.4 Toelichting I/C verhouding

³ Bij het vergelijken van het NRM model 2017 met 2019 voor prognosejaar 2040, blijken de intensiteiten op de A15 binnen het projectgebied nagenoeg hetzelfde te zijn (verschillen van 0-3%). Voor de analyse is daarom gebruik gemaakt van het NRM model 2017, aangezien deze ook is gebruikt voor het Verkeersonderzoek A15, 2018.



Figuur 2.5 I/C verhoudingen op de A15 Papendrecht – Arkel in de ochtendspits 2014 (NRM 2017)

De kans op verstoring van doorstroming is het grootst tussen Papendrecht en Sliedrecht-West in de ochtendspits en avondspits. Er is dan geen restcapaciteit op de noordbaan in de ochtend- en avondspits (de I/C verhouding is 1,0) en op de zuidbaan in de ochtendspits. Daardoor is er sprake van structurele filevorming. In de avondspits is er op de zuidbaan sprake van een beperkte restcapaciteit. Ondanks dat is er een grote kans op verstoring van de doorstroming; de I/C verhouding is 0,92.

- Richting west (noordbaan) zijn deze hoge I/C verhoudingen te verklaren door veel verkeer dat invoegt bij aansluiting Sliedrecht-West.
- Richting oost (zuidbaan) zijn de I/C verhoudingen dusdanig hoog door de bottleneck bij knooppunt Papendrecht; de weg gaat van 2x3 rijstroken naar 2x2 rijstroken.

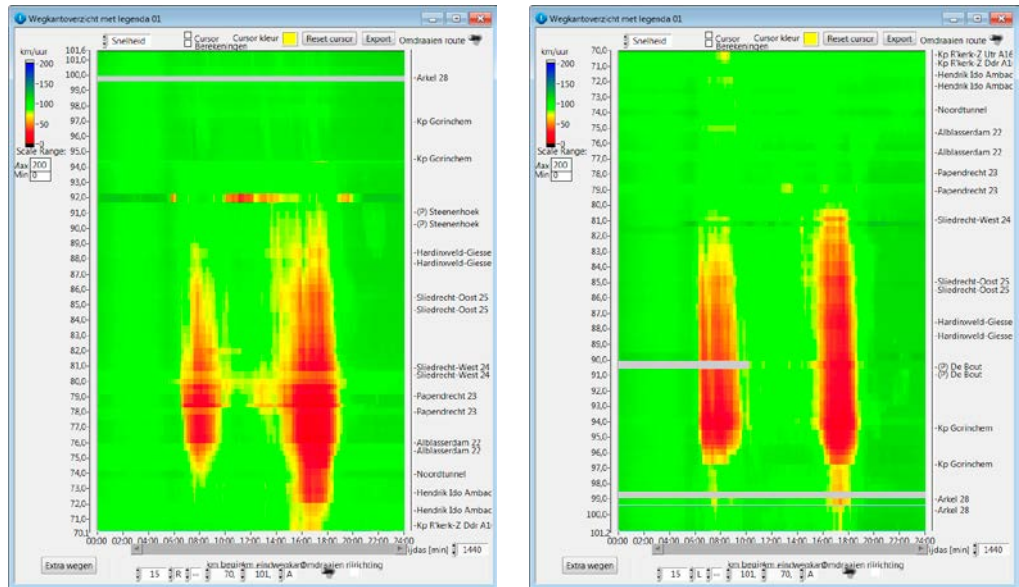


Figuur 2.6 I/C verhoudingen op de A15 Papendrecht – Arkel in de avondspits 2014 (NRM 2017)

Filebeeld

De filebeelden van 2018 (werkdagjaargemiddelden op dinsdag en donderdag) in Figuur 2.7 laten zien dat er meer files in de avondspits dan in de ochtendspits plaatsvinden op de zuidbaan. Op de zuidbaan zijn de meeste files waargenomen tussen Papendrecht en Sliedrecht-West in de ochtend- en avondspits. Dit beeld komt overeen met de I/C verhoudingen die het hoogst zijn tussen Papendrecht en Sliedrecht-West op de

zuidbaan. Op de noordbaan zijn er in 2018 op een werkdag ook meer files geweest in de avondspits dan in de ochtendspits. De files bevinden zich met name tussen Sliedrecht-West en Gorinchem.

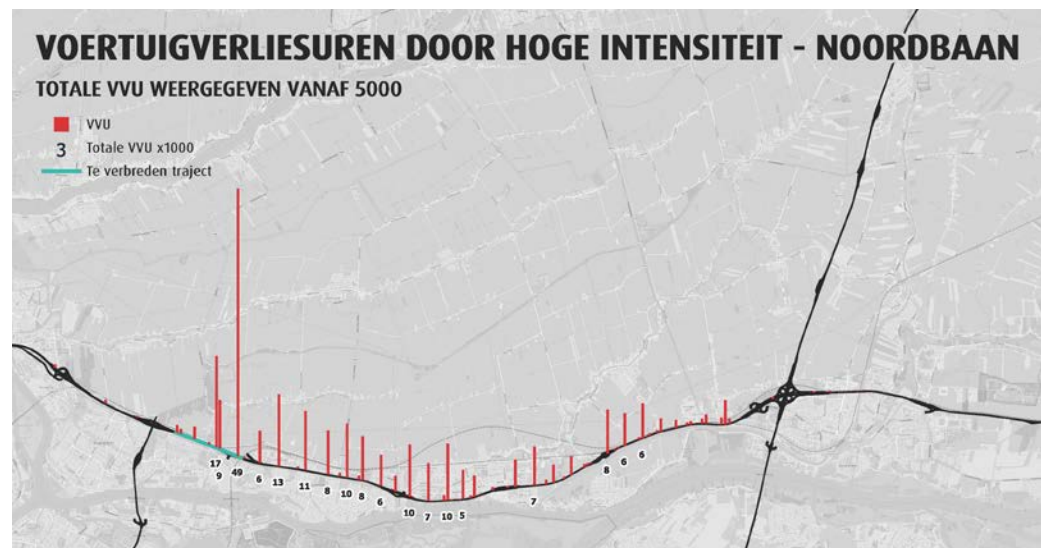


Figuur 2.7 Filebeelden 2018 op de A15 zuidbaan (links) en noordbaan (rechts), vanaf de Noordtunnel t/m Arkel (bron: Transpute Viewer)

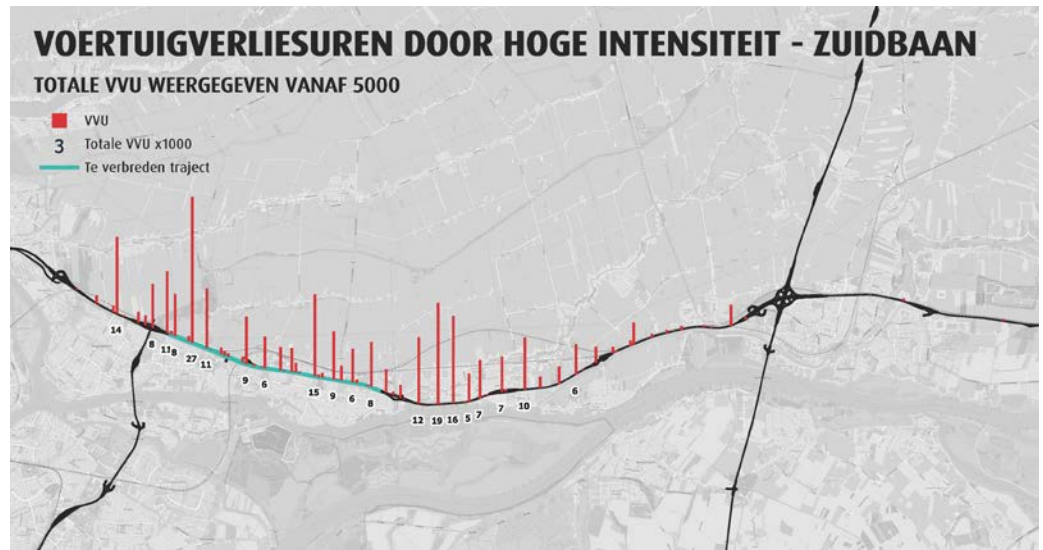
Voertuigverliesuren

Met voertuigverliesuren wordt het totaal aantal uren reistijdverlies bedoeld (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van een beperking in de wegcapaciteit.

In het projectgebied ontstaan zowel op de noord- als zuidbaan de meeste voertuigverliesuren bij de in- en uitvoegers (Figuur 2.8 en Figuur 2.9). Direct na de invoegers neemt de verkeersintensiteit toe en gaat veel verkeer - dat nog een lage snelheid heeft - vanaf de invoeger op de linker rijstrook rijden. Bij de uitvoegers heeft verkeer soms moeite met uitvoegen, bijvoorbeeld als er sprake is van colonnevorming (colonnes met dicht op elkaar rijdende vrachtauto's) op de rechter rijstrook. Verkeer op de linker rijstrook gaat dan afremmen om op de rechter rijstrook te kunnen invoegen. Daardoor ontstaan niet alleen schokbewegingen, maar ook files.



Figuur 2.8 Aantal voertuigverliesuren door hoge intensiteit op de noordbaan tussen Alblassterdam en Arkel (RWS filedata dec 2016-nov 2017)



Figuur 2.9 Aantal voertuigverliesuren door hoge intensiteit op de zuidbaan tussen Alblasterdam en Arkel (RWS filedata dec 2016-nov 2017)

2.3.2

Verkeersveiligheid

In de analysefase van de verkenning is de verkeersveiligheid kwalitatief beoordeeld. In de beoordelingsfase van de verkenning wordt dit ook kwantitatief gedaan.

Verkeersongevallen

In het projectgebied vinden voornamelijk verkeersongevallen plaats bij in- en uitvoegers (Figuur 2.10). De voertuigverliesuren bij in- en uitvoegers zijn met name hoog op de wegvakken waar weinig restcapaciteit is; tussen aansluiting Papendrecht en Gorinchem vooral op de zuidbaan; bij de op- en afrit Papendrecht, Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost (Figuur 2.11 en Figuur 2.12). Op deze locaties zijn er veel kop-staart ongevallen in de spits geregistreerd (ViaStat).



Figuur 2.10 Registratie van meer dan 20 ongevallen in de periode 2014-2019 tussen Alblasterdam en Arkel (bron: ViaStat)



Figuur 2.11 Voertuigverliesuren op de noordbaan tussen Alblasterdam - Arkel
(RWS filedata dec '16-nov '17)



Figuur 2.12 Voertuigverliesuren op de zuidbaan tussen Alblasterdam - Arkel
(RWS filedata dec '16 - nov '17)

Enkele specifieke verkeersonveilige locaties binnen het projectgebied worden hieronder toegelicht en zijn aan de hand van het nummer terug te vinden op de kaart in Figuur 2.13.

1. Net ten oosten van afrit Papendrecht op de noordbaan ontstaan ongelukken (nieuwe filekiem), als gevolg van een al bestaande file waar weggebruikers op botsen. Er is terugslag van de file vanaf de N3-uitvoeger naar de A15 noordbaan (Google filedata).
2. Het hoge aantal ongevallen op de zuidbaan bij Boven-Hardinxveld is toe te schrijven aan het smalle wegprofiel zonder geleiderail in combinatie met verticale alignement. Er zijn weinig uitwijkmogelijkheden voor weggebruikers bij filevorming. Daarbij is een slechte doorstroming op dit wegvak niet goed waar te nemen door de verticale boog ter hoogte van parkeerplaats Steenenhoek. Veel kop-start ongevallen zijn hier geregistreerd.
3. Bij Gorinchem op de rijbaan aan de noordzijde (bij km 94,0 en 95,0) vinden relatief veel ongelukken plaats. Dit komt mede door het wegontwerp in combinatie met een hoge verkeersdruk. De invoeger net voor de brug bij km 94,3 is 220 meter te kort. Volgens de ontwerprichtlijnen voor snelwegen moet dit minimaal 350 meter zijn. Ook is de kans groot dat verkeer direct vanaf de invoeger doorrijdt naar de linker rijstrook, aangezien veel vrachtwagens op de rechter rijstrook rijden en er (ten tijde van de analyse) 120 km/h op dit wegvak gereden mocht worden. Op de noordbaan ontstaat daarnaast een gevaarlijke situatie tussen km 94,9 en 94,8. Verkeer moet hier tegelijkertijd invoegen en ritsen van 2x2 naar 2x1 rijstrook. Dit gedeelte voldoet niet aan de huidige ontwerprichtlijnen voor snelwegen. In plaats

van een lengte van 1125 meter tussen het puntstuk van de invoeger en het verdrijvingsvlak is hier in de huidige situatie slechts sprake van 270 meter.



Figuur 2.13 Locatie specifieke verkeersonveilige punten (bron: GoogleMaps)

2.3.3 Colonnevorming vrachtverkeer

In het projectgebied is het aantal vrachtwagens per uur lager dan 800 vrachtwagens per uur, maar op delen hoger dan 600 vrachtwagens per uur; met een maximum van 650 vrachtauto's per uur in de ochtendspits op de noordbaan net ten westen van afrit Papendrecht, en 600 vrachtauto's per uur in de avondspits op de zuidbaan ten westen van afrit Papendrecht.

Er worden verschillende definities gehanteerd voor wanneer sprake is van colonnevorming; in de NMCA weganalyse 2017 wordt een situatie met meer dan 800 vrachtauto's per uur aangehouden, het handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen 2015 gaat uit van colonnevorming vanaf 600 vrachtauto's per uur.

In figuren 2.14 en 2.15 is verbeeld waar colonnevorming optreedt indien de Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen 2015 wordt gehanteerd. Dit betekent voor het projectgebied dat er sprake is van colonnevorming aan de westzijde van het projectgebied. Consequenties zijn dat verkeer moeilijk in- en uit kan voegen, er sprake is van een verhoogde kans op ongevallen en er sprake is van een slechte doorstroming. Indien de NMCA weganalyse 2017 wordt gehanteerd is er geen sprake van colonnevorming op dit traject.



Figuur 2.14 Colonnevorming in de ochtendspits 2014 (NRM 2017)



Figuur 2.15 Colonnevorming in de avondspits 2014 (NRM 2017)

2.3.4

Onderliggend wegennet

Het onderliggend wegennet zijn de lokale en regionale wegen. De N214 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg door de Alblasserwaard tussen de A15 bij Papendrecht (aansluiting 23) en de A27 bij Noordeloos. De weg bestaat uit één rijbaan met één rijstrook per rijrichting. In de weg zijn diverse rotondes, voorrangskruisingen en een enkele kruising met verkeerslichten die de weg verbinden met de omgeving. Op delen langs de N214 waar geen alternatieve route is voor langzaam verkeer⁴ mag het langzaam verkeer op de rijbaan rijden. Bij aansluiting 23 (Papendrecht) kan vanaf de A15 ook de N3 opgereden worden, in de richting van Dordrecht. De N216 takt bij aansluiting 27 (Gorinchem) aan op de A15 binnen het projectgebied. Deze N-weg bestaat eveneens uit één rijbaan met één rijstrook per rijrichting. Via de N216 kan bij de Slingelandse Plassen de N214 opgereden worden.

Er is sprake van sluipverkeer via het onderliggend wegennet. Sluipverkeer maakt vooral gebruik van de N214 en van de Rivierdijk bij files. Door de parallelle ligging aan de A15 is de N214 een aantrekkelijke route voor het verkeer tussen Dordrecht en Utrecht dat de A15 wil vermijden. Google filedata maakt duidelijk dat de doorstroming op de N214 ook niet optimaal is in de spitsen; er is langzaam rijdend verkeer op de noordtak bij de rotonde N214 – Veerweg, op de noordwesttak en noordoosttak van de rotonde N481 – N214 en op de N214 aan de noord- en zuidkant ter hoogte van de N216.

2.4

Doelstelling van het project

In de beoordelings- en besluitvormingsfase van de MIRT-Verkenning wordt een aangepaste doelstelling gehanteerd en deze luidt als volgt:

“Het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid in beide richtingen waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert”.

Het project levert hiermee een bijdrage aan de economische ontwikkeling op de drie schaalniveaus nationaal, regionaal en lokaal. Eveneens wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het programma Goederenvervoercorridors. Hierbij geldt als randvoorwaarde dat er in de doorstroming op andere wegvakken (HWN en OWN) geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen aan de A15 Papendrecht – Gorinchem (geen afwenteling).

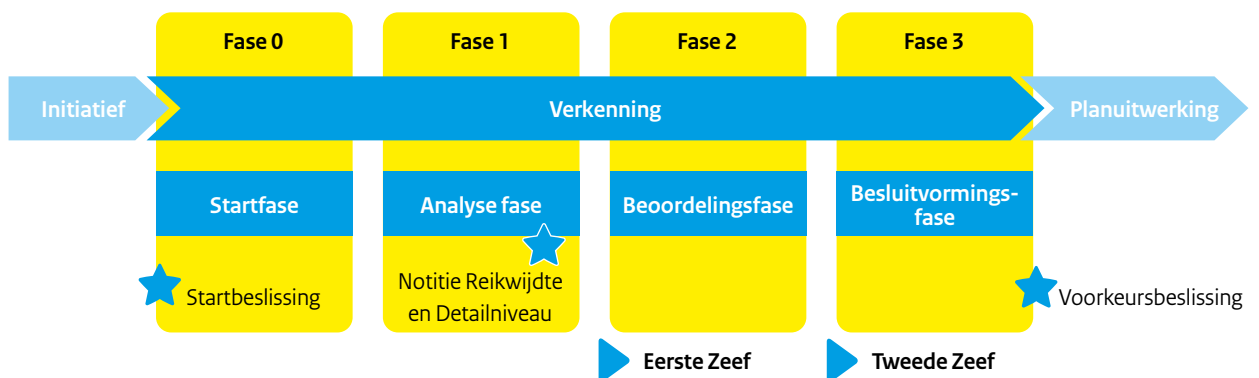
⁴ Met langzaam verkeer wordt bedoeld: niet-motorvoertuigen, fietsers (waaronder snor- en bromfiets), voetgangers, geleiders-berijders van een dier en motorvoertuigen met een snelheidsbeperking (zoals landbouwvoertuigen).

3 Ontwikkeling alternatieven

3.1 Stappen MIRT-Verkenning

Een MIRT-Verkenning komt via een getrechterd proces tot een onderbouwde Voorkeursbeslissing en levert de benodigde informatie om te besluiten over de vervolgfase. In de MIRT-Verkenning wordt ook bekeken wat het geschikte moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang, hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen. Een MIRT-Verkenning duurt circa twee jaar en bestaat uit vier fasen (zie figuur 3.1).

Onder de figuur is voor het project A15 Papendrecht-Gorinchem nader toegelicht wat de belangrijkste stappen en resultaten in/van elke fase zijn geweest.



Figuur 3.1 Fasen in MIRT-Verkenning

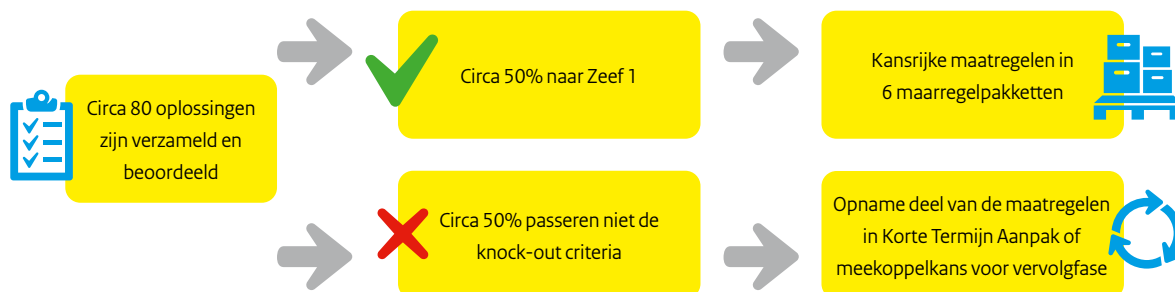
Startfase

De in de Startbeslissing geformuleerde opgaven zijn in de startfase van de Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem verder aangescherpt en onderbouwd op basis van de informatie uit diverse eerder uitgevoerde onderzoeken zoals het verkeersonderzoek.

Analysefase

Tijdens deze fase van de MIRT-Verkenning zijn 79 oplossingen voor de A15 Papendrecht-Gorinchem opgehaald bij de omgeving en bij experts. Deze oplossingen zijn verder uitgewerkt en op basis van knock-out criteria⁵ beoordeeld. Dit was de 'Zeef 0' trechtering. Ongeveer de helft van de oplossingen voldeed aan de knock-out criteria en zijn verder uitgewerkt en samengesteld tot 6 maatregelpakketten.

⁵ Voor meer informatie over deze trechtering stap middels knock-out criteria, zie het Beoordelingskader en de Groslijst Oplossingen incl. Zeef 0, van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem.



Figuur 3.2 Trechtering tot maatregelpakketten (Zeef 0)

De andere helft van de oplossingen voldeed niet aan de knock-out criteria en is afgefallen omdat ze buiten de scope van de MIRT-Verkenning vallen of niet voldoende probleemoplossend zijn. Ook zijn oplossingen afgevoerd naar de Korte Termijn Aanpak of als mogelijke meekoppelkansen aangemerkt voor de beoordelings- en besluitvormingsfase van de verkenning.

Er zijn verkeerskundige berekeningen uitgevoerd voor de 5 infrastructurele maatregelpakketten op basis van NRM 2019 (met verkeersnetwerk voor 2020). Aan het einde van de analysefase zijn de maatregelpakketten kwantitatief beoordeeld op verkeerskundige effecten en kwalitatief op overige (milieu)effecten. Op basis hiervan heeft de trechtering tot kansrijke alternatieven plaatsgevonden. Dit was Zeef 1. De kansrijke alternatieven vormen het vertrekpunt voor de beoordelingsfase en daarmee het planMER. De reikwijdte en het detailniveau hiervan is vastgelegd in voorliggende NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau). Daarmee wordt deze analysefase afgesloten.

Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase van de MIRT-Verkenning worden de effecten van de kansrijke alternatieven verder in beeld gebracht en uitgewerkt in een verkeersrapport, een planMER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Doel van deze fase is het leveren van beslisinformatie op basis waarvan een Voorkeursbeslissing genomen kan worden. De beoordelingsfase wordt afgesloten met Zeef 2, waarin de keuze gemaakt wordt voor één voorkeursalternatief uit de kansrijke alternatieven of een combinatie van deze kansrijke alternatieven.

Besluitvormingsfase

De laatste fase van de MIRT-Verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding op de vaststelling (door de minister van IenW) van een Voorkeursbeslissing. In deze fase wordt het eindrapport van de verkenning opgesteld in de vorm van een Ontwerp Structuurvisie. Deze wordt samen met het planMER ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van de Structuurvisie (inclusief voorkeursalternatief) en mogelijk een of enkele Bestuursovereenkomst(en). Eindproduct van deze fase is een Voorkeursbeslissing van de minister van IenW.

3.2 Participatie

In een MIRT-Verkenning wordt, naast de betrokken provincies en de gemeenten, ook de omgeving betrokken, zoals burgers, bedrijvenverenigingen en belangengroepen. Bij de start van de verkenningsfase is een Participatieplan opgesteld, waarin beschreven is op welke wijze invulling gegeven is aan participatie in de start- en analysefase van de MIRT-Verkenning. In lijn met de Omgevingswet is in dit plan aangegeven op welke wijze de omgeving in een vroegtijdig stadium betrokken is bij het proces van besluitvorming over een project of activiteit.

In de analysefase is de omgeving op verschillende manieren betrokken, door middel van gesprekken, bijeenkomsten, ateliers, werksessies en duurzaamheidssessies. Eind 2019 en in de eerste helft van 2020 zijn

de (semi)overheden en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en belangenorganisaties uit de omgeving van de A15 uitgenodigd om deel te nemen aan twee Ateliers. In deze Ateliers zijn door de deelnemers mogelijke oplossingen aangedragen en is meegedacht over de clustering en samenstelling van maatregel-pakketten. Ook hebben deelnemers aan kunnen geven welke maatregel-pakketten in meer of mindere mate hun voorkeur verdienen.

Verder is een tweetal inloopmomenten (respectievelijk een inloopbijeenkomst en een viertal webinars) georganiseerd in november 2019 en mei 2020. Deze zijn breed aangekondigd en gecommuniceerd zodat eenieder die interesse had hierbij aanwezig kon zijn. Tijdens de inloopmomenten konden deelnemers ideeën, mogelijke oplossingen, knelpunten en hun voorkeuren aangeven. Aanvullend hebben enkele werksessies plaatsgevonden, gericht op de technische uitwerking van de schetsontwerpen. Hierbij waren technische experts betrokken van de projectorganisatie en de betrokken overheden. Daarnaast kon worden gereageerd via een website. Meer informatie over het participatieproces is te vinden op www.mirta15papendrechtgorinchem.nl.

3.3 Alternatieven planMER (structuurvisie, voorkeursalternatief)

In paragraaf 3.1 zijn de stappen beschreven die hebben geleid tot de keuze van kansrijke alternatieven die in het MER worden onderzocht in de beoordelingsfase. De beoordelingsfase is erop gericht een keuze mogelijk te maken tussen deze alternatieven. Deze keuze (Zeef 2) markeert het einde van de beoordelingsfase. De vastlegging hiervan in de Voorkeursbeslissing (besluitvormingsfase) betekent het einde van de MIRT-Verkenning en de overgang naar de planuitwerkingsfase.

In de paragrafen hierna zijn de alternatieven beschreven die in het planMER worden onderzocht.

3.3.1 Alternatief 1: maatregel-pakket Smart Mobility en Mobiliteitsmanagement

Alternatief 1 betreft een maatregel-pakket bestaande uit drie onderdelen die tezamen een combinatie vormen van smart mobility- en mobiliteitsmanagementmaatregelen⁶. Het gaat om de volgende deel-pakketten:

- 1A. Smart Mobility: no-regret pakket
- 1C. Zachte mobiliteitsmanagement maatregelen
- 1D. Harde mobiliteitsmanagement maatregelen

In de analysefase van de verkenning is van deel-pakket '1B. Smart Mobility vooruitstrevend' geconcludeerd dat de vorderingen van de (beleids)ontwikkelingen, (inter)nationale besluitvorming en vorderingen van lopende onderzoeken naar de effectiviteit van de maatregelen binnen pakket 1B worden afgewacht. Er zal daarom geen aanvullend onderzoek in het kader van deze MIRT-Verkenning plaatsvinden en om die reden maakt dit onderdeel geen deel uit van het planMER.

1A. Smart Mobility: no-regret pakket

Het Smart Mobility: no regret-pakket richt zich op de basismaatregelen die bijdragen aan/benodigd zijn voor adaptiviteit op smart mobility ontwikkelingen (zoals automatisch rijden) en het smart mobility proof maken van de verkeersmanagementkant. Het pakket richt zich op een aantal investeringen aan de datakant en het zo optimaal mogelijk inzetten van het verkeersmanagement-instrumentarium, waarmee de basis wordt gelegd om goed te kunnen sturen binnen de bestaande wegcapaciteit. Onderdelen van dit pakket zijn het op orde brengen van basisdata, plaatsen van toeritdoseerinstallaties (TDI), het aanbrengen van coöperatieve wegkantssystemen, het op peil brengen van belijning en asfalt, het instellen van een dynamisch inhaalverbod en toepassen van flexibele snelheden.

⁶ Deel-pakket 1B betref vooruitstrevende smart mobility maatregelen. In Zeef 1 is dit deel-pakket afgevalen en er zal in de MIRT-Verkenning geen aanvullend onderzoek naar de maatregelen uit dit deel-pakket uitgevoerd worden.

1C. Zachte mobiliteitsmanagement maatregelen

Mobiliteitsmanagement is gericht op het bevorderen van duurzaam vervoer door het veranderen van het gedrag van mensen. Met 'zachte' mobiliteitsmaatregelen (gericht op informatie en communicatie) kunnen weggebruikers worden gestimuleerd om zich met een ander vervoermiddel dan de auto te verplaatsen, en/of op een ander tijdstip de weg op te gaan. Het pakket omvat het uitrusten van verzorgingsplaatsen met meer faciliteiten, reizigers informeren over de snelste route van dat moment en het verbeteren van incidentmanagement.

1D. Harde mobiliteitsmanagement maatregelen

Harde mobiliteitsmanagementmaatregelen richten zich met name op een 'modal shift' van de weg naar de overige modaliteiten. Deze infrastructurele maatregelen zijn vaak effectiever dan zachte mobiliteitsmaatregelen. Dit pakket bevat stimuli voor het OV, de fiets en het delen van auto's, maar richt zich ook op vrachtvervoer over spoor en over water. Het pakket omvat onderstaande onderdelen:

- creëren van carpoollocaties bij toe- en afritten
- aanleggen P+R opstapplaatsen op slimme locaties

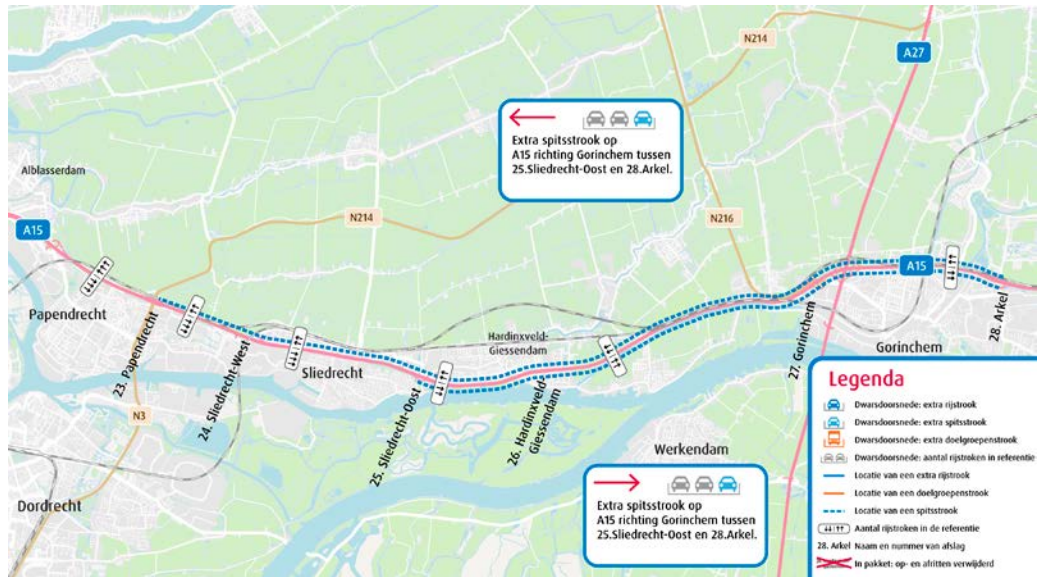
Voor de geïnventariseerde en in Zeef 1 beoordeelde maatregelen in relatie tot het openbaar vervoer, fietsroutes of vrachtvervoer geldt dat de verantwoordelijkheid bij andere partijen ligt, zoals de provincie Zuid-Holland, de regio en/of gemeentes. Partijen kunnen deze maatregelen naar voren brengen in de vorm van meekoppelkansen. In de volgende fase van de MIRT-Verkenning wordt op basis van doelbereik en (kosten-)effectiviteit beoordeeld welke potentiële meekoppelkansen voldoende kansrijk worden geacht om te worden meegenomen. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld de volgende maatregelen die door andere partijen als potentiële meekoppelkansen gesignaleerd zijn:

- lokaal vrachtvervoer afwikkelen via water
- treingebruik motiveren door verbetering van stationskwaliteit
- aanleg snel fietsroute en missing links oplossen
- snelbus tussen Papendrecht en Gorinchem aanleggen
- doortrekken van de waterbus tussen Papendrecht en Gorinchem

In de analysefase is gebleken dat pakket 1 in beperkte mate bijdraagt aan het behalen van de projectdoelstelling. Een combinatie met een infrastructureel maatregelpakket is nodig. In de beoordelingsfase worden de oplossingen binnen dit pakket 1 verder onderzocht en worden de potentiële kansrijke meekoppelkansen verder verkend.

3-3.2**Alternatief 2: maatregelpakket 2x2 rijstroken + spitsstroken**

Dit alternatief is een maatregelpakket bestaande uit het realiseren van een spitsstrook in het projectgebied. Een spitsstrook is een vluchtstrook die in de spits als extra rijstrook ingezet kan worden. In de spits gaat de spitsstrook open, ten koste van de vluchtstrook. In het projectgebied is de vluchtstrook niet overal voldoende breed om als spitsstrook ingezet te kunnen worden. Op de locaties waar dit het geval is, wordt de vluchtstrook verbreed. Met deze maatregel wordt meer capaciteit op de weg gecreëerd tijdens de spits. Aanvullend moet op meerdere plekken (om de 1000 meter) een pechhaven aangebracht worden, zodat weggebruikers ook tijdens het openstellen van de spitsstrook kunnen uitwijken bij pech.



Figuur 3.3 Pakket 2: 2x2 rijstroken + spitsstroken

3-3-3

Alternatief 3: maatregelpakket 2x3 rijstroken

Dit alternatief omvat een maatregelpakket bestaande uit een verbreding van de A15 in het projectgebied naar 2x3 rijstroken met vluchtstrook in beide richtingen. De zuidbaan wordt verbreed tussen Sliedrecht-Oost en Arkel en de noordbaan tussen Papendrecht en Arkel. Er is rekening gehouden met de geplande capaciteitsuitbreiding tussen 2020 en 2021 waarin het aan te brengen weefvak tussen Sliedrecht-West en Papendrecht (noordkant) wordt omgezet in een rijstrook. Uitgangspunt hierbij is dat de A15 in het projectgebied conform vigerende ROA-richtlijnen wordt ingericht. Dit betekent op een aantal plekken dat rijstroken die in de huidige situatie te smal zijn volgens de ROA-richtlijnen verbreed moeten worden. Daar waar dit niet past, moet de wegas verschoven worden op een aantal locaties. Ook moeten diverse viaducten verbreed of vernieuwd worden.



Figuur 3.4 Pakket 3: 2x3 rijstroken

3-3-4

Wisselwerking HWN en OWN

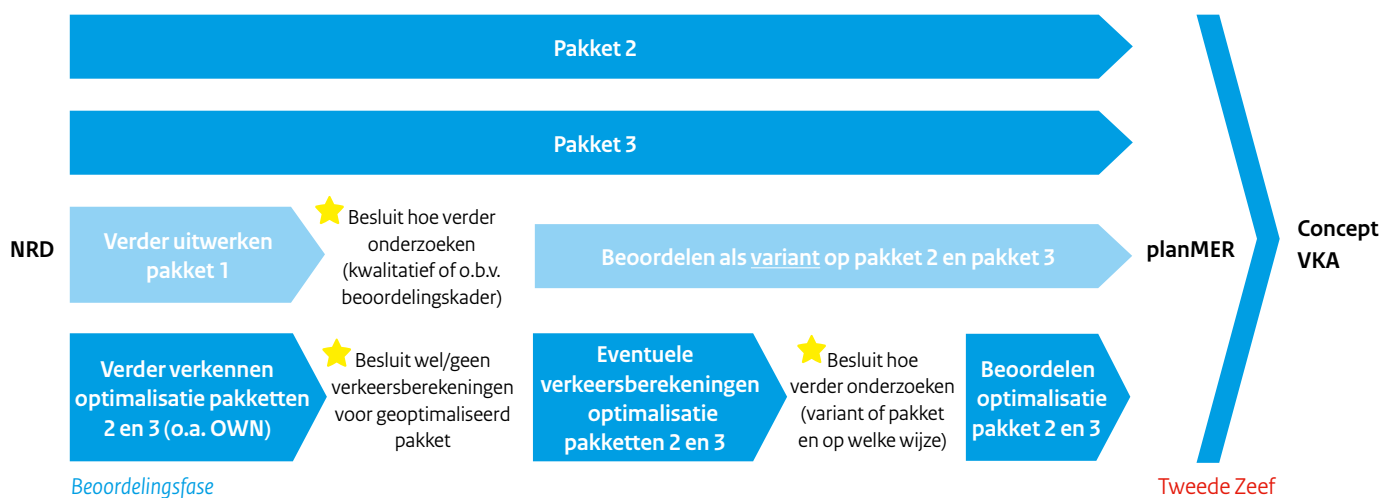
Er is een wisselwerking tussen het HWN en OWN in het studiegebied. Onderzocht wordt of en op welke wijze de pakketten 2 en 3 geoptimaliseerd kunnen worden met oplossingen die betrekking hebben op het

onderliggend wegennet. De uitwerking zal enkel plaatsvinden voor de specifieke locaties waarbij problemen binnen het projectgebied op de A15 niet of niet voldoende worden opgelost. Denk hierbij aan kleinschalige ingrepen op het OWN, zoals de verbetering van een parallelstructuur en het opwaarderen van een weg - die ervoor zorgen dat de A15 ontlast wordt op wegdelen waar grote kans op verstoring van de doorstroming is. In pakket 2 en 3 is de doorstroming in de spitsen slecht ter hoogte van aansluiting Papendrecht en Sliedrecht-West op de A15 op de noord- en zuidbaan. Ingrepen op het OWN kunnen mogelijk de verkeersintensiteit op het HWN positief beïnvloeden. Dat blijkt ook uit de voertuigkilometers op het OWN en HWN (als resultaat van de uitgevoerde verkeersberekeningen in de analytische analysefase). Door meer capaciteit te creëren op het HWN stroomt het beter door op het HWN en kiest meer verkeer voor het HWN in plaats van het OWN. Bij een slechtere doorstroming op het HWN, kiest verkeer er vaker voor om het HWN te mijden en in plaats hiervan via het OWN te rijden. Uitwerking van de hierboven beschreven restknelpunten is onderdeel van de beoordelings- en besluitvormingsfase van de MIRT-Verkenning.

De geoptimaliseerde pakketten 2 en 3 worden als pakket 2+ en pakket 3+ in het planMER onderzocht.

In paragraaf 3.3.1 is aangegeven dat maatregelpakket 1 geen zelfstandig pakket is en dat dit gecombineerd moet worden met een infrastructureel pakket. Dit wordt gezien als toevoeging (variant) op maatregelpakket 2 of 3. Dit wordt in de volgende fase kwalitatief of mogelijk kwantitatief onderzocht. De beoordelingsfase start met het verder uitwerken en beoordelen van de oplossingen die onderdeel uitmaken van maatregelpakket 1. Daarna volgt een keuzemoment om te besluiten hoe het pakket als variant verder wordt onderzocht.

In de beoordelingsfase wordt voor de locaties waar zich restknelpunten voordoen onderzocht wat op die locaties kan bijdragen aan optimalisatie van de doorstroming op de A15. Dit kunnen lokale maatregelen op de A15 en/of maatregelen op het OWN zijn. Belangrijk hierbij is dat de verwachte bijdrage aan het doelbereik kosteneffectief is en dat de oplossing draagvlak heeft. Een keuzemoment volgt om te bepalen of deze oplossingen ook verkeerskundig worden doorgerekend. Daarna volgt dan een tweede keuzemoment, op basis van de uitkomsten van de berekeningen. Dan wordt bekeken of de oplossingen nog altijd perspectief bieden en of de verwachte bijdrage aan het doelbereik nog steeds in verhouding staat tot de verwachte kosten van de oplossingen. Bepaald wordt hoe dit vervolgens als 'pluspakketten' op de maatregelpakketten 2 en 3 in het MER wordt onderzocht (kwalitatief of kwantitatief).



Figuur 3.5 Proces en keuzemomenten voor onderzoek naar restknelpunten

4 Inhoud en aanpak van het onderzoek

4.1 Referentiesituatie

In een MIRT-Verkenning en m.e.r.-procedure is het gebruikelijk om de maatregelenpakketten, ook wel alternatieven genoemd, te vergelijken met de zogenaamde referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in de toekomst (2030) waarin alle geplande ontwikkelingen in de omgeving (waar ten tijde van het opstellen van deze NRD reeds besluitvorming over heeft plaatsgevonden) doorgaan, behalve de maatregelen die in deze MIRT-Verkenning centraal staan. In het MER wordt voor een aantal thema's, zoals geluid en lucht, als referentiejaar en onderzoeksjaar voor de alternatieven 2040 aangehouden, omdat hiervoor gebruik wordt gemaakt van de verkeersberekeningen voor 2040. De geplande werkzaamheden aan de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht (onherroepelijk Tracébesluit in 2019) en de korte termijn maatregelen vanuit de Korte Termijn Aanpak voor de A15 zitten dus in de referentiesituatie. Ook zijn onder meer het doortrekken van de A15 vanaf knooppunt Ressen naar de A12 (VIA15), de realisatie van de Blankenburgtunnel, verbreding van de A27, aanpassingen van de aansluiting N3-A15 onderdeel van de referentiesituatie.

Daarnaast worden ook andere ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, zoals andere infrastructurele projecten, woningbouw, bedrijventerreinen, leisure etc. Door deze ontwikkelingen groeit het verkeer tussen de huidige situatie en de referentiesituatie (2030).

Voor het beoordelen van de tijdelijke effecten in het MER wordt onderzoek gedaan naar de gehele aanlegfase, in het bijzonder de periode waarin de meeste werkzaamheden plaatsvinden. Dit is naar verwachting in de periode 2025-2027.

4.2 Beoordelingskader

In het planMER worden de alternatieven beoordeeld. De effecten van de alternatieven worden onderzocht op verscheidene milieu- en ruimtelijke aspecten. De effecten worden vergeleken met de referentiesituatie, zoals is beschreven in paragraaf 4.1. Waar mogelijk en zinvol worden de effecten kwantitatief in beeld gebracht en vergeleken met de referentiesituatie. Daarbij worden, indien van toepassing, rekenmodellen zoals verkeersmodellen gebruikt. In onderstaande tabel is te zien welke thema's onderzocht worden, welke beoordelingscriteria daarbij gelden en de wijze waarop beoordeling plaatsvindt.

Tabel 4.1 Beoordelingskader

Thema	Aspect	Criterium	Wijze van beoordeling
Doelbereik en bereikbaarheid	Doorstroming	Effecten op I/C verhouding	Kwantitatief
		Effecten op reistijden in de spits	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Effect op aantal verkeersongevallen	Kwantitatief
	Economische verlieskosten	Effect op aantal voertuigverliesuren	Kwantitatief
	Betrouwbaarheid	Effect op betrouwbaarheid van de reistijd	Kwalitatief
	Netwerkeffecten / robuustheid netwerk	Effect op robuustheid (beschikbaarheid van andere routes)	Kwalitatief
Omgevingsaspecten	Externe veiligheid	Effect op plaatsgebonden risico	Kwantitatief, middels contouren
		Effect op groepsrisico	Kwantitatief, middels contouren
		Effect op plasbrandaandachtsgebied	Kwantitatief, middels contouren
	Lucht	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5} (t.o.v. norm en t.o.v. referentie)	Kwantitatief, op basis van modellering (NSL-rekentool)
	Geluid	Aantal gehinderden en slaapgestoorde personen	Kwantitatief, op basis van modellering
		Aantal geluidbelaste woningen per geluidbelastingklasse	Kwantitatief, op basis van modellering
	Water en klimaatadaptatie	Waterveiligheid / effect op waterkeringen	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op grondwaterkwaliteit en -kwantiteit	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Bodem	Effect op bodemkwaliteit	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op zetting	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Duurzaamheid	CO ₂ uitstoot (middels MKI)	Kwantitatief, op basis van resultaten verkeersmodel en kwalitatief op basis van expert judgement
		Kansen voor energieopwekking door derden op rijksgronden	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Kansen voor Circulair materiaalgebruik	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Natuur	Effect op beschermde gebieden (Natura 2000, NNN en weidevogelgebieden)	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatief, op basis van expert judgement • Stikstofdepositie: kwantitatief middels Aerius rekenmodel. • Verstoring op basis van geluidcontouren
		Effect op beschermde soorten (Wet natuurbescherming soorten en Rode lijst soorten)	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatief op basis van expert judgement. • Kwantitatief: verstoring op basis van geluidcontouren
		Effect op houtopstanden	Kwalitatief, op basis van expert judgement Mogelijk kwantitatief: oppervlaktes bomenkap indien van toepassing

Thema	Aspect	Criterium	Wijze van beoordeling
	Landschap	Effect op landschapsstructuur	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op ruimtelijke kwaliteit	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Archeologie / cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op archeologische waarden	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Scheepvaart	Effect op scheepvaart	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Gezondheid	Effect op gezondheid, middels Gezondheid Effect Screening (GES)	Score toekenning op basis van kwantitatieve data, middels GIS
	Ruimte (gebruiksfuncties)	Effect op woonfunctie	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op werkfunctie	Kwalitatief, op basis van expert judgement
		Effect op recreatie	Kwalitatief, op basis van expert judgement
	Uitvoeringshinder	Hinder tijdens realisatie (geluid, trilling, afsluitingen)	Kwalitatief, op basis van expert judgement

Naast het onderzoek naar de externe effecten en het in beeld brengen van het doelbereik en bereikbaarheid van de alternatieven, wordt in de beoordelingsfase ook onderzoek gedaan naar o.a. de kosten (SSK-raming), kosten-baten (MKBA) en risico's. Deze onderdelen worden los van het planMER onderzocht en meegenomen in de keuze van een voorkeursalternatief. Deze keuze wordt beschreven in de Structuurvisie.

Maatschappelijke kosten-baten analyse

Naast het onderzoek naar de externe effecten en het in beeld brengen van het doelbereik en bereikbaarheid van de alternatieven, wordt in de beoordelingsfase een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld. In de MKBA worden enerzijds de kosten van de maatregelen beschreven en wordt anderzijds in beeld gebracht welke positieve en negatieve baten de alternatieven tot gevolg hebben. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het lager worden van verlieskosten als gevolg van congestie en ongevallen.

4.3 Effectbeoordeling

De effectbeoordeling in het planMER vindt plaats door middel van een vijfpuntsschaal.

Tabel 4.2 Vijfpuntsschaal beoordeling

Score	Omschrijving
++	Beter dan de referentiesituatie
+	Beperkt beter dan de referentiesituatie
0	Neutraal of vrijwel neutraal t.o.v. de referentiesituatie
-	Beperkt slechter dan de referentiesituatie
--	Slechter dan de referentiesituatie

4.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Het onderzoek van de effecten van de alternatieven geeft inzicht in de eventuele noodzaak of wenselijkheid van mitigerende en/of compenserende maatregelen. Mitigerende maatregelen zijn aanvullende maatregelen om de effecten te beperken, nadat is gebleken dat negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van stille verharding of plaatsen/verhogen van geluidschermen. Als mitigerende maatregelen niet voldoende doelmatig zijn, kan overgegaan worden tot compenserende maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn als een natuurgebied wordt aangetast. Compenserende maatregelen kunnen dan bestaan uit het inrichten van nieuwe natuur.

In deze fase van het onderzoek van de effecten wordt indicatief in beeld gebracht welke mitigerende maatregelen in de alternatieven worden opgenomen, welke compenserende maatregelen nodig zijn en wat de effecten van de alternatieven zijn als deze maatregelen worden meegenomen. Hiermee is het mogelijk om de milieugevolgen van de maatregelenpakketten met en zonder toepassing van mitigerende en compenserende maatregelen te vergelijken.

4.5 Meekoppelkansen

Meekoppelkansen komen onder andere voort uit eerder opgehaalde oplossingen die in Zeef 0 zijn afgevallen of bouwstenen van maatregelenpakketten die niet als onderdeel van de MIRT-opgave doorgaan na Zeef 1. Ook zijn er potentiële meekoppelkansen (ideeën, suggesties) en omgevingswensen geïnventariseerd in de analysefase van deze MIRT-Verkenning. Daarvoor heeft een Ambitiewebsessie plaatsgevonden waarin door deelnemers hoge ambities zijn toegekend aan de thema's materialen, energie, bereikbaarheid en water. In een opvolgende Omgevingswijzersessie zijn onder andere op deze thema's omgevingswensen en potentiële meekoppelkansen opgehaald.

De inventarisatie van potentiële meekoppelkansen voor de A15 wordt in het vervolg van deze MIRT-Verkenning in samenspraak met omgevingspartijen geactualiseerd en/of op initiatief van omgevingspartijen (gemeenten, provincie Zuid-Holland, rijk etc.) verder verkend en waar mogelijk uitgewerkt en beoordeeld op kansrijkheid. Dit als onderdeel van de uitwerking van de participatieaanpak voor de beoordelings- en besluitvormingsfase van deze MIRT-Verkenning. Daarbij worden kansen verder onderzocht op onder andere de mate van verbondenheid met de in de 2e fase van de verkenning verder uitgewerkte kansrijke alternatieven, de mogelijke bijdrage aan doelbereik, de impact (ruimtelijk, leefomgeving), de kosten en bij welke partij(en) het verdere initiatief tot uitwerking en uitvoering ligt.

Op het moment dat de kansrijke alternatieven in het planMER met elkaar worden vergeleken, worden de op dat moment nog kansrijke, haalbare en verder geconcretiseerde meekoppelkansen in het planMER beschouwd. Daarbij wordt aangegeven of de meekoppelkansen afhankelijk zijn van een alternatief of dat het onafhankelijke omgevingswens betreft die zonder verbondenheid met de MIRT-Verkenning kan worden uitgewerkt door één of meerdere partijen.

Daarmee bevat het planMER, samen met de MKBA en de kostenramingen, de benodigde beslisinformatie om te dienen als onderbouwing van het te kiezen dan wel samen te stellen voorkeursalternatief.

Voor de meekoppelkansen die binnen de projectscope als onderdeel van het voorkeursalternatief meegaan naar de planuitwerkingsfase geldt dat deze verder uitgewerkt worden en als onderdeel van het projectMER nader worden onderzocht.

4.6 Passende Beoordeling

In het MER worden onder andere de effecten van de alternatieven op Natura 2000-gebieden beschreven. Gezien de ligging van Natura 2000-gebieden ten opzichte van de A15 zijn significant negatieve effecten op voorhand niet uitgesloten. Er wordt daarom naast het planMER voor de vast te stellen Structuurvisie, ook een Passende Beoordeling uitgevoerd. Het detailniveau van de Passende Beoordeling zal aansluiten bij het niveau van het te nemen besluit (de Structuurvisie).

5 Wettelijke procedures en te nemen besluiten

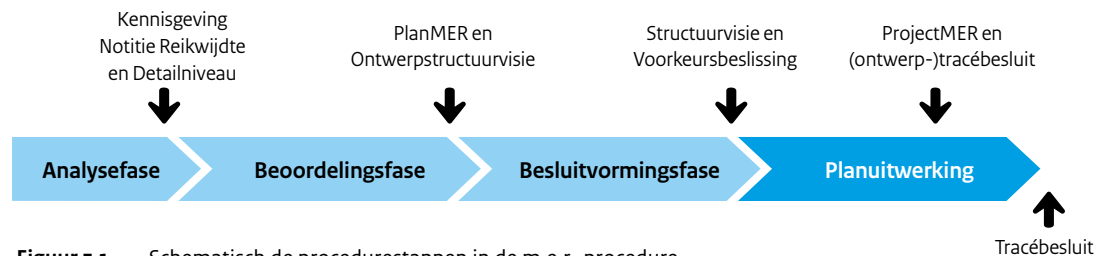
5.1 Tracéwet en Structuurvisie

Voor het realiseren van nieuwe snelwegen of de aanpassing van bestaande snelwegen is de Tracéwet van toepassing. Dit is ook het geval voor het project A15 Papendrecht-Gorinchem. In de Tracéwet is geregeld welke ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen bij aanpassing of uitbreiding van hoofdweg.

Voor onder andere de hiervoor genoemde mogelijke aanpassingen aan de A15, die in de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem nader worden onderzocht, wordt op grond van de Tracéwet de zogeheten uitgebreide procedure gevoerd. Deze procedure houdt in dat eerst een Structuurvisie wordt gemaakt waarin het voorkeursalternatief wordt opgenomen. Na de Structuurvisie wordt het voorkeursalternatief (voor zover die bestaat uit aanpassing of uitbreiding van de A15) in detail uitgewerkt en uiteindelijk vastgelegd in een Tracébesluit. In beide procedures is de minister van IenW het bevoegd gezag.

5.2 Procedurestappen in de m.e.r.-procedure

Onderstaande figuur geeft schematisch de procedurestappen weer in de m.e.r.-procedure. In de sub-paragraphen wordt verder ingegaan op deze stappen.



Figuur 5.1 Schematisch de procedurestappen in de m.e.r.-procedure

5.2.1 Kennisgeving en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

De formele eerste stap is een openbare kennisgeving waarop eenieder mag reageren. Deze openbare kennisgeving bevat geen inhoud, alleen procedurele spelregels. In de kennisgeving wordt verwezen naar de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), zodat belanghebbenden de kans hebben om kennis te nemen van het plan, de start van het onderzoek en de onderzoeksthema's. Ook worden de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs over de NRD geraadpleegd en wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om advies gevraagd.

5.2.2 (Ontwerp-)Structuurvisie en Voorkeursbeslissing

Nadat publicatie van de kennisgeving van de NRD heeft plaatsgevonden, wordt een planMER opgesteld. Hierin worden de uitgewerkte kansrijke alternatieven en de meekoppelkansen waarvan in de beoordelingsfase is besloten dat deze als onderdeel van, of aanvulling op de alternatieven worden meegenomen, nader onderzocht op alle relevante thema's. Het planMER wordt door de Commissie m.e.r. beoordeeld.

5.2.3 (Ontwerp-) tracébesluit

Na de Voorkeursbeslissing wordt een projectMER opgesteld. Hier wordt het gekozen voorkeursalternatief meer gedetailleerd beoordeeld. Uiteindelijk gaat het projectMER in de planuitwerkingsfase (na de verkenning) tegelijk met het ontwerp-tracébesluit voor de A15 Papendrecht - Gorinchem ter inzage en kunnen hierop door de omgeving zienswijzen ingediend worden.

In de m.e.r.-procedure fungeert het ministerie van IenW als initiatiefnemer. De minister is (vanwege het uiteindelijk te nemen Tracébesluit) ook het bevoegd gezag. Het ministerie zal zorg dragen voor een passende scheiding van functies en rollen conform artikel 7.28a Wet milieubeheer.

5.3 **Inspraak op de NRD**

Waar kunt u de Notitie Reikwijdte en Detailniveau inzien?

Gedurende de periode zoals aangegeven in de kennisgeving, gepubliceerd in o.a. de Staatscourant, ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau tijdens reguliere openingstijden ter inzage bij een aantal locaties, u dient hiervoor een afspraak te maken. U kunt de NRD ook raadplegen via de website www.platformparticipatie.nl en op de projectwebsite www.mirta15papendrechtgorinchem.nl.

Hoe kunt u uw reactie geven?

U kunt uw reactie op de NRD indienen binnen de in de kennisgeving aangegeven periode.

Bij voorkeur ontvangen wij uw zienswijze, digitaal via www.platformparticipatie.nl

Daarnaast is het mogelijk deze mondeling tijdens kantooruren via telefoonnummer 070 456 89 99 of per post in te dienen. Postadres Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directie Participatie, o.v.v. NRD MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem, postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

De zienswijzen over deze NRD en de adviezen worden betrokken bij het maken van de definitieve onderzoeksoepzet voor het MER. De resultaten van de inspraakperiode worden opgenomen in een Nota van Antwoord.

Voor verdere informatie over de procedure kunt u contact opnemen via telefoonnummer 070 456 89 99 (Directie Participatie van het ministerie van IenW).

Voor vragen over de inhoud van de notitie kunt u contact opnemen via telefoonnummer 0800 8002 (Rijkswaterstaat) of mailen naar 'A15PaGo@minienw.nl'

Dit is een uitgave van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2020 | Publicatie-nr. 20404783