



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Publiekssamenvatting

Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-Verkenning  
A15 Papendrecht-Gorinchem



# Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid op de A15 Papendrecht-Gorinchem

Een belangrijk deel van het goederenvervoer in Nederland vindt plaats over de A15 tussen de haven van Rotterdam, Arnhem, Nijmegen en Duitsland. De A15 is onderdeel van Corridor Oost van het Programma Goederenvervoer Corridors (GVC). In dit programma werken diverse partijen samen om deze zogenoemde logistieke corridors te optimaliseren.

Op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem zijn problemen met de doorstroming. De verwachting is dat de fileproblemen in de toekomst verder toenemen. Bovendien gebeuren er op dit deel van de rijksweg ook relatief veel ongevallen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom, als onderdeel van het Programma Goederenvervoer Corridors, op 26 juni 2018 de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem getekend. In deze Verkenning onderzoeken de provincies Zuid-Holland en Gelderland, het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk gezamenlijk mogelijke oplossingen voor het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op dit deel van de A15.

## Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De eerste fase van de MIRT-Verkenning is nu afgerond en heeft enkele alternatieven opgeleverd. Tijdens de volgende stap in het project wordt onderzocht welke gevolgen deze alternatieven hebben voor bijvoorbeeld natuur, bodem, water, landschap, lucht en geluid (zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer). De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de manier waarop de effecten van deze alternatieven worden onderzocht. De resultaten van deze effectonderzoeken worden opgenomen in een Milieueffectrapport (planMER). Het Milieueffectrapport wordt in een latere fase van dit project samen met de ontwerpstructuurvisie ter inzage gelegd, met hierin het voorkeursalternatief beschreven.

Het doel van het ter inzage leggen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is betrokkenen vooraf te informeren en te raadplegen over de gewenste inhoud en diepgang van het Milieueffectrapport. Beschreven is wat er wordt onderzocht (welke alternatieven en milieuaspecten) en hoe het onderzoek wordt gedaan (diepgang en methode).

## Zienswijzen indienen

In voorbereiding naar het besluit van de minister over het voorkeursalternatief kunt u reageren op een aantal officiële publicaties door een zogeheten 'zienswijze' in te dienen. Op dit moment kunt u een zienswijze indienen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De verwachting is dat in het najaar 2021 een Milieueffectrapport en ontwerpstructuurvisie kunnen worden gepubliceerd.

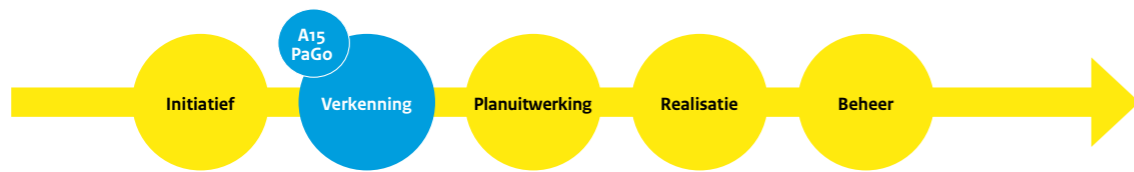
## Wat willen we graag van u weten?

Wij zijn met name geïnteresseerd in de beantwoording van de volgende vragen:

- Brengen we in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau de milieuaspecten in beeld die belangrijk zijn of heeft u voor ons nog andere specifieke aandachtspunten?
- Bent u het eens met de manier waarop de milieueffecten worden onderzocht of heeft u suggesties?

Een zienswijze kunt u van 16 oktober tot en met 26 november 2020 op 3 manieren indienen:

- Digitaal: via [www.platformparticipatie.nl/a15papendrechtgorinchem](http://www.platformparticipatie.nl/a15papendrechtgorinchem)
- Per post: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie o.v.v. MIRT- Verkenning A15  
Papendrecht – Gorinchem  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
- Mondeling: tijdens kantooruren via (070) 456 89 99



Analytische fase	<b>Start:</b> Opstarten project en probleemanalyse	Startdocument	26 Juni 2018
	<b>Analyse:</b> Genereren oplossingen en eerste zeef	Plan van aanpak	Q1 2019
Beoordelings- en besluitvormingsfase	<b>Beoordeling:</b> Beoordeling selectie en tweede zeef	Notitie Reikwijdte en Detailniveau Nota Kansrijke Alternatieven	Q2 2020
	<b>Besluitvorming:</b> Op weg naar de voorkeursbeslissing	PlanMER, Ontwerp structuurvisie	2020-2021
<b>Planuitwerkingsfase:</b> Het vervolg		Structuurvisie Voorkeursbeslissing	2022

De MIRT-Verkenning volgt de stappen van het MIRT

### Participatie

Naast de momenten waarop u een zienswijze kunt indienen is er gedurende het project een aantal momenten waarop u wordt geïnformeerd over tussentijdse onderzoeksresultaten, mee kunt denken en vragen kunt stellen. In het Participatieplan, beschikbaar via de projectwebsite, staat hoe de omgeving wordt betrokken. Heeft u nu al vragen? Inhoudelijke vragen stellen over het project kan zowel via de projectwebsite [www.mirta15papendrechtgorinchem.nl](http://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl) als telefonisch via 0800-8002.

### Waarom dit project?

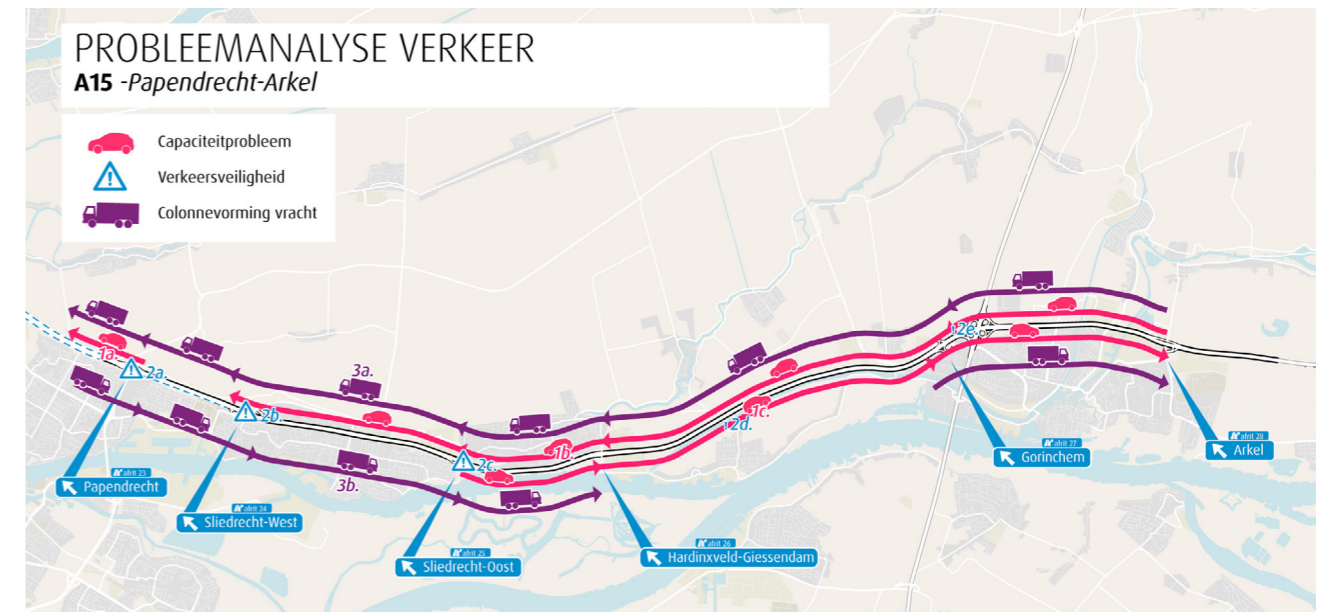
In 2018 is een verkeersonderzoek en knelpuntenanalyse naar de gehele A15 uitgevoerd, van de Maasvlakte tot aan de Duitse grens. Dit heeft aangetoond dat er structurele vertragingen zijn op het deel van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem en dat deze in de toekomst groter worden. Door de hoge filedruk zijn er ook veel ongevallen. Dit gaf voldoende aanleiding voor het starten van een MIRT-Verkenning op de A15 Papendrecht - Gorinchem.

### Het projectgebied



### Het Projectgebied

Het projectgebied is het gebied waar daadwerkelijk maatregelen aan de rijksweg kunnen worden genomen. Dit loopt van Papendrecht (km 77,5) tot Gorinchem (km 101,3). De aansluitingen Papendrecht/N3/N214 (aansluiting 23), Sliedrecht-West (aansluiting 24), Sliedrecht-Oost (aansluiting 25), Hardinxveld-Giessendam (aansluiting 26) en Arkel (aansluiting 28) vallen binnen dit gebied. Voor het knooppunt Gorinchem (aansluiting 27) geldt dat uitsluitend de rijksweg onder het knooppunt tot het projectgebied behoort.



Overzicht van de belangrijkste verkeersproblemen op de A15 in het projectgebied. Bron Nota Kansrijke Alternatieven

### Project en omgeving

De projectomgeving is beschreven in de probleem- en gebiedsanalyse (digitaal te raadplegen via de projectenwebsite). Hierin komen diverse aspecten als ecologie, bodem, bereikbaarheid, cultuurhistorie en ruimtegebruik aan de orde. Zo is er een groot contrast tussen de dichte bebouwing vanaf Papendrecht tot Gorinchem rondom de A15 en het open veenweidegebied ten noorden hiervan (Groene Hart) met lange slagenverkaveling en het open rivierenlandschap.

Direct ten zuiden van de A15 bij Papendrecht loopt de Beneden-Merwede, welke onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland. Aan de overkant van de Beneden-Merwede ligt Natura 2000-gebied de Biesbosch. De Biesbosch en het Natura 2000-gebied Lingegebied & Diefdijk-Zuid bevinden zich op korte afstand van de A15. In beide gebieden komen stikstofgevoelige habitats voor. De meest voorkomende grondsoort in en rond het projectgebied is rivierklei/veen. Daling van het maaiveld als gevolg van veenoxidatie of zetting is dan ook een aandachtspunt.

De A15 is voor het grootste deel in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw aangelegd en gebaseerd op de richtlijnen van die tijd. In de jaren daarna hebben diverse aanpassingen aan de rijksweg plaatsgevonden, binnen de beschikbare ruimte. Op diverse locaties is hierdoor een smalle, of zelfs geen, middenberm en vluchtstrook aanwezig. Ook kruist de rijksweg diverse kunstwerken zoals viaducten, bruggen, tunnels en duikers. Op een aantal locaties is de A15 ingeklemd tussen spoor (Betuweroute en Merwedelingelijn), water (Kanaal van Steenenhoek), bebouwing en ligt deze naast of op waterkeringen. Uit het participatieproces met de omgeving zijn raakvlakken, ontwikkelingen en wensen uit de omgeving, en mogelijke meekoppelkansen in beeld gebracht. Dit vraagt nog verdere uitwerking in het vervolg van de verkenning.

### Verkeersknelpunten

Tussen Papendrecht en Gorinchem is er in beide richtingen weinig tot geen restcapaciteit op de rijksweg. Hiermee wordt bedoeld dat het maximale aantal voertuigen dat in een bepaalde periode op de dag over een deel van de rijksweg kan rijden is bereikt. Hierdoor is een aanzienlijke tot grote kans op vertraging in de ochtend- en avondspits op zowel de noord- als zuidbaan. Ten westen van Papendrecht zijn de capaciteitsproblemen minder groot, doordat de weg daar uit 2x3 rijstroken bestaat. Ten oosten van knooppunt Gorinchem is het capaciteitsprobleem ook minder groot. Een deel van het verkeer rijdt daar vanaf de A15 de A27 op.

Vooraf bij in- en uitvoegstroken vinden relatief veel ongevallen plaats op het traject Papendrecht - Gorinchem. Daarnaast is er ook sprake van colonnevorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en verkeersveiligheid.

### Van mogelijke oplossingen naar kansrijke alternatieven

Om te komen tot alternatieven is een trechteringsproces gevolgd. Met de omgeving zijn knelpunten en mogelijke oplossingen in beeld gebracht. De geïnventariseerde oplossingen zijn opgenomen in een groslijst. Alle oplossingsrichtingen zijn aan de hand van een beoordelingskader op basis van vastgestelde criteria beoordeeld. Oplossingen die voldeden aan de knock-out criteria zijn in zes pakketten verder uitgewerkt. Deze pakketten zijn vervolgens beoordeeld op criteria als doorstroming, verkeersveiligheid, aanlegkosten, technische haalbaarheid, uitvoeringshinder, adaptiviteit en ruimtelijke inpasbaarheid.

### Welke alternatieven zijn kansrijk en worden verder onderzocht?

De eerste fase van de MIRT-Verkenning heeft drie alternatieven opgeleverd die verder worden uitgewerkt. De alternatieven zijn gericht op het vergroten en/of beter benutten van de wegcapaciteit door uitbreiding van de huidige rijksweg en/of het nemen van smart mobility- en mobiliteitsmaatregelen.

#### Alternatief 1:

##### Smart mobility en mobiliteitsmanagement

Onder smart mobility verstaan we 'slimme infrastructuur'. Hiervoor zijn investeringen aan de datakant nodig, zodat we goed kunnen sturen op gebruik van de beschikbare wegcapaciteit. Bijvoorbeeld door het plaatsen van toeritdoseerinstallaties, het aanbrengen van coöperatieve wegkantsystemen, het instellen van een dynamisch inhaalverbod en het toepassen van flexibele snelheden. Mobiliteitsmaatregelen richten zich op het beïnvloeden van de keuzes van weggebruikers met informatie en communicatie, en deze zo te stimuleren om zich met een ander vervoermiddel dan de auto te verplaatsen en/of op een ander tijdstip de weg op te gaan. Het gaat om maatregelen als het uitrusten van verzorgingsplaatsen met meer faciliteiten, reizigers informeren over de snelste route van dat moment, het verbeteren van incidentmanagement, het inrichten van carpoollocaties bij toe- en afritten of het inrichten van P+R opstapplaatsen.

#### Alternatief 2:

##### Ombouwen rijksweg naar 2x2 rijstroken met spitsstroken (infrastructureel pakket)

In dit alternatief wordt de bestaande vluchtstrook omgebouwd naar een spitsstrook zodat deze in de spits als extra rijstrook ingezet kan worden. Niet overal is de vluchtstrook voldoende breed om als spitsstrook ingezet te kunnen worden. Op die locaties wordt de vluchtstrook verbreed. Dit gaat ten koste van de functie van de vluchtstrook waardoor op diverse locaties een vluchthaven moet worden ingericht.

#### Alternatief 3:

##### Verbreden van de rijksweg naar 2x3 rijstroken met vluchtstroken (infrastructureel pakket)

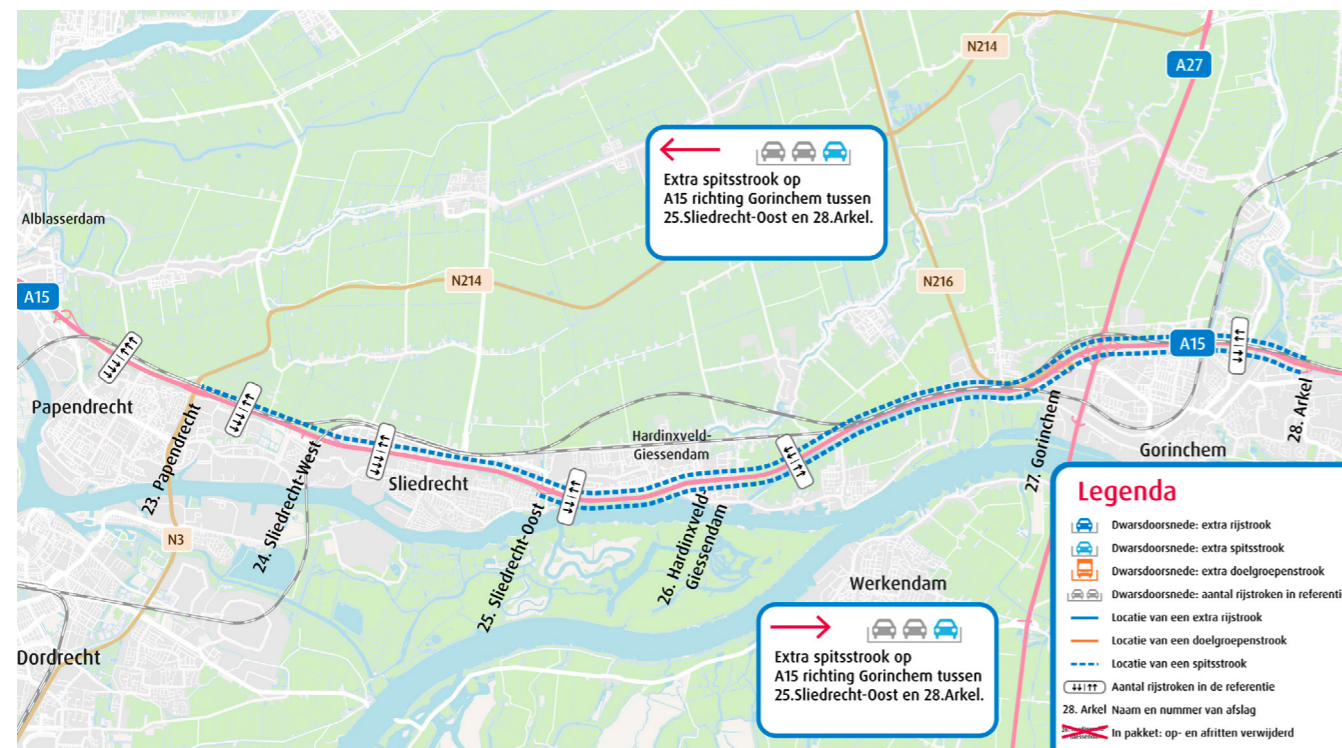
In dit alternatief wordt de rijksweg verbreed met een extra rijstrook naar 2x3 rijstroken met vluchtstroken. De zuidbaan wordt verbreed tussen Sliedrecht-Oost en Arkel en de noordbaan tussen Papendrecht en Arkel. Er is al rekening gehouden met de geplande capaciteitsuitbreiding tussen 2020 en 2021, waarin het aan te brengen weefvak tussen Sliedrecht-West en Papendrecht (noordkant) wordt omgebouwd in een volwaardige derde rijstrook.

De verkenning levert uiteindelijk één alternatief op die de voorkeur heeft (het voorkeursalternatief). Dit alternatief kan ook bestaan uit een combinatie van een infrastructureel pakket en maatregelen uit het pakket smart mobility en mobiliteitsmanagement en beperkte maatregelen aan het onderliggend wegennet.

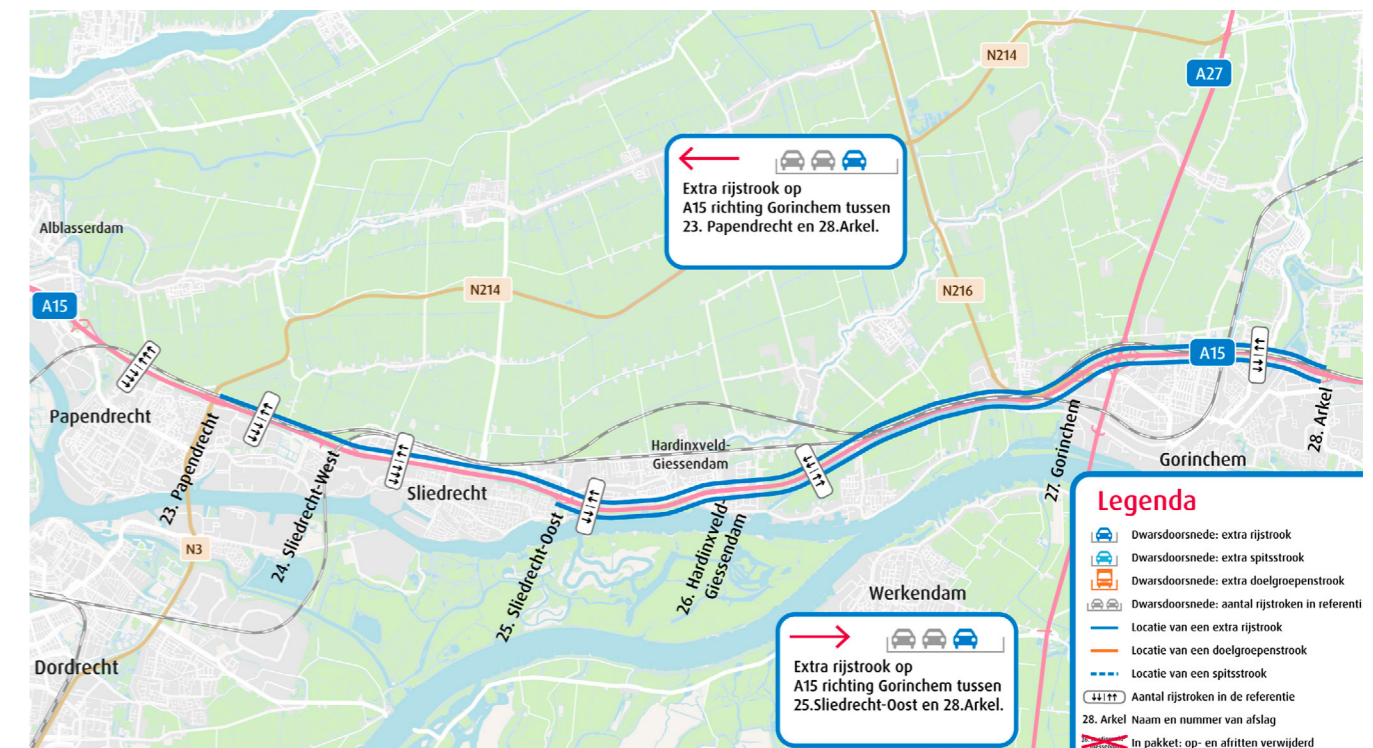
*In deze publiekssamenvatting zijn slechts de resultaten in hoofdlijnen weergegeven. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Meer informatie over deze MIRT-Verkenning en alle documenten kunt u terugvinden op [www.mirta15papendrechtgorinchem.nl](http://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl)*

#### Het voorkeursalternatief

Smart mobility- en mobiliteitsmanagementmaatregelen hebben als zelfstandig pakket onvoldoende probleemoplossend vermogen om de knelpunten op de A15 op te lossen en zullen daarom ook in combinatie met de infrapakketten worden beoordeeld. Verwacht wordt dat er enkele locaties op de A15 blijven waar de problemen hiermee niet of niet voldoende worden opgelost. Voor die restknelpunten wordt onderzocht of beperkte maatregelen aan het onderliggend wegennet bij kunnen dragen aan de oplossing.



Schematische weergave alternatief 2



Schematische weergave alternatief 3

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Oktober 2020