

Vergaderjaar 2015–2016

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 86**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2015

Hierbij doe ik u de op 12 oktober jl. door mij ondertekende Startbeslissing voor het project capaciteitsverruiming A15 Papendrecht – Sliedrecht toekomen<sup>1</sup>. In het BO-MIRT 2013 is gesteld dat de regio op dit deel van de A15, de N3 en het omliggende onderliggend wegennet een bereikbaarheidsprobleem ervaart en dat de regio een pakket aan maatregelen uitwerkt (inclusief effecten en kosten). Op basis hiervan heb ik met de regio afspraken gemaakt over het realiseren van capaciteitsverruiming op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht. Met de Startbeslissing is de tracéwetprocedure voor het project formeel begonnen.

#### **Aanleiding**

De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven van Rotterdam. Het Rijk investeert in (uitbreiding van) rijksinfrastructuur als er sprake is van een knelpunt op nationaal niveau. Aan de hand van een onderzoek hiertoe, de nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NCMA)(Kamerstuk 31 305, nr. 196), komt naar voren of er sprake is van een nationaal verkeersknelpunt. Bij de A15 is hier tussen Papendrecht en Sliedrecht geen sprake van.

Niettemin leidt de congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht tot hoge economische schade. Ook maakt de file deel uit van de file top 50. Voor de gemeenten aan de A15 leidt de dagelijkse congestie tot een verslechterde bereikbaarheid, wat indirect leidt tot een minder aantrekkelijk economisch klimaat voor bedrijven en woonklimaat voor bewoners. Daarnaast zorgt de congestie in toenemende mate voor (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (o.a. de N214) en voor verkeersknelpunten op deze sluiproutes. Daarom is

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

het Rijk met de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden overeengekomen om maatregelen treffen. Van groot gewicht daarbij is geweest dat de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden een financiële bijdrage leveren.

### **Maatregelen**

Uit onderzoek is gebleken dat verruiming van de capaciteit op de noord- en zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht-West de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet verbetert en de economische verlieskosten reduceert. De maatregelen betreffen de aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en het doortrekken van de huidige spitsstrook op de zuidbaan (van Papendrecht-N3 – Sliedrecht-West naar Sliedrecht-Oost). Beide maatregelen hebben een groot oplossend vermogen.

### **Financiën**

Voor de aanleg van het project is een taakstellend budget beschikbaar van € 5,93 mln. De meerkosten van het beheer en onderhoud tot en met 2028 bedragen € 2,22 mln. De totale investering bedraagt € 8,2 mln. De provincie Zuid-Holland betaalt daarvan € 3,3 mln, de regio Drechtsteden € 0,8 mln en het Rijk € 4,1 mln. Voor wat betreft de financiële risico's in de planuitwerkingsfase is een zelfde verhouding afgesproken: 40% voor de provincie Zuid-Holland, 10% voor de regio Drechtsteden en 50% voor het Rijk. Alle hiervoor genoemde bedragen zijn inclusief BTW en prijspeil 2015.

### **Procedure**

Voor het project wordt de zogenaamde verkorte tracéwetprocedure doorlopen. Het eerste formele moment na de Startbeslissing is het nemen van het ontwerp-tracébesluit. Daarna volgt het tracébesluit.

### **Planning**

De streefplanning voor het project is als volgt:

Ontwerp-tracébesluit	eind 2016 – begin 2017
Tracébesluit	2017
Start aanleg	2018
Openstelling	2018 – 2020

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus