



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 556 3000 AN Rotterdam

Provincie Zuid-Holland  
T.a.v. dhr. drs. F. Vermeulen  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

**Rijkswaterstaat  
Programma's, Projecten  
en Onderhoud**

Boompjes 200  
3011 XD Rotterdam  
Postbus 556  
3000 AN Rotterdam  
T 010-4026042  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

Jantien Heijndeman  
Projectmanager

T +31-654902001  
jantien.heijndeman@rws.nl

**Ons kenmerk**

RWS-2016/52253

**Bijlage(n)**

2

**15 DEC. 2016**

Datum

Onderwerp Kostenverdeling Voorkeursvariant A15 Papendrecht-Sliedrecht

Geachte heer Vermeulen,

Op 18 november jongstleden hebt u telefonisch overleg gevoerd met de heren Tanis van Drechtsteden en De Jong van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en over de kostenverdeling van het Voorkeursalternatief A15 Papendrecht-Sliedrecht.

De gemaakte afspraken zijn diezelfde dag per mail vastgelegd en gedeeld met u, de leden van de Stuurgroep en ambtelijke werkgroep.

Hierbij ontvangt u ter kennisname een schriftelijke bevestiging. De redeneerlijn en een kaart zijn als bijlage toegevoegd.

- Het project A15 PaS komt voort uit een Beter Benutten project in de regio Drechtsteden. Hierin was een infrastructurele maatregel voorzien die in opdracht van de regio door RHDHV is uitgewerkt. RWS heeft het RHDHV-rapport destijds niet diepgaand getoetst. Bij het verder uitwerken van de plannen bleek het ontwerp van RHDHV niet maakbaar omdat de pechhavens niet waren ingepast en geraamd. Dit heeft geleid tot een wijziging van de scope en de raming. Deze, na de oppervlakkige toetsing door RWS, noodzakelijke wijziging nadien heeft onbehagen gegeven bij Provincie Zuid-Holland (PZH) en de Drechtsteden (DS). De heren Vermeulen namens PZH en Tanis namens DS en De Jong namens DGB gaan akkoord met het voorkeursalternatief en de kostenverdeling conform het bijgevoegd memo: 57% voor het Rijk en 43% voor de regio. Het voorkeursalternatief gaat vanuit verkeer, veiligheid en beheer&onderhoud uit van een permanente 3e rijstrook en vluchtstrook op zowel de noord- als zuidbaan.
- Formeel akkoord moet vanuit PZH en DS nog worden afgegeven door respectievelijk GS/PS en Colleges/Raden. Zij zijn al geïnformeerd.
- Afsproken wordt dat er vanuit PZH en DS gezamenlijk een brief uitgaat naar de minister waarin de scopewijziging en kostenverdeling wordt onderbouwd en de zienswijze hierop vanuit de regio kenbaar wordt gemaakt. De minister wordt in de brief gevraagd om bevestiging.
- In het nota-overleg op 28 november wordt enkel het proces m.b.t. voorkeursvariant A15 PaS gemeld, in afwachting van formele besluitvorming binnen PZH en DS.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
RWS-2016/52253

- DGB zegt toe dat het Rijk het project voor eigen rekening en risico zal realiseren. Het tweede go/ no-go moment komt hiermee te vervallen.
- Ondanks dit oponthoud wordt het projectteam RWS aangespoord om vaart te gaan maken met het project. Het projectteam kan parallel aan de activiteiten bij punt 3 en 4 hierboven doorgaan met het project en de opdracht voor het (O)TB eind 2016 gunnen.

Ik ga ervan uit dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd. Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen Eelke Turkstra +316-53648063.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
projectmanager Cluster Aansluitingen  
Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud

b.a. 

J. Heijndeman





Aan:  
Partners capaciteitsverruiming A15 Papendrecht-Sliedrecht  
(Ministerie IenM, Provincie Zuid-Holland en Drechtsteden)

**Rijkswaterstaat  
Programma's, Projecten  
en Onderhoud**

Boompjes 200  
3011 AN Rotterdam  
Postbus 556 (kamer 9.06)  
3000 AN Rotterdam  
T 010-4027056  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

Eelke Turkstra  
Omgevingsmanager  
T +316-53648063  
eelke.turkstra@rws.nl

## memo

Redeneerlijn met aanvullende informatie totstandkoming  
voorkeursalternatief A15 Papendrecht-Sliedrecht  
(Versie 1.2)

**Datum**

15 november 2016

**Kenmerk**

2016/44834-II

**Bijlage(n)**

Opties voor kostenverdeling  
Kaart met dwangpunten

### Aanleiding en doel

- In het telefonisch overleg van 4 november j.l. over de verdeling van de kostenverdeling van het voorkeursalternatief voor de A15 Papendrecht-Sliedrecht (A15 PaS) is verzocht om nadere onderbouwing waarom de niet-maakbare variant niet maakbaar bleek.
- Voorliggend memo voorziet hierin en vormt de basis voor het telefonisch overleg op 18 november 2016.
- Doel redeneerlijn: betrokken bestuurders en adviseurs.

### Feitenrelaas

#### **Fase I: van Beter Benutten naar bestuursovereenkomst**

1. Het project komt voort uit een Beter Benutten-project in de regio Drechtsteden. Hierin was een infrastructurele maatregel voorzien die in opdracht van de regio door RHDHV is uitgewerkt in het rapport. De benodigde investering werd geraamd op €5,93 mln (incl. BTW).
2. RWS heeft dit rapport oppervlakkig getoetst (oordeel van kostenpool ontbreekt).
3. In overleg met de regio heeft DGB aangegeven dat:
  - a. de voor 10 jaar gekapitaliseerde onderhoudskosten ontbraken. Het is een standaardwerkwijze om bij aanlegprojecten ook een deel onderhoudsgelden toe te voegen. Hiervoor is de kostenraming verhoogd met €2,22 mln tot totaal €8,2 mln.
  - b. de raming krap leek (expert judgement). De regio heeft daarop aangegeven een forse risicoreservering te hebben opgenomen in de raming.
4. Op basis van bovenstaande is een taakstellend budget (van €8,2 mln) vastgelegd in de 'Bestuurlijke Overeenkomst A15 Papendrecht - Sliedrecht' (BOK A15 PaS).
5. Als beheersmaatregel is in de BOK een go-no go moment ingebouwd, naar aanleiding waarvan er nu gesproken wordt over de kostenverdeling van de meerkosten.

#### **Fase II: start planuitwerking tot heden**

6. In de verkenning is een aantal aannames gedaan t.a.v. ontwerp, inpassing en kostenraming van spitsstroken. In de rapportage van RHDHV is vermeld:  
"De kosten voor de spitsstroken zijn exclusief mogelijk benodigde

- geluidsvoorzieningen, aanpassingen aan de fundering, aanpassing van kunstwerken, extra portalen en een camerasysteem.”
7. Duidelijk is geworden dat ontwerpaannames uit de door de regio uitgevoerde verkenning v.w.b. de zuidbaan moesten worden aangepast, omdat er bij de aanleg van een spitsstrook op de zuidbaan onder andere onvoldoende rekening was gehouden met de positie van de bestaande geluidschermen. Zie de tabel in de toelichting (ad 7) met een overzicht van de meest relevante verschillen.
  8. RWS heeft op basis van de aangepaste aannames vervolgens twee maakbare varianten ontwikkeld:
    - a. **basisvariant** (meerkosten +€1,5 mln) met op de noordbaan een permanente 3<sup>e</sup> strook in de vorm van een weefvak en op de zuidbaan een spitsstrook met vluchthavens, waarbij de hoofdrijbanen iets worden verschoven richting middenberm;
    - b. **permanente variant** (meerkosten + €7,2 mln) met op de noordbaan een permanente 3<sup>e</sup> strook in de vorm van een weefvak en op de zuidbaan een derde rijstrook (met vluchtstrook) tussen Papendrecht en Sliedrecht Oost. De bestaande spitsstrook op de zuidbaan tussen Papendrecht en Sliedrecht wordt daarbij omgevormd tot permanente strook.
  9. De stuurgroep (rijk/regio) heeft een voorkeur voor uitgesproken voor de permanente variant, ivm voordelen op het gebied van doorstroming, veiligheid, beheer en onderhoud (zie toelichting, ad 9).

#### **Voorstel en vervolgstappen**

10. Er dient overeenstemming te worden gevonden over de kostenverdeling van de meerkosten.
11. Het Rijk doet het volgende voorstel:
  - a. Het Rijk kan bij het voorkeursalternatief €2,2 mln extra inbrengen, omdat koppeling aan groot onderhoud mogelijk is. Het Rijk financiert daardoor de facto 65% van de totale meerkosten.
  - b. In het voorstel van het Rijk dragen de regionale partijen verder naar rato (conform BOK) bij aan de resterende meerkosten van de oplossing.
  - c. Dat wil zeggen dat de PZH €2 mln extra bijdraagt en Drechtsteden €0,5. Het Rijk legt in totaal €4,7 mln extra in (2,5+2,2 voor onderhoud).
  - d. Als extra tegemoetkoming zal het Rijk het project, na deze verrekening, voor eigen rekening en risico realiseren. Het tweede go-no moment vervalt daarmee.
  - e. Zie ook de uitgebreidere toelichting in de toelichting ad 11.
12. De overeen te komen kostenverdeling zal worden vastgelegd in een aangepaste bestuursovereenkomst, die wordt ondertekend door de Minister van IenM, de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en de portefeuillehouder van de regio Drechtsteden.



**Toelichting**

**Datum**  
15 november 2016

**Ad 7) Verschilanalyse ramingen verlenging spitsstrook zuidelijke baan**  
(niet uitputtend, de meest majeure wijzigingen zijn aangegeven):

Rapport RHDHV (uitgangspunt voor taakstellend budget)	Ontwerp RWS (uitgangspunt voor herijkt budget)	Toelichting
Handhaven positie bestaande rijstroken	Rijstroken verschuiven	Quick Wins Verkenning 2013 houdt geen rekening met de positie van geluidsschermen. Om te voorkomen dat de geluidsschermen verplaatst moeten worden, worden in het ontwerp i.o.v. RWS de rijstroken verschoven richting middenberm.
<u>Geen</u> pechhavens op km 80,6 i.v.m. aanwezigheid portaal	Pechhavens <u>wel</u> aanbrengen, portaal verlengen	
Bestaande geleiderail herplaatsen	Nieuwe geleiderail plaatsen	
Bestaande portalen gebruiken	Bestaande portalen gebruiken en op km 82,1 nieuw portaal plaatsen	Nieuwe portaal is nodig voor DVM bij spitsstrook functie
Alleen bij pechhavens afwatering aanbrengen	Over de gehele lengte afwatering aanbrengen	Tussen de pechhavens wordt de verharding gehandhaafd in de versie 2013 en verwijderd in de versie 2016. Daarbij hoort ook het aanbrengen van nieuwe afwatering direct naast de nieuwe rand verharding.
Barrier wel in ontwerp, maar ten onrechte niet in raming	Barrier in ontwerp en raming	

Een kaart, waarin alle verschillen tussen het rapport van RHDHV en het ontwerp van RWS zijn uitgelicht, is toegevoegd in de bijlage van dit stuk.

**Ad 9) Voorkeur Stuurgroep: Robuuste oplossing en minder onderhoudskosten**

Vanuit verkeer, veiligheid en beheer en onderhoud wordt gekozen voor het voorkeursalternatief om de volgende redenen:

- *Verkeerskundig beste oplossing* en meest toekomst vaste: Een permanent beschikbare extra rijstrook over het hele traject van Papendrecht tot Sliedrecht-Oost. Bij dit alternatief wordt ook de bestaande spitsstrook Papendrecht-Sliedrecht-West omgevormd tot permanente rijstrook. De max. snelheid is altijd 120 km/uur.
- *Veiligste oplossing*  
Overall is een vluchtstrook aanwezig i.p.v. vluchthavens.
- *Lagere beheer- en onderhoudskosten*  
Er hoeft geen nieuwe signalering voor een spitsstrook aangebracht en onderhouden te worden en ook de bestaande spitsstrooksignalering tussen Papendrecht en Sliedrecht-West kan vervallen. De totale investeringskosten van dit alternatief worden zodoende gedrukt.

Dit zijn tevens de redenen waarom het maakbaar basisalternatief afvalt.

In de stuurgroepvergadering van 27 juni 2016 heeft de stuurgroep zich gecommitted aan het voorkeursalternatief.

#### Ad 11) Financiën

Uitgangspunt is dat het extra benodigde budget t.b.v. de meerkosten dient te worden gevonden conform de verdeling van de bestuursovereenkomst. Hierop valt het volgende af te dingen. In het geval van het voorkeursalternatief (twee keer permanente 3<sup>e</sup> rijstrook) wordt de weg, i.t.t. de aanleg van een spitsstrook, geheel van een nieuwe deklaag voorzien. Omdat RWS in 2022 groot onderhoud heeft gepland op de A15 is de mogelijkheid onderzocht of het Rijk de voor groot onderhoud gereserveerde B&O-middelen i.c. €2,2 mln kan inzetten. Dit bedrag kan in mindering worden gebracht op de meerkosten. De rest van de meerkosten zou dan worden verdeeld conform verdeling bestuursovereenkomst.

Uitgaande van:

- een kostenverdeling van 50-50 conform de bestuursovereenkomst,
  - een bijdrage vanuit het Rijk à €2,2 mln vanuit het onderhoudsbudget,
- ziet de verdeling van kosten er in de voorgestelde verdeling van het Rijk, per alternatief, als volgt uit:

ALTERNATIEF (bedragen in € mln)	TOTAAL	RIJK	PZH	DR
<b>Nulalternatief uit BOK</b> (niet maakbaar)	<b>8,2</b>	<b>4,1</b>	<b>3,3</b>	<b>0,8</b>
<b><i>Maakbaar basisalternatief</i></b> <i>*Meerkosten</i>	<b>9,7</b> <i>+1,5</i>	<b>4,9</b> <i>+0,8</i>	<b>3,8</b> <i>+0,5</i>	<b>1,0</b> <i>+0,2</i>
<b>Voorkeursalternatief</b> <i>*Meerkosten</i> <i>*Meerkosten t.o.v. basisalternatief</i>	<b>15,4</b> <i>+7,2</i> <i>+5,7</i>	<b>8,8</b> <i>+4,7</i> <i>+4,1</i>	<b>5,3</b> <i>+2,0</i> <i>+1,5</i>	<b>1,3</b> <i>+0,5</i> <i>+0,3</i>

Het Rijk financiert in dit voorstel 57% van het totale projectbudget en 65% van de ontstane meerkosten.

In de bijlage zijn ook verschillende andere opties voor de kostenverdeling weergegeven. De kostenverdeling bij het voorkeursalternatief in bovenstaande tabel komt overeen met optie B uit de bijlage.

Rotterdam, 15 november 2016



**BIJLAGE: Opties t.b.v. belafpraak 18 november 2016 met bestuurders regio Sliedrecht, provincie Zuid-Holland en Ministerie IenM**

NB: deze bijlage is ongewijzigd t.o.v. versie t.b.v. belafpraak 4 november

**A15 Papendrecht - Sliedrecht****BASISALTERNATIEF (NIET MAAKBAAR, OPGENOMEN IN BOK 2015)**

	Totaal	+/-	%	Rijk	+/-	%	PZH	+/-	%	DS	+/-	%
Budget totaal	8,2		100%	4,1		50%	3,3		40%	0,8		10%
Aanleg	5,9			3,0			2,4			0,6		
BenO	2,2			1,1			0,9			0,2		

**VOORKEURSALTERNATIEF, OPTIE A (VOLLEDIG AANHOUDEN 50/50 VERDELING UIT BOK)**

	Totaal	+/-	%	Rijk	+/-	%	PZH	+/-	%	DS	+/-	%
Budget totaal	15,4	7,2	100%	7,7	3,6	50%	6,1	2,9	40%	1,5	0,7	10%
Aanleg	14,5	8,6		7,3	4,3		5,8	3,4		1,5	0,9	
BenO	0,8	-1,4		0,4	-0,7		0,3	-0,6		0,1	-0,1	

**VOORKEURSALTERNATIEF, OPTIE B (INZET RIJKSGELDEN REGULIER B&O A 2,2 MLN + REST VAN MEERKOSTEN 50/50 VERDELING BOK AANHOUDEN)**

	Totaal	+/-	%	Rijk	+/-	%	PZH	+/-	%	DS	+/-	%
Budget totaal	15,4	7,2	100%	8,8	4,7	57%	5,3	2,0	34%	1,3	0,5	8%
Aanleg	14,5	8,6		8,3	5,3		5,0	2,6		1,2	0,6	
BenO	0,8	-1,4		0,5	-0,6		0,3	-0,6		0,1	-0,2	

**VOORKEURSALTERNATIEF, OPTIE C (VERANDERING VERHOUDINGEN NAAR 70/30)**

	Totaal	+/-	%	Rijk	+/-	%	PZH	+/-	%	DS	+/-	%
Budget totaal	15,4	7,1	100%	10,8	6,7	70%	3,7	0,4	24%	0,9	0,1	6%
Aanleg	14,5	8,6		10,2	7,2		3,5	1,1		0,9	0,3	
BenO	0,8	-1,4		0,6	-0,5		0,2	-0,7		0,1	-0,2	

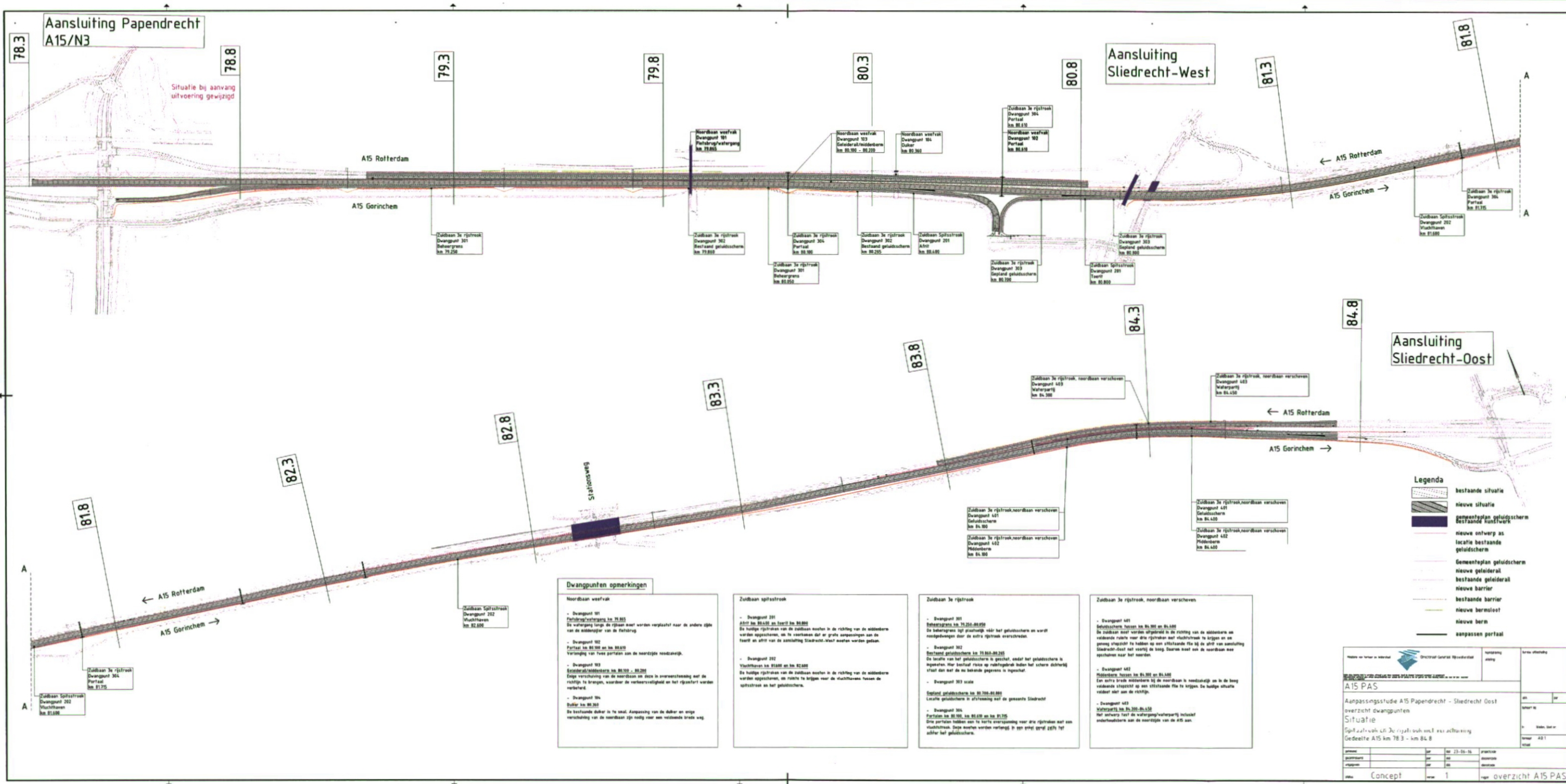
**VOORKEURSALTERNATIEF, OPTIE D (INZET RIJKSGELDEN REGULIER B&O A 2,2 MLN + REST VAN MEERKOSTEN 70/30 AANHOUDEN)**

	Totaal	+/-	%	Rijk	+/-	%	PZH	+/-	%	DS	+/-	%
Budget totaal	15,4	7,2	100%	9,8	5,7	64%	4,5	1,2	29%	1,1	0,3	7%
Aanleg	14,5	8,6		9,2	6,3		4,2	1,9		1,0	0,4	
BenO	0,8	-1,4		0,5	-0,6		0,2	-0,6		0,1	-0,2	

NB1: Bovenstaande tabellen bevatten enkel opties en zeggen niets over opvattingen over de kostenverdeling

NB2: Uitgangspunt is dat in het vervolgproces verdere risico's (bijvoorbeeld als de OTB raming hoger uitvalt) voor rekening van het Rijk komen.

Het tweede go/no go moment is dan niet nodig.



Aansluiting Papendrecht A15/N3

Aansluiting Sliedrecht-West

Aansluiting Sliedrecht-Oost

A15 Rotterdam

A15 Gorinchem

A15 Rotterdam

A15 Gorinchem

A15 Rotterdam

A15 Gorinchem

**Dwangpunten opmerkingen**

**Noordbaan westvak**

- Dwangpunt 301  
Pakweg/watergang km 79.865  
De verlegging langs de rijbaan moet worden verplaatst naar de andere zijde van de watergang van de richting.
- Dwangpunt 302  
Partaal km 80.300 en km 80.310  
Verlenging van twee partaalen aan de noordzijde noodzakelijk.
- Dwangpunt 303  
Scheidingsmuur/verkeersmaat km 80.300 - 80.320  
Eenige verandering van de noordbaan om deze in overeenstemming met de richting te brengen, waardoor de verkeersveiligheid en het rijcomfort worden verbeterd.
- Dwangpunt 304  
Bakke km 80.360  
De bestaande bakke is te smal. Aanpassing van de bakke en erp  
verplichting van de noordbaan zijde nodig voor een voldoende brede weg

**Zuidbaan oostvak**

- Dwangpunt 305  
A15 km 80.400 en km 80.420  
De huidige rijstrook van de zuidbaan moeten in de richting van de scheidingsmuur worden aangepast, om te voorkomen dat er grote compressies van de traaf en afrit van de aansluiting Sliedrecht-West moeten worden gebouwd.
- Dwangpunt 306  
Scheidingsmuur/verkeersmaat km 80.400 - 80.420  
De huidige rijstrook van de zuidbaan moeten in de richting van de scheidingsmuur worden aangepast, om ruimte te krijgen voor de vluchtwegen tussen de rijstrook en het geluidscherm.

**Zuidbaan rijstrook**

- Dwangpunt 307  
Scheidingsmuur/verkeersmaat km 80.420-80.430  
De bestaande rijstrook moet worden aangepast naar de rijstrook overstrook.
- Dwangpunt 308  
Bestaand geluidscherm km 80.420-80.430  
De locatie van het geluidscherm is geschikt, onder het geluidscherm is ingesloten. Het bestaat nu uit een rijstrook met een schuifdeur die niet kan worden gesloten.
- Dwangpunt 309  
Scheidingsmuur/verkeersmaat km 80.430-80.440  
Locatie geluidscherm is afstemming met de gemeente Sliedrecht
- Dwangpunt 310  
Partaal km 80.440 en km 80.450  
Drie partaalen moeten aan de zuidzijde worden aangepast met een vluchtweg.

**Zuidbaan rijstrook, noordbaan verkeer**

- Dwangpunt 401  
Scheidingsmuur/verkeersmaat km 84.300 en 84.310  
De noordbaan moet worden afgestemd in de richting van de scheidingsmuur en voldoende ruimte voor de rijstrook moet vluchtweg te krijgen en de geringe afwijking te hebben op een voldoende rijbaan te krijgen. De huidige situatie voldoet niet aan de vereisten.
- Dwangpunt 402  
Scheidingsmuur/verkeersmaat km 84.310 en 84.320  
Een extra brede middenberm bij de noordbaan is noodzakelijk om te de brug voldoende stevigheid op een voldoende rijbaan te krijgen. De huidige situatie voldoet niet aan de vereisten.
- Dwangpunt 403  
Watergang/verkeersmaat km 84.320-84.330  
Het ontwerp moet de watergang/waterpartij inzicht  
verschillen aan de noordzijde van de A15 aan

**Legenda**

	bestaande situatie
	nieuwe situatie
	gemeenteplan geluidscherm bestaand
	nieuwe ontwerf als locatie bestaand geluidscherm
	Gemeenteplan geluidscherm
	nieuwe geleider
	bestaande geleider
	nieuwe barriër
	bestaande barriër
	nieuwe berm
	nieuwe berm
	aangepast partaal

<p><b>AIS PAS</b></p> <p>Aanpassingsstudie A15 Papendrecht - Sliedrecht Oost</p> <p>Situatie</p> <p>Opdrachtgever: Rijkswaterstaat</p> <p>Deel: A15 km 78.3 - km 84.8</p>		<p>aan</p> <p>van</p> <p>tot</p> <p>door</p> <p>voor</p>
<p>Concept</p> <p>1</p> <p>overzicht AIS PAS</p>	<p>aan</p> <p>van</p> <p>tot</p> <p>door</p> <p>voor</p>	<p>aan</p> <p>van</p> <p>tot</p> <p>door</p> <p>voor</p>



