



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

23 december 2020 / projectnummer: 3495



# 1 Advies voor de inhoud van het MER

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem verbeteren. Hoe de verbeteringen gerealiseerd kunnen worden wordt onderzocht in een MIRT-verkenning<sup>1</sup>. Deze richt zich op de lange termijn en gaat in op drie alternatieven: een maatregelenpakket gericht op Smart Mobility en mobiliteitsmanagement, een spitsstrook en een extra rijstrook. Voor het besluit over de verbetermaatregelen wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

## Essentiële informatie voor het MER

Voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem moet het MER in ieder geval onderstaande informatie bevatten:

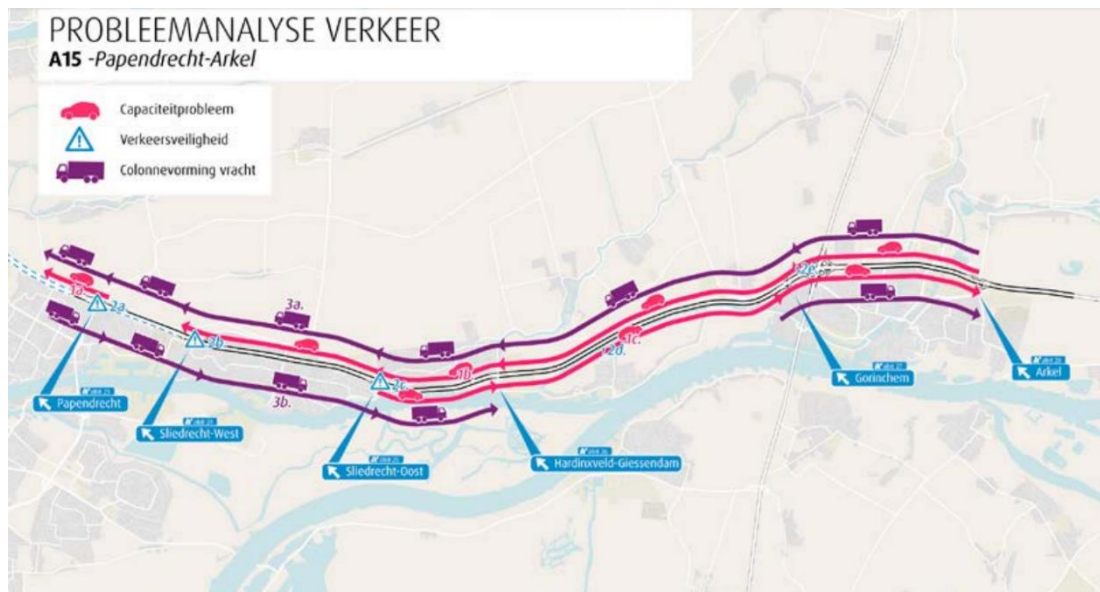
- Toetsbare en, zo mogelijk, meetbare doelstellingen. Onderzoek in het MER alternatieven die aan de doelstellingen voldoen, ook op de lange termijn.
- Een kwantitatieve verkeers- en verkeersveiligheidsanalyse met onder andere aandacht voor colonnevorming, het onderliggend wegennet en fietsverkeer.
- Een beschrijving van de mogelijke effecten van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen waaronder Smart Mobility op personenmobiliteit, goederenvervoer en verkeersafwikkeling.
- Inzicht in de kansen om met dit initiatief bij te dragen aan het oplossen van knelpunten op het gebied van leefomgeving, landschap en natuur.
- Milieueffecten van de alternatieven en de nodige en mogelijke verzachtende maatregelen.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die in de NRD voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, ruimte en transport.



Figuur 1– Probleemanalyse verkeer A15 Papendrecht–Gorinchem (Bron: NRD)

### **Achtergrond**

De minister van IenW wil de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem verbeteren. Hiervoor worden meerdere alternatieven in een MIRT-verkenning onderzocht. De minister legt één voorkeursalternatief (VKA) vast in een Structuurvisie. In de volgende fase, de planuitwerking, wordt dit VKA in meer detail uitgewerkt en vastgelegd in een Tracébesluit (of Projectbesluit onder de Omgevingswet). Voor beide fases wordt een MER opgesteld. Voor het besluit over de structuurvisie is het nodig dat er voldoende en juiste milieu-informatie beschikbaar is om een VKA te kunnen kiezen.

Bij aanpassingen aan een autosnelweg van deze lengte is het verplicht om een MER op te stellen. De minister vraagt nu eerst advies over de NRD voor de MIRT-verkenning.

### **Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten. Dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van IenW – besluit over de MIRT-verkenning A15 Papendrecht–Gorinchem.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3495](#) op [www.commissiener.nl](http://www.commissiener.nl) in te vullen in het zoekvak.

## 2 Probleemanalyse, doel, beleid en besluiten

Op de A15 is relatief veel vrachtverkeer en veel personenverkeer in de spits, wat tot problemen met de doorstroming en veiligheid leidt<sup>2</sup>. Het doelbereik is in de NRD als volgt geformuleerd: *“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”*. Randvoorwaarde hierbij is dat er geen afwenteling van problemen mag plaatsvinden op andere delen van het hoofdwegennet of het onderliggend wegennet (OWN).

### 2.1 Probleemanalyse en doel

#### Doelbereik kwantificeren

De Commissie adviseert om in het MER het doelbereik te kwantificeren. Een ‘verbetering’ kan immers op meerdere manieren geïnterpreteerd worden. Om te bepalen of de alternatieven de doelen bereiken, is het nodig om ze toetsbaar en, zo mogelijk, meetbaar te maken. Bijvoorbeeld een afname van het aantal verkeersongevallen per jaar met een bepaald percentage, of een intensiteit–capaciteitsverhouding van 0,8 of lager.

#### Probleemanalyse verkeer

De Commissie adviseert om een gekwantificeerde probleemanalyse voor verkeer in het MER<sup>3</sup> te presenteren. Geef daarbij tenminste antwoord op de volgende vragen:

- Wat is het aandeel personen- en vrachtverkeer?
- Wat is voor beide het aandeel doorgaand verkeer en lokaal verkeer?
- Wat zijn de oorzaken van colonnevorming en welke bijdrage levert dat aan de veiligheids- en de doorstromingsproblematiek?
- Hoeveel letsels- en verkeersongevallen komen er voor en wat zijn de aanwijsbare oorzaken?
- Hoe hoog is de druk op het OWN en waardoor kan die verklaard worden? Is de drukte op het OWN verbonden met drukte op de A15? Wijkt verkeer uit naar het OWN?
- Welke routes rijdt het fietsverkeer en welke interactie is er met autoverkeer?

Goed inzicht in de exacte problematiek is nodig om ook het juiste schaalniveau te bepalen voor de oplossingen: is dat regionaal of lokaal?

#### Bredere probleemanalyse

De probleemanalyse in de NRD is gericht op de weg. De Commissie adviseert om in deze vroege planfase de probleemanalyse breed in te steken en gebiedsgericht te werken. In deze fase wordt immers de scope van de alternatieven bepaald.

Breng voor deze analyse de kwaliteit van het gebied in beeld en ga in op de bundel van infrastructuur die het gebied doorkruist (Betuweroute, kanaal van Steenenhoek, Waal, A15). Laat zien of ervaren problemen worden veroorzaakt door de weg, denk aan ruimtelijke kwaliteit, landschapsbeleving, stikstofdepositie, geluid, barrièrewerking en gezondheid.

---

<sup>2</sup> Of sprake is van colonnevorming hangt af van de gehanteerde definitie (zie paragraaf 2.3.3 van de NRD). Door colonne-  
vorming kan verkeer moeilijk in- en uitvoegen, is er een verhoogde kans op ongevallen en een slechte doorstroming.

<sup>3</sup> De probleem- en gebiedsanalyse biedt hiervoor mogelijk al aanknopingspunten:  
<https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/binaries/mirta15papendrechtgorinchem/documenten/rapporten/2020/02/25/probleem--en-gebiedsanalyse/MIRT-Verkenning+A15--+Probleem--en-gebiedsanalyse.pdf>.

Geef ook inzicht in de ambities en behoeften van mensen die wonen, werken en recreëren in de omgeving. Dit draagt eraan bij dat de meekoppelkansen en/of oplossingen geïdentificeerd kunnen worden en vergroot de kans dat alternatieven een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving. Denk bijvoorbeeld aan het beter verbinden van de noord- en zuidkant van de A15, voor mens en/of dier.

## 2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het besluit over de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- NOVI (Nationale Omgevingsvisie) en Omgevingswet (inclusief geluidwetgeving voor het OWN);
- Wet natuurbescherming, inclusief actuele regelgeving over stikstof;
- Provinciaal en gemeentelijk beleid, waaronder Omgevingsvisies, -programma's, -plannen en -verordeningen;
- Gezondheid breed op de agenda, 2020;
- Schone Lucht Akkoord, 2020;
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030;
- NMCA 2017 (Nationale Markt- en Capaciteitanalyse);
- Handreiking verduurzaming MIRT;
- Green deal duurzaam GWW (grond-, weg- en waterbouw).

## 2.3 Te nemen besluiten

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het voorkeursbesluit over de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

# 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

## 3.1 Algemeen

In de NRD zijn verschillende alternatieven onderzocht:

- Alternatief 1: maatregelpakket Smart Mobility en Mobiliteitsmanagement.
- Alternatief 2: maatregelpakket 2x2 rijstroken + spitsstroken.
- Alternatief 3: maatregelpakket 2x3 rijstroken.

Uit de NRD en de mondelinge toelichting<sup>4</sup> blijkt dat ook de meer ingrijpende alternatieven 2 en 3 de genoemde problemen niet volledig oplossen. Om de resterende knelpunten op te lossen zijn extra maatregelen nodig, zoals een *“verbetering van een parallelstructuur en het opwaarderen van een weg”*. Deze maatregelen ontlasten de A15 op de meest precare wegonderdelen (NRD, p23).

---

<sup>4</sup> 11 november hebben IenW en Rijkswaterstaat een toelichting gegeven op de plannen.

## 3.2 Alternatieven

Beschrijf in het MER hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald. Onderscheid daarbij de bijdragen aan de twee doelen: doorstroming en veiligheid. Het is denkbaar dat een deel van de maatregelen bijdragen aan veiligheid, en andere voornamelijk aan doorstroming. Maak ook duidelijk welk probleem de 'extra maatregelen' oplossen.

### **Probleemoplossend vermogen alternatieven**

Uit de mondelinge toelichting blijkt dat alternatief 1 mogelijk vroegtijdig afvalt omdat deze de knelpunten onvoldoende oplost. Alleen alternatief 2 en 3 worden dan gelijkwaardig vergeleken in het MER. De Commissie adviseert om de (milieu)overwegingen van een dergelijke selectiestap transparant te maken in het MER.

De Commissie merkt op dat geen van de alternatieven een volledige oplossing biedt voor alle knelpunten. Daarvoor zijn extra maatregelen nodig op het OWN. Onderzoek of er een alternatief mogelijk is met enkel aanpassingen aan de A15 dat extra maatregelen overbodig maakt omdat uitwijken naar het OWN niet meer optreedt. Onderzoek daarnaast of een combinatie van alternatieven (waaronder Smart Mobility/mobiliteitsmanagement) een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten.

Laat in het MER zien of en hoe de bredere probleemanalyse (paragraaf 2.1 van dit advies) heeft geleid tot eventuele aanpassingen van de alternatieven en varianten. Bijvoorbeeld de effecten op het landschap en de leefomgeving van de verbreding van de weg (alternatief 3).

## 3.3 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu op de weg en in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen zoals het Tracébesluit A15 Papendrecht–Sliedrecht, en van activiteiten waarover al is besloten zoals de Korte termijnmaatregelen voor de A15 Papendrecht–Gorinchem. Ga voor de referentiesituatie ten minste in op wonen (geluid, fijnstof, barrièrewerking), werken (bereikbaarheid) en natuur en landschap (geluid, stikstof, ruimtelijke kwaliteit).

Om goed vergelijkingsmateriaal te bieden voor omwonenden is het nodig om ook de effecten ten opzichte van de huidige situatie in beeld te brengen.

### **Onzekere ontwikkelingen**

In de startbeslissing is opgenomen dat gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd voor de invoering van de zelfrijdende auto en overige Smart Mobility ontwikkelingen op de langere termijn (paragraaf 2.1, NRD). De Commissie onderschrijft het belang hiervan en adviseert om hierbij ook maatschappelijke en technologische ontwikkelingen (die invloed hebben op het verplaatsingsgedrag) te betrekken.

## 4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

### 4.1 Effectbepaling

De NRD bevat een beoordelingskader dat al een goed overzicht geeft van de benodigde informatie voor het voorkeursbesluit. Behalve barrièrewerking (zowel voor mensen als voor de natuur) heeft de Commissie geen toevoegingen aan deze lijst.

Wel adviseert de Commissie om aan te geven wat de criteria zijn voor de beoordeling: Wanneer krijgt landschap een '+' of een '++'? Wanneer scoort geluid '+' of '0'. Geef aan op basis waarvan de criteria zijn ingedeeld en verbind die waar mogelijk aan het (eigen) beleid.

Geef voor alternatieven niet alleen de primaire effecten weer, maar ook de effecten van aanpassingen aan het OWN en andere maatregelen die het gevolg zijn van de maatregelen aan de A15 moeten in beeld gebracht worden (secundaire effecten). Andersom kunnen zulke maatregelen ook met de A15 samenhangende bestaande problemen voor het landschap, de natuur, de oversteekbaarheid en dergelijke oplossen. Breng daarnaast de milieueffecten langs het OWN in beeld, deze hangen immers samen met het oplossend vermogen van de maatregelen aan de A15.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor onder andere de luchtkwaliteit, de stikstofdepositie en de aantallen geluidgehinderden worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

### 4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

Breng de effecten van de alternatieven op verkeer en verkeersveiligheid in beeld. De Commissie adviseert om in het beoordelingskader aandacht te geven aan:

- **Colonnevorming:** Maak voor het beoordelen van effecten van maatregelen, die de invloed van de colonnevorming moeten tegengaan, gebruik van (recente) expertinzichten. Denk hierbij ook aan markeringen op het wegdek, zoals in het buitenland wel wordt toegepast, om voldoende afstand te houden en de invloed van een derde rijstrook op de mate waarin colonnevorming optreedt.
- **Verkeersveiligheid:** Onderzoek hiervoor netwerkeffecten en beschouw het hele netwerk waar effecten van (oplossen van) files aan de orde kunnen zijn.<sup>5</sup> Ga ook in op de incidentele files omdat die niet uit verkeersmodelberekeningen blijken. Ga daarnaast in op de verkeersveiligheid bij alternatief 2 met spitsstroken, omdat de veranderingen in aansluitingen en het ontbreken van de vluchtstrook invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid.
- **Barrièrewerking:** Onderzoek de gevolgen voor de oversteekbaarheid van de A15 (in combinatie met de overige infrastructuur in het gebied).

---

<sup>5</sup> Verschillende zienswijzen wijzen hierop.

- **Inzicht in resterende doorstromingsknelpunten:** bij alternatief 2 (spitsstroken) en alternatief 3 (verbreding 2x3) blijven resterende doorstromingsknelpunten bestaan. Motiveer welke oplossingen hiervoor zinvol kunnen zijn en wat dit betekent voor gebruik van de A15 en het OWN.

### Smart Mobility

Beschrijf de effecten van mogelijke Smart Mobility-maatregelen. Besteed aandacht aan hun invloed op de wegcapaciteit, mogelijkheden voor de oplossing van colonnevorming en specifieke doorstromingsknelpunten bij aansluitingen. Gezien de relatief grote omvang van het vrachtverkeer en de colonnevorming lijkt het zoeken naar Smart Mobility-oplossingen hiervoor zinvol.

Onderscheid Smart Mobility-maatregelen die op korte termijn te realiseren zijn en maatregelen die op langere termijn tot ontwikkeling zullen komen. Voor de langere termijn geldt dat zowel de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit als de technologische mogelijkheden en effecten van Smart Mobility-maatregelen relatief onzeker zijn. Geef een beschouwing of en in welke mate het wachten op de mogelijkheden van Smart Mobility een optie kan zijn. Gedurende welke periode blijven knelpunten dan bestaan en in welke mate gaan oplossingen gepaard met andere (milieu)effecten?

Geef hierbij aandacht aan specifieke Smart Mobility-maatregelen die op de A15 mogelijk zouden zijn en aan maatregelen die gericht zijn op het functioneren van het hele (snel)wegennet.

## 4.3 Gezondheid en Leefomgeving

In de NRD staat dat de effecten op de luchtkwaliteit worden beoordeeld aan de hand van concentraties, de geluidhinder aan de hand van gehinderden, slaapgestoorde personen en aantal geluidbelaste woningen en externe veiligheid aan de hand van risico's.

De Commissie adviseert om de gezondheidkundige advieswaarden van de World Health Organization (WHO) als ondergrens van de belasting te hanteren. Geef aan met welke maatregelen de geluid- en luchtbelasting kan verminderen, tot aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO.

Beschrijf maatregelen die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen. Denk daarbij aan de aanleg van aantrekkelijke fietsroutes om onnodig autogebruik te voorkomen, en bruggen of tunnels om de barrièrewerking van de A15 te verminderen. In de NRD staat dat de gezondheidseffecten in beeld worden gebracht met de GES-methode (Gezondheidseffect-screening). Bij de toepassing van de GES-methode kunnen door de grote (of ruime) klasseindeling verschillen tussen varianten ten onrechte wegvallen of juist onevenredig worden vergroot. Ook zijn de gezondheidseffecten van verschillende milieuaspecten (lucht geluid, externe veiligheid) niet op te tellen tot één gezondheidseffectscore. Om deze reden adviseert de Commissie de gezondheidseffecten in cumulatie (lucht, geluid, externe veiligheid) te bepalen met de MGR-indicator<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> MGR staat voor milieugezondheidsrisico. Met deze indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres. Groepen die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog risico lopen, kunnen daarmee geïdentificeerd worden. De informatie kan ook geaggregeerd worden naar een groter gebied, bijvoorbeeld een wijk, gemeente of regio. Lokale verschillen in milieugezondheidseffecten kunnen zo onderling, op verschillende aggregatieniveaus, worden vergeleken. De MGR-score kan uitgesplitst worden naar milieufactor (luchtverontreiniging, geluid, etc.), maar ook naar bron (bijvoorbeeld wegverkeer en industrie) of naar de aard van het gezondheidseffect. RIVM is voornemens in 2021 ook het effect van 'groen' en 'bewegen' te verdisconteren in de indicator.



### 4.3.1 Lucht

Beschrijf de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO<sub>2</sub>, ook onder de grenswaarden. Maak gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Geef aan bij hoeveel woningen de luchtkwaliteit verandert (verslechtert), hoe groot de verandering is en hoe zich dit verhoudt tot de harde normen en tot de WHO-advieswaarden.

### 4.3.2 Geluid

#### Referentiesituatie

De referentiesituatie (autonome ontwikkeling) dient voor geluid de maatregelen te bevatten die nodig zijn voor de sanering MJPG<sup>7</sup> weg én de naleving van de geluidproductieplafonds. Laat zien welke maatregelen worden getroffen om hoge geluidbelastingen te reduceren (MJPG weg) en om een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds te voorkomen. Zo kunnen de alternatieven en de referentiesituatie goed met elkaar worden vergeleken.

#### Beoordeling effecten

Daarnaast is het van belang om de geluideffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven te beoordelen inclusief de wettelijke maatregelen<sup>8</sup> die hierbij nodig zijn. Zonder deze wettelijke maatregelen zijn de alternatieven immers niet uitvoerbaar en is de (onderlinge) beoordeling van alternatieven daarmee niet representatief. Omdat de effectiviteit van de maatregelen verschilt per alternatief: bij het ene alternatief kan geluid beter (en tegen lagere kosten) te reduceren zijn dan in het andere alternatief. Het is van belang de geluideffecten door de A15 en het OWN afzonderlijk in beeld te brengen. Daarnaast kan het zijn dat de alternatieven voor het studiegebied als geheel weinig onderscheidend zijn, maar dat er wel een duidelijk onderscheid is als de alternatieven voor een bepaald deelgebied worden beoordeeld. Als dat zo is, dan is het van belang dat deze regionale verschillen<sup>9</sup> in beeld worden gebracht.

#### Omgevingswet

Voor geluid is een stelselwijziging voorzien in de Omgevingswet (vanaf 1-1-2022). Voor geluid langs Rijkswegen gaat er weinig veranderen. Maar voor geluid rond provinciale wegen gaan vanaf 1-1-2022 geluidproductieplafonds gelden. In de invoeringswet Omgevingswet is vastgelegd of het project A15 valt onder de nieuwe regeling. Geef in het MER aan in welke mate de toekomstige wetgeving relevant is voor het project A15 (inclusief secundaire effecten op het OWN) en onderbouw waarom dit wel of niet wordt meegenomen bij de uitwerking.

#### Geluid onder de grenswaarden

De meest recente inzichten van de WHO laten zien dat beneden de wettelijke grenswaarden ook negatieve effecten optreden als geluidhinder en slaapverstoring. Om een onderschatting van de effecten te voorkomen is het van belang om de geluideffecten in beeld te brengen vanaf 40 dB (L<sub>den</sub> en L<sub>night</sub>). Maak inzichtelijk welke aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de WHO-advieswaarden te voldoen. Sluit daarbij aan bij de meest recente inzichten van de WHO over dosis-effect relaties voor geluid.

---

<sup>7</sup> Meerjarenprogramma geluidsanering.

<sup>8</sup> Sanering MJPG en naleving Geluidproductieplafonds.

<sup>9</sup> Verschillende zienswijzen wijzen op regionale verschillen.

## Cumulatie

Naast wegverkeer doorkruist ook het spoor van de Betuweroute het gebied. Enerzijds maskeert het geluid van de Betuweroute dat van het wegverkeer en anderzijds hebben bewoners met beide bronnen te maken. Motiveer waarom wel of niet is gekozen voor het meenemen van deze geluidbron in de beoordeling van het totale geluid.

### 4.3.3 Externe veiligheid

Mogelijk kan worden volstaan met een kwalitatief onderzoek, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de jaarlijkse realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de toetsing aan de risicoplafonds van het Basisnet. Geef in het MER aan of de externe veiligheidsrisico's van de alternatieven zeer verschillen van elkaar en van de referentiesituatie, onderbouw dit met analyses op hoofdlijnen. Als dit niet het geval is, kan dit onderwerp verder gedetailleerd terugkomen in het MER voor de planuitwerking.

## 4.4 Ruimtelijke kwaliteit en ruimtegebruik

De A15 ligt langs de occupatie-as op de overgang van het veenweidelandschap van de Alblasserwaard naar het rivierenlandschap van de Merwede. Gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en het ruimtegebruik treden vooral op bij de aanleg van nieuw asphalt of bij inpassingsmaatregelen, zoals geluidsschermen. Betrek de uitkomsten van de bredere probleemanalyse (paragraaf 2.1 van dit advies) hierbij. Geef hiervoor in het MER inzicht in het volgende:

- **Kenmerken landschap, waarden cultuurhistorie en archeologie:** beschrijf en illustreer (met kaartmateriaal en/of foto's) de ruimtelijke structuur, beeldbepalende elementen en waarden langs de weg.
- **Functionele relaties:** beschrijf bijvoorbeeld de relaties tussen stad en buitengebied, kruisende recreatieve routes, fiets- of landbouwroutes. Geef aan welke opgaven er in het studiegebied voorliggen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.
- **Knelpunten en kansen:** beschrijf per alternatief, variant en afzonderlijke maatregel de knelpunten voor de genoemde kenmerken en waarden. Geef ook aan welke kansen er ontstaan voor versterking of herstel van de ruimtelijke kwaliteit. Illustreer dit aan de hand van visualiseringen en ontwerpschetsen. Beschrijf ook per alternatief de effecten op het ruimtegebruik aan weerskanten van de weg en op functionele relaties daartussen. Beschrijf ten slotte op hoofdlijnen met welk type maatregelen knelpunten gemitigeerd kunnen worden en hoe effectief ze zijn.

## 4.5 Natuur

### 4.5.1 Algemeen

Om een goed overzicht van de noodzakelijke informatie voor natuur in het MER op te nemen, is het belangrijk om eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied te maken. Dit geeft een algemeen beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soortgroepen en hun onderlinge relaties in het studiegebied. Maak hierbij onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter zoals de Alblasserwaard, de Merwede-zone en de Biesbosch. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan.

Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen zoals geluidsbeperking die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen. Beschrijf welke mogelijkheden er zijn om de aanpassing van de A15 te benutten voor versterking van de ecologische kwaliteit van het gebied.

#### 4.5.2 Beschermden soorten

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten, zoals weidevogels in de Alblasserwaard. Bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van vaste rust- of verblijfplaatsen. Als dat zo is, geef dan aan in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Geef daarnaast aan wat het effect is van het voornemen en de alternatieven op de ecologische barrièrewerking. Ga in op de mogelijke (positieve) effecten van mitigerende maatregelen op barrièrewerking.

#### 4.5.3 Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking) die in het MER moeten worden beschreven. Geef per gebied de begrenzingen aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging ten opzichte van het plangebied.

##### **Natuur Netwerk Nederland (NNN)**

Voor het NNN geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNN provinciaal is uitgewerkt in de omgevingsvisie en omgevingsverordening en of het voornemen hierin past. Besteed in het bijzonder aandacht aan de ligging en het functioneren van ecologische verbindingzones die de A15 kruisen. Beschrijf voor de gebied(en) uit het NNN in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen, zoals geluidbeperkende maatregelen en aanleg van faunapassages.

Beschrijf welke andere provinciale beleidsterreinen op het gebied van natuur en natuurbeleving kunnen samenhangen met de voorgenomen activiteit. Gedacht kan worden aan de in de provinciale omgevingsvisie genoemde beleidsthema's:

- Gebieden die zijn opgenomen in het provinciale natuurbeheerplan (open grasland en akkerland, natte en droge dooradering, water);
- Behoud en versterking biodiversiteit;
- Versterking groenblauwe structuur;
- Binnenstedelijk groen;
- Recreatie en groenbeleving;
- Faunabeleid;
- Groene buffers.

Geef in het MER aan welke gevolgen die aanpassing van de A15 kan hebben voor deze beleidsthema's en of er aanknopingspunten zijn om middels het project bij te dragen aan realisatie van beleidsvoornemens.

### **Natura 2000-gebieden**

De A15 ligt op relatief korte afstand van het Natura 2000-gebied Biesbosch, dat aan de overzijde van de Merwede ligt. In dit gebied wordt een groot aantal habitattypen en soorten beschermd. Geluid en stikstof afkomstig van de weg kunnen het gebied beïnvloeden. Geef voor dit Natura 2000-gebied:

- De ligging van habitattypen en leefgebieden voor soorten.
- De instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitats en soorten, of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling en de vooruitzichten op het behalen van deze instandhoudingsdoelen (op basis van o.a. het beheerplan).

Daarnaast kan het voornemen gevolgen hebben voor (een groot aantal) andere Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie. Onderzoek met het rekenprogramma AERIUS<sup>10</sup> wat de maximale reikwijdte is van de toename van de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase. Beschrijf voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden welke stikstofgevoelige habitattypen en (leefgebieden van) soorten voorkomen, welke instandhoudingsdoelen hiervoor gelden en in welke mate stikstofdepositie de realisatie hiervan beïnvloedt. Betrek hierbij de Kritische Depositiewaarden (KDW) van de voorkomende habitattypen en leefgebieden en de mate waarin deze in de huidige situatie worden overschreden.

In de NRD staat dat niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Daarom wordt een Passende beoordeling opgesteld, die aansluit bij het niveau van het te nemen besluit. Kwantificeer in het MER in ieder geval wat de maximale effecten kunnen zijn van de alternatieven en varianten als gevolg van stikstof en geluid. Geef aan of uitgesloten kan worden dat deze effecten, op zichzelf of in cumulatie met andere projecten, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden aantasten. Laat zien welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om deze effecten tot wettelijk aanvaardbare niveaus terug te brengen. Te denken valt aan emissiebeperkende maatregelen in de aanleg- en gebruiksfase en externe saldering. Geef een doorkijk naar de haalbaarheid van een ADC-toets<sup>11</sup> indien mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden.

## **4.6 Overige milieueffecten**

### **Waterhuishouding en waterveiligheid**

Ga na wat de verbreding van de weg in alternatief 3 betekent voor de ligging en de functie van het Kanaal van Steenenhoek. Geef aan welke ingrepen nodig zijn bij dit kanaal en welke gevolgen dit heeft voor de scheepvaart, de waterhuishouding en andere aan het kanaal verbonden functies, zoals natuur, landschap en cultuurhistorie. Geef aan welke maatregelen genomen kunnen worden om deze functies te behouden.

---

<sup>10</sup> De Commissie Hordijk heeft in juni 2020 een advies uitgebracht waaruit blijkt dat de onzekerheden in AERIUS Calculator hoger zijn dan de beoordelingsdrempel. Daarnaast beveelt het rapport aan om de afkapping voor het berekenen van stikstofeffecten van 5 km voor wegen te laten vervallen, omdat niet verdedigbaar is waarom voor stalleen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel.

<sup>11</sup> Wanneer de Passende beoordeling niet voldoet, kan een ADC-toets doorlopen worden: 1) Er zijn geen alternatieven voor het project. 2) Er is een dwingende reden van openbaar belang. 3) Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen.

Laat in het MER zien hoe het voornemen de huidige inrichting van het oppervlaktewatersysteem in het gebied beïnvloedt, en welke veranderingen moeten worden doorgevoerd bij de uitbreidingsalternatieven. Geef aan welke gevolgen dit heeft voor het functioneren van de waterhuishouding en voor eventuele andere milieuaspecten die met het watersysteem samenhangen. Geef aan hoe nadelige effecten kunnen worden gemitigeerd.

### **Energie en klimaat**

Geef voor ieder alternatief aan wat de gevolgen zijn voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Beschrijf wat mogelijk is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot verder te verminderen. Denk daarbij aan een verdere modal shift, het voorkomen of verminderen van materiaalgebruik in de aanleg- en gebruiksfase, en het verminderen van het energieverbruik in de beheerfase. Geef de relatie met de Regionale Energie Strategie (RES) aan.

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de stresstesten die door de verschillende overheden in 2019 zijn uitgevoerd. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden. Beschrijf hoe ieder alternatief invulling kan geven aan klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

### **Circulaire economie**

Geef het ambitieniveau voor circulariteit aan, ter voorbereiding op de planuitwerking. Geef aan hoe bestaande materialen (grond, bruggen, wegdek) benut kunnen worden om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan hoe rekening wordt gehouden met de toekomstige herbruikbaarheid van grondstoffen. Beschrijf daarvoor de mogelijkheden voor hergebruik, recycling en terugwinning. Geef aan hoe het project zich verhoudt tot de nationale doelen gesteld voor de GWW-sector. Beschrijf ook hoe het voornemen past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder<sup>12</sup>.

## **4.7 Aanleg**

Ga in het MER in op de effecten van de aanlegfase en laat zien hoe deze meewegen in de keuze voor alternatieven. Verschillen de alternatieven in de tijdelijke situatie? Is er sprake van tijdelijke afsluitingen voor het werk aan de weg en leidt dit tot sluiptverkeer? En welke mitigerende maatregelen zijn mogelijk en nodig?

---

<sup>12</sup> Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam University Press.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

### **Advies van de Commissie over het op te stellen MER**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep een (digitaal) start-gesprek gevoerd met de betrokken overheden. Vanwege de Coronamaatregelen was een locatiebezoek aan het plangebied niet mogelijk. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Frank Elbers

drs. Reinoud Kleijberg

ir. Henk Otte

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

ir. Kees Slingerland (voorzitter)

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld**

Structuurvisie MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D01.1, "De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg van 5 kilometer of langer". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

### **Initiatiefnemer besluit**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 4 december 2020 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3495](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

