



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

**Nota van Antwoord zienswijzen**

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-Verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem**

## Colofon

**Opdrachtgever:**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Almar Bruin

**Auteur:**

Consortium van Rebel, TAUW, APPM en Goudappel Coffeng  
Louise Hamilton  
Lucy Talens  
Anne Abbing

Dit is een uitgave van:  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Mei 2021 | Publicatie-nr. IENW/BSK-2021/115113

## Inhoud

### **Inhoudsopgave**

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Bestuurlijke reacties van wettelijke adviseurs en bestuursorganen</b>	<b>31</b>
<b>4</b>	<b>Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)</b>	<b>43</b>
<b>5</b>	<b>Conclusie</b>	<b>52</b>
<b>Bijlage A</b>	<b>Zienswijzen</b>	
<b>Bijlage B</b>	<b>Bestuurlijke reacties</b>	
<b>Bijlage C</b>	<b>Advies Commissie voor de m.e.r.</b>	

## 1 Inleiding

In deze Nota van Antwoord worden de zienswijzen en de bestuurlijke reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem beschreven. De Nota van Antwoord heeft als doel de zienswijzen te beantwoorden en om toe te lichten of, en zo ja hoe, de zienswijzen worden meegenomen in het planMER van het project A15 Papendrecht-Gorinchem.

De NRD heeft ter inzage gelegen van 16 oktober tot en met 26 november 2020. Van deze terinzagelegging is een kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant van 15 oktober 2020 (nummer 53141), een regionaal dagblad en diverse lokale weekbladen.

Deze kennisgeving geldt als voornemen om voor de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem de m.e.r.-procedure op te starten. Binnen deze procedure wordt het planMER opgesteld. In de NRD staan de alternatieven en de manier waarop de effecten, op thema's als leefomgeving, bodem en landschap het planMER onderzocht gaan worden.

Het planMER wordt in een latere fase van de MIRT-Verkenning samen met een Ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegd. Met het doorlopen van de m.e.r.-procedure, worden de milieueffecten betrokken in de afweging voor de keuze voor het voorkeursalternatief.

In totaal zijn 10 unieke zienswijzen en 7 bestuurlijke reacties binnengekomen op de NRD:

- Particulieren: 7 zienswijzen;
- Bedrijven en organisaties: 3 zienswijzen;
- Overheid: 7 bestuurlijke reacties.

Bovendien is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd een advies uit te brengen op de NRD. De reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt tevens in deze Nota van Antwoord behandeld.

### 1.1 Thema's

De zienswijzen en bestuurlijke reacties worden per indiener beantwoord in deze nota. Bij de beantwoording is onderscheid gemaakt tussen verschillende thema's. In onderstaande tabel is opgenomen in welke zienswijze(n) en/of bestuurlijke reactie(s) een bepaald thema voorkomt.

Thema	Komt voor in de volgende zienswijze(n)	Komt voor in de volgende bestuurlijke reactie(s)	Komt voor in de reactie op de Commissie voor de m.e.r.
Scope en proces	3a, 4a, 4b, 4c, 5b, 6c, 6e, 7b, 8b, 8d, 8f, 9a, 10a en 10b	1A, 1B, 1E, 1G, 2A, 3A, 4B, 5A, 5B, 6A en 7A	1, 2, 3, 4, 5, 16 en 20
Luchtkwaliteit	2a, 2c, 5a, 6a en 8b	1A, 1F, 3A en 5A	4, 6, 7, 9, 10 en 11
Geluid	1a, 5a en 8b	1A, 1D, 1F, 3A, 4A, 5A en 5D	4, 6, 7, 9, 10, 12, 12, 13, 14 en 15
Doorstroming	2b, 2c, 3a, 4a, 6e, 7a en 10a	1A	1 en 6
Bereikbaarheid	5a, 6d, 6e en 10b	1G, 3A, 5A en 5B	2
Verkeersveiligheid	7a en 8b		
Sluipverkeer	8a, 8b, 8c en 8e	1A	
Smart Mobility	8e		8
Natuur en recreatie	4a en 6b	1F	4, 16, 17 en 18
Duurzaamheid en klimaat	4a	1G	17, 18, 19 en 20
Ontwerp en inpassing	7b en 8f		20
Referentiesituatie	4b en 6d	1C, 2A, 5C en 6A	5

## 1.2 Veelgebruikte begrippen

Onderstaande begrippen worden in deze Nota van Antwoord veel gebruikt en worden als volgt omschreven:

Begrip	Toelichting
Alternatieven:	De mogelijke oplossingen voor behalen van de projectdoelen.
Autonome ontwikkelingen	Ontwikkelingen, beleid of projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden.
Commissie voor de m.e.r.:	Onafhankelijke commissie die advies geeft over de reikwijdte van de milieueffectonderzoeken en de inhoud van het milieueffectrapport toetst.
Doelbereik:	De mate waarin het probleem wordt opgelost.
Intensiteit-capaciteit-verhouding:	Elke weg heeft een bepaalde maximale capaciteit. Dit is het aantal voertuigen dat maximaal over een weg kan rijden in een bepaalde periode. De intensiteit is het aantal voertuigen dat op een bepaald punt in een bepaalde periode passeert. De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit geeft aan hoe filegevoelig de weg is.
Milieueffectrapport (MER):	Het rapport waarin de resultaten van de milieubeoordeling van de alternatieven vastgelegd worden. Dit gebeurt in deze fase in het planMER.
Milieueffectrapportage (m.e.r.):	De procedure waarbij de milieugevolgen van een plan in beeld worden gebracht, voordat een besluit (ook wel de Voorkeursbeslissing) wordt genomen. Het is een hulpmiddel om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming bij plannen en projecten. De verwachte effecten worden beschreven in een milieueffectrapport. Zo kan de overheid die het besluit neemt de milieueffecten bij haar afwegingen betrekken. (Zie ook Notitie Reikwijdte en Detailniveau)
Meekoppelkans:	Een meekoppelkans is een (bovenwettelijke) maatregel of project dat raakt aan de MIRT-Verkenning A15 en (in)direct kan bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende maatregelen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT):	<p>Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen, waarbij het Rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland.</p> <p>In het MIRT werken Rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en bedrijven samen om de concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland duurzaam te ontwikkelen. MIRT beslaat het hele proces – van het bepalen van de opgave tot en met de realisatie.</p>
MIRT-Verkenning:	Een MIRT-Verkenning is een overkoepelende naam voor alle fases die worden doorlopen tijdens een onderzoek naar oplossingen voor een eerder geconstateerd knelpunt. Vanuit dit knelpunt worden diverse oplossingsrichtingen gezocht, en van daaruit wordt toegewerkt naar één oplossingsrichting die de voorkeur heeft. Dit heet de Voorkeursbeslissing.
Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR):	De MGR geeft een gezondheidskundige beoordeling van de milieukwaliteit en geeft inzicht in het onderscheid van de milieugezondheidsrisico's tussen alternatieven.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD):	De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft welke alternatieven worden onderzocht, de te onderzoeken aspecten en op welke wijze deze worden onderzocht voor het Plan-Milieueffectrapport.
Ontwerpstructuurvisie:	De Ontwerpstructuurvisie legt de resultaten die zijn verkregen in deze MIRT-Verkenning vast. Naast een gebiedsbeschrijving, zijn dit een beschrijving van de problematiek, de onderzochte oplossingsrichtingen en het voorkeursalternatief.
Projectgebied:	Het gebied waartussen maatregelen aan de Rijksweg A15 kunnen worden genomen. Dit loopt van Papendrecht (km 77,5) tot Gorinchem (km 101,3). Het projectgebied is altijd kleiner dan het studiegebied.
Plan-Milieueffectrapport (planMER):	Rapport met milieu-informatie over de alternatieven. Dit rapport wordt opgesteld in de MIRT-Verkenning.
Planuitwerkingsfase:	De planuitwerkingsfase volgt na de Voorkeursbeslissing van de minister. In deze fase wordt het voorkeursalternatief (VKA) in detail uitgewerkt tot een ontwerp en een ruimtelijk-planologisch besluit. De fase wordt afgerond met een Projectbeslissing. Een positieve Projectbeslissing markeert de start van de realisatie.
Referentiesituatie:	Dit is de situatie in het jaar 2030 of 2040 waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. Deze situatie bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. In het planMER worden de effecten van de alternatieven bepaald, ten opzichte van de referentiesituatie.

Richtlijn ontwerp autosnelwegen (ROA):	Deze richtlijn voor het ontwerp van autosnelwegen, staat aan de basis van de ontwerpen voor de alternatieven.
Studiegebied:	Het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten effecten (onder andere verkeer, lucht en geluid) van de te onderzoeken alternatieven. Dit gebied is altijd groter dan het projectgebied. De omvang van het studiegebied kan per onderzoekthema (effect) verschillen.
Trechteringsproces:	<p>De kern van de verkenningsfase is een trechteringsproces waarbij stap voor stap wordt toegewerkt naar het voorkeursalternatief. In verschillende ‘zeef’-momenten vindt deze trechtering plaats, om van oplossingsrichtingen tot alternatieven te komen en daaruit vervolgens te trechteren tot het voorkeursalternatief.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Groslijst aan maatregelen gaat naar Zeef 0</b>                      Alle mogelijke oplossingen zijn beoordeeld op het oplossend vermogen, technische haalbaarheid, kosten en impact op de omgeving en scope, zie ook: <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0</a>                      Na de beoordeling is een aantal oplossingen overgebleven, deze zijn in maatregelpakketten meegenomen in de volgende zeef.</p> </li> <li> <p><b>Selectie van oplossingen gaat naar Zeef 1</b>                      De maatregelpakketten uit de vorige zeef zijn verder uitgewerkt en opnieuw beoordeeld. Dit heeft geresulteerd in drie alternatieven om de doorstroming en de verkeersveiligheid in beide richtingen op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem te verbeteren, zie ook: <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/10/16/nota-kansrijke-alternatieven">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/10/16/nota-kansrijke-alternatieven</a></p> </li> <li> <p><b>Kansrijke alternatieven gaan naar Zeef 2</b>                      Momenteel bevindt de MIRT-Verkenning zich in deze zeef. De alternatieven van de vorige fase worden verder uitgewerkt. De milieueffecten van de alternatieven worden onderzocht en de alternatieven worden hierop beoordeeld. Samen met de resultaten van de maatschappelijk kosten-baten analyse (MKBA) en de kostenraming kan worden bepaald wat het voorkeursalternatief is. Het resultaat van deze zeef is het voorkeursalternatief (inclusief onderbouwing).</p> </li> <li> <p><b>Voorkeursalternatief (VKA) en Voorkeursbeslissing (VKB)</b>                      Na Zeef 2 is sprake van een gekozen voorkeursalternatief (VKA). In de Ontwerpstructuurvisie wordt - mede op basis van het planMER – het besluit van de minister onderbouwd waarom voor dit VKA is gekozen. Dit besluit wordt in de Ontwerpstructuurvisie de Voorkeursbeslissing genoemd.</p> </li> </ul>
Voertuigverliesuren:	Het totale tijdsverlies door vertraging van alle voertuigen op een bepaalde weg.



Voorkeursalternatief (VKA):	In de huidige fase van de MIRT-Verkenning worden alternatieven nader uitgewerkt en beoordeeld, om te komen tot de samenstelling van het voorkeursalternatief. Dit is de oplossing die de voorkeur heeft, boven de andere alternatieven.
Voorkeursbeslissing (VKB):	De Voorkeursbeslissing is het uiteindelijk besluit van de minister na afstemming met de betrokken regionale partijen, en vormt de afsluiting van de MIRT-Verkenning. Daarmee stroomt het project door naar de volgende MIRT-fase: de planuitwerkingsfase.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties beantwoord en in hoofdstuk 3 worden de bestuurlijke reacties beantwoord. Hoofdstuk 4 bevat een reactie op het samengevatte advies van de Commissie voor de m.e.r. Het volledige advies van de Commissie voor de m.e.r. is opgenomen in Bijlage C. Tot slot worden in Hoofdstuk 5 de conclusie en wijzigingen in de aanpak van de m.e.r. naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen, bestuurlijke reacties en advies van Commissie voor de m.e.r. beschreven.

## 2 Zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisatie beantwoord. Per onderdeel is in een tabel het thema benoemd, gevolgd door hoofdpunten uit de zienswijze en de beantwoording daarvan. De zienswijzen zijn op volgorde van binnenkomst weergegeven, deze volledige (geanonimiseerde) zienswijzen zijn opgenomen in Bijlage A. Toelichting van de gebruikte begrippen zijn terug te vinden in paragraaf 1.2.

## 2.1 Zienswijze 1

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Geluid	<p>Indiener geeft aan begrip te hebben voor de noodzakelijk ingrepen om de doorstroming te bevorderen. Indiener vraagt hierbij aandacht voor het geluid voor omwonenden van de A15. Aangegeven wordt dat het voor de leefbaarheid in de gemeente Sliedrecht nodig is om het geluidsniveau (fors) te verlagen. Indiener benoemt hierbij specifiek de verspreiding van geluid door wind als knelpunt. Indiener doet de suggestie dat de enige oplossing misschien is de rijksweg overdekt te maken. Daarnaast stelt indiener voor om te komen luisteren.</p>	<p>In de beoordeling van de alternatieven worden de effecten op de (leef)omgeving inzichtelijk gemaakt. In deze fase van het project (verkenningfase) wordt een modelmatige geluidsberekening uitgevoerd voor de alternatieven om een beeld te krijgen van de verschillen ten opzichte van de referentiesituatie en de alternatieven onderling. Uit deze berekening volgt het effect van deze alternatieven op het aantal gehinderden en slaapgestoorde personen, en op het aantal geluidbelaste woningen per geluidbelastingklasse.</p> <p>Er wordt gerekend volgens de geldende reken- en meetvoorschriften, de mate van verspreiding van geluid door onder andere wind maakt hier onderdeel van uit. Op advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie ook hoofdstuk 0) worden de effecten van de alternatieven ook inzichtelijk gemaakt ten opzichte van de World Health Organization (WHO) advieswaarden.</p> <p>De reeds aanwezige geluidsschermen worden meegenomen in de berekening. Vanuit de rekenresultaten wordt een doorkijk gegeven naar geluidbeperkende maatregelen die mogelijk nodig zijn om aan de wettelijke normen te voldoen en de haalbaarheid van deze maatregelen. De verschillen hierin tussen de alternatieven zijn relevant voor de keuze van een voorkeursalternatief.</p> <p>In de fase hierna (de planuitwerkingsfase) wordt het gekozen alternatief (het voorkeursalternatief) getoetst aan de wettelijke normen en kaders (een toetsing aan geluidproductieplafonds). Dan wordt bijvoorbeeld de geluidbelasting op woningniveau en op verschillende hoogtes berekend. Ook wordt gedetailleerder berekend en ontworpen of en waar geluidbeperkende maatregelen nodig zijn om een eventuele</p>

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
			overschrijding van geluidbelasting weg te nemen, zodat aan de wettelijke normen wordt voldaan. De uiteindelijke oplossing dient te voldoen aan de geldende geluidsnormen. Zie voor meer informatie de brochure 'Geluid langs rijkswegen', beschikbaar via: <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx</a>

## 2.2 Zienswijze 2

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Luchtkwaliteit	Indiener stelt dat de A15 een zeer drukke verkeersader is, voor zowel doorgaand als regionaal verkeer. En dat de Noordtunnel en Noordbrug belangrijke ontsluitingen zijn voor de A15 en omliggende bedrijvigheid. Indiener stelt dat het gebied rondom de A15, met name bij de tunnelmonden, zich kenmerkt door zeer hoge luchtvervuiling en extreem veel fijnstof en ultrafijnstof.	De luchtkwaliteit in het projectgebied en studiegebied wordt in het kader van het planMER berekend. Wanneer er binnen het studiegebied sprake is van specifieke elementen die van invloed zijn op de luchtkwaliteit, wordt daarmee rekening gehouden in de concentratieberekeningen van stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) en fijnstof (PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ). Er wordt rekening gehouden met een verhoogde uitstoot ter hoogte van tunnelmonden.
b	Doorstroming	Indiener stelt voor om een permanent inhaalverbod voor het vrachtverkeer op de A15 tussen de aansluitingen A16 en de A27 in te voeren.	Inhaalverboden voor vrachtwagens zijn een aantal jaar geleden als gevolg van landelijk beleid op veel plaatsen in Nederland opgeheven. Voor een toelichting op dit besluit en het overzicht waar nog sprake is van inhaalverboden kunt u terecht op onderstaande website van Rijkswaterstaat: <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/inhaalverbod-vrachtwagen/index.aspx">www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/inhaalverbod-vrachtwagen/index.aspx</a>  Een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens wordt binnen pakket 1 verder onderzocht. Met een dynamisch inhaalverbod kan worden ingespeeld op de actuele situatie op de weg.
c	Doorstroming Luchtkwaliteit	Indiener stelt voor om de (permanente) maximale snelheid aan te passen naar 90 km/h voor al het verkeer op de A15 tussen aansluitingen met de A16 en de A27. Dit leidt volgens indiener tot een veel lagere CO <sub>2</sub> -, fijnstof- en ultra-fijnstof-belasting omdat er veel minder wordt opgetrokken en versneld bij de tunneluitgangen en minder wordt ingehaald door vrachtwagens bij gelijke snelheden. Hierdoor verbetert volgens indiener de luchtkwaliteit voor omwonenden en bedrijven in de omgeving.	Op snelwegen worden - vanuit het principe van functionaliteit en herkenbaarheid - maximumsnelheden gehanteerd van 100 km/h overdag, en 120 km/h of 130 km/h tussen 19.00 uur en 6.00 uur, zie ook: <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid/index.aspx">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid/index.aspx</a>  Bij de start van de verkenningsfase zijn vele oplossingsrichtingen opgehaald en op hoofdlijnen beoordeeld, zie ook trechteringsproces. Het verlagen van de maximale snelheid op de A15 overdag naar 80

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
			<p>km/uur is toen beoordeeld. Deze oplossing is niet verder onderzocht, omdat een snelheid van 80 km/h op deze weg niet als realistisch werd beschouwd voor de functie en inrichting van de weg. Daarnaast wordt verwacht dat er met deze maatregel meer sluiptverkeer en drukte op het onderliggend wegennet zal ontstaan.</p> <p>Het uitgangspunt is dat de maximumsnelheid voldoet aan alle normen voor milieu, natuur en verkeersveiligheid, zie ook:  <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid/index.aspx">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid/index.aspx</a></p> <p>Om de luchtkwaliteit te bepalen worden concentratieberekeningen van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) uitgevoerd. In de berekeningen wordt rekening gehouden met elementen die van invloed zijn op de luchtkwaliteit (zoals tunnelmonden). Ook wordt een doorkijk gegeven naar (de haalbaarheid van) maatregelen om eventuele overschrijding van luchtkwaliteitsnormen te voorkomen.</p>

## 2.3 Zienswijze 3

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Scope en proces  Doorstroming	<p>Indiener richt zich in de zienswijze vooral op een modal shift van goederenvervoer van weg naar spoor. Indiener is van mening dat binnen de MIRT-Verkenning te weinig aandacht is voor het spoor.</p> <p>Het stimuleren van goederenvervoer over spoor, met name omdat het goederenvervoer toe neemt in Nederland maar het spoorgoederenvervoer afneemt, acht indiener van groot belang. Indiener is van mening dat gezien de aantasting van de leefomgeving door luchtvervuiling, filevorming en aantasting van het landschap veroorzaakt door uitbreiding van snelwegen, maatregelen dienen te worden genomen om de schoonste modaliteit - het spoor - met kracht te stimuleren.</p> <p>Wegens de ingewikkelde logistieke goederenvervoersstrategieën ziet indiener een rol voor de overheid in het realiseren van een distributienetwerk over het spoor. Dit door het nemen van harde mobiliteitsmaatregelen (een netwerk met overslagpunten) langs het spoor waarbij innovatieve spoorgoederenvervoerssystemen gerealiseerd worden.</p> <p>Indiener geeft aan dat het project A15 Papendrecht – Gorinchem en de omgeving daarvan zijn inziens een goede aanleiding is om de mogelijkheden van het spoor te onderzoeken om de wegen te ontlasten, emissievrije technieken nader te beschouwen en bovenal om kansrijke projecten zoveel mogelijk te steunen.</p> <p>Indiener beschrijft verschillende plannen, locaties en type (innovatieve) spoorsystemen gerelateerd aan de definitieve Havennotitie 2020 – 2030. En geeft voorbeelden van verschillen RoRo-Railsystemen en locaties in relatie tot het realiseren van een RoRo-railsysteem netwerk. Hierbij uit de indiener verschillende zorgen. Volgens de indiener is het van</p>	<p>De door de indiener voorgestelde oplossingsrichting, het nemen van harde mobiliteitsmaatregelen aan het spoor, is onderzocht als mogelijke oplossing en afgevalen. Voor een nadere toelichting ten aanzien van het trechteringsproces en de onderzochte oplossingen wordt verwezen naar de volgende documenten:  <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0</a>            en  <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/10/16/nota-kansrijke-alternatieven">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/10/16/nota-kansrijke-alternatieven</a></p> <p>Veel vrachtverkeer op de A15 reist over korte afstanden (circa 30 km), zie ook:  <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/02/25/probleem--en-gebiedsanalyse">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/02/25/probleem--en-gebiedsanalyse</a></p> <p>Voor dit type vrachtverkeer is een modal shift naar spoor of water niet aantrekkelijk vanwege de geringe af te leggen afstand. Een extra overslagpunt valt af vanwege de hoge aanlegkosten en lange voorbereidingstijd om te realiseren in relatie tot de geringe bijdrage aan de projectdoelstelling en de negatieve neveneffecten die ontstaan.</p>

Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
	<p>belang dat Nederland en vooral Rotterdam wordt aangesloten op de geplande netwerken van reeds operationele systemen.</p> <p>Indiener geeft de volgende voordelen van vervoer over spoor aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Efficiënter en schoner goederenvervoer (minimale uitstoot van CO<sub>2</sub>, NOx en fijnstof);</li> <li>• Een betere bereikbaarheid van Nederland (minder stremmingen / congesties);</li> <li>• Minder onderhoud aan de wegen door spoorvorming e.d. (aanzienlijke besparing van beheer- en onderhoudskosten, zie ook bijlage 2 Onderhoud wegen);</li> <li>• Als er meer goederen via goederentreinen worden vervoerd, komt er meer ruimte op de wegen (uitbreiding dan wel verbreding van wegen niet of minder noodzakelijk)</li> </ul>	



## 2.4 Zienswijze 4

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Scope en proces  Doorstroming  Natuur en recreatie  Duurzaamheid en Klimaat	<p>Indiener is van mening dat de minister een vooringenomen standpunt heeft over het op te lossen knelpunt in de Startbeslissing MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem waarover de indiener een andere mening is toegedaan.</p> <p>Indiener is van mening dat de Startbeslissing en de NMCA op de veronderstellingen zijn gebaseerd, o.a. “Eeuwige groei is goed” en “Tijd is geld”. Indiener stelt dat uitbreiding van de rijksweg geen zin heeft, omdat het slechts tijdelijke verlichting geeft en niet het echte probleem oplost maar juist een nieuw probleem creëert doordat nog meer auto's gebruik zullen maken van de rijksweg. De aandacht zou uit moeten gaan naar het terugdringen van de verkeersstromen, het bijstellen van de eeuwige-groeigedachte en het consumentisme, gepaard gaande met forse uitbreiding van het OV en andere niet-auto gerichte oplossingen zoals fietsen, thuiswerken, online vergaderen etc.</p> <p>Naar mening van indiener is er in de MIRT-Verkenning voor duurzaamheid en leefbaar onvoldoende aandacht en worden deze voor de vorm meegenomen. Maar zal dit er nooit toe leiden dat deze nieuwe aanslag op de natuur wordt afgesteld door het kiezen van andere oplossingen. Indiener mist in de MIRT A15 een geïntegreerde aanpak waarin andere vervoersmodaliteiten worden meegenomen. En indiener stelt dat het gehanteerde Beoordelingskader toewerkt naar een aanpassing aan de A15.</p>	<p>Voor het uitvoeren van deze Verkenning wordt de MIRT-systematiek gevolgd. Dat houdt in dat de Startbeslissing leidend is voor de onderzoekopgave van deze Verkenning. De afweging om deze Verkenning te starten is in het BO-MIRT genomen en vastgesteld door de minister.</p> <p>In het trechteringsproces zijn diverse mogelijke oplossingsrichtingen beschouwd, waaronder ook voorbeelden als fietsverbindingen. Alle mogelijke oplossingen zijn beoordeeld op het oplossend vermogen, impact op de omgeving en scope, zie ook <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0</a></p> <p>Dit heeft geresulteerd in drie alternatieven om de doorstroming en de verkeersveiligheid in beide richtingen op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem te verbeteren, zie ook: <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/10/16/nota-kansrijke-alternatieven">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/10/16/nota-kansrijke-alternatieven</a></p> <p>Voor (bereikbaarheids)opgaven gerelateerd aan de MIRT-Verkenning is aandacht in de verschillende overleggen welke hiervoor zijn ingericht, waaronder een maatschappelijke en bestuurlijke adviesgroep waar onder andere belangenbehartigers van natuurbeheerorganisaties en fietsers, naast andere maatschappelijke organisaties aan deelnemen.</p> <p>Opgaven en omgevingswensen die zijn afgefallen in het trechteringsproces, dan wel bovenwettelijke maatregelen betreffen, kunnen met betrokken organisaties binnen het meekoppelkansenproces, dat hiervoor is ingericht, worden uitgewerkt.</p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
b	Scope en proces  Referentiesituatie	Indiener mist het nulalternatief als onderdeel van de 'kansrijke alternatieven' en de mogelijkheid deze mee te wegen in de beslissing van de minister. Indiener verzoekt het nulalternatief op zijn werkelijke merites te beoordelen waarmee recht wordt gedaan aan de existentiële uitdagingen waar we heden ten dage voor staan.	In het planMER wordt per onderzoek een beschrijving gegeven van de huidige situatie ten aanzien van dat milieuthema. Vervolgens wordt per milieuthema beschreven welke autonome ontwikkelingen er zijn. Dit zijn ontwikkelingen, beleid of projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze ontwikkelingen worden meegenomen in de referentiesituatie van het project, ook wel de nulsituatie of het nulalternatief genoemd. In het planMER worden de alternatieven beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.
c	Scope en proces	Indiener is van mening dat het opnemen van de korte termijn maatregelen in de referentiesituatie een vertekend beeld geeft gezien dit een (tijdelijke) eindsituatie betreft.	In tegenstelling tot wat in de NRD staat worden de korte termijn maatregelen niet meegenomen in de referentiesituatie, onder andere omdat het effect moeilijk is in te schatten voor de lange termijn.

## 2.5 Zienswijze 5

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
a	Bereikbaarheid Luchtkwaliteit Geluid	Indiener brengt haar huisvesting onder de aandacht. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor onder meer bereikbaarheid van het gebouw, geluidsoverlast door mogelijk extra rijstroken, luchtkwaliteit en overige milieueffecten. Waarbij wordt vermeld dat het gebouw meerdere keren per week voor verschillende samenkomsten en activiteiten wordt gebruikt.	In deze fase van de Verkenning worden de effecten van de verschillende alternatieven onderzocht om een keuze tot voorkeursalternatief mogelijk te maken. In het planMER wordt beschreven wat de milieueffecten van de verschillende alternatieven zijn. Onder andere worden berekeningen gemaakt voor luchtkwaliteit en geluid, op basis van de verkeersberekeningen.  De effecten van het voorkeursalternatief op bereikbaarheid van bijvoorbeeld individuele percelen worden in meer detail beoordeeld in de planuitwerkingsfase.
b	Scope en proces	Indiener geeft aan graag op de hoogte te willen blijven van ontwikkelingen en verdere uitwerkingen.	Op de projectwebsite kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief via het contactpagina, via: <a href="http://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/contact">www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/contact</a>

## 2.6 Zienswijze 6

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Luchtkwaliteit	<p>Indiener geeft aan dat het fietspad langs de A15 dicht tot zeer dicht naast de huidige Rijksweg ligt. Indiener vraagt welke gezondheidseffecten (met name luchtkwaliteit) de A15 heeft op gebruikers van het fietspad.</p>	<p>In deze fase van de Verkenning worden de effecten van de verschillende alternatieven onderzocht om een keuze tot voorkeursalternatief mogelijk te maken. In het planMER wordt beschreven wat de milieueffecten van de verschillende alternatieven zijn. Op basis van de verkeerberekeningen worden onder andere berekeningen gemaakt voor luchtkwaliteit en geluid. Bekeken wordt of de luchtkwaliteit aan de wettelijke normen voldoet (Europese normen voor luchtkwaliteit, fijnstof en stikstofoxide). Als een overschrijding van wettelijke normen aan de orde is, wordt in deze fase ook een doorkijk gegeven naar maatregelen die nodig zijn om de luchtkwaliteit terug te brengen naar de wettelijke normen. In de planuitwerkingsfase wordt in meer detail bekeken of, en zo ja welke en waar maatregelen nodig zijn.</p> <p>Op advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie ook hoofdstuk 0) worden de effecten van de alternatieven ook inzichtelijk gemaakt ten opzichte van de advieswaarden van de World Health Organization (WHO). In deze fase vindt daarnaast onderzoek plaats naar de gezondheidseffecten, op basis van de onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit.</p> <p>Bij bovengenoemde onderzoeken wordt uitgegaan van de bestaande ligging van het fietspad. Vertrekpunt is dat het bestaande fietspad waar mogelijk op het bestaande tracé wordt teruggebracht. Indien het fietspad wordt geraakt door het wegontwerp van de alternatieven, dan wordt het fietspad in het ontwerp ingepast. In de planuitwerkingsfase vindt een detaillering van het ontwerp plaats.</p>

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
b	Natuur en recreatie	<p>Indiener geeft aan dat de vergroting van de capaciteit op de A15 niet enkel leidt tot milieuverontreiniging, maar ook leidt tot een negatieve impact op de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de naastgelegen fietsroute. Wat weer negatieve effecten heeft op het gebruik van de fiets als vervoermiddel en de bijbehorende beoogde verandering in modal split.</p> <p>Indiener stelt dat de MIRT-Verkenning volledige duidelijkheid moet verschaffen over de mate waarin een fietspad van dergelijke lengte zeer dicht langs de A15 vanuit gezondheid te verantwoorden is. Ook moet duidelijkheid worden verschaft over de mate waarin de A15 de aantrekkelijkheid en daarmee het gebruik van de fietsroute beïnvloedt. Indiener geeft aan dat dit kan leiden tot afschermende maatregelen en of een andere ligging van het fietspad.</p>	<p>De mogelijke effecten van de te onderzoeken alternatieven op het naastgelegen fietspad zullen in het planMER worden beoordeeld.</p> <p>Parallel aan de uitwerking en effectbeoordeling van de alternatieven wordt door de provincie Zuid-Holland verkend of de verbindingen van de (snel)fietsroute langs het traject verbeterd kunnen worden.</p> <p><i>Zie ook antwoord op deze zienswijze (6), onderdeel c.</i></p>
c	Scope en proces	<p>Indiener stelt dat de twee projecten reconstructie A15 en de snelfietsroute op verschillende manieren invloed hebben op de van de capaciteitsvergroting van de A15 en de bijhorende investeringen. Investeringen die wanneer ze niet in hun samenhang worden behandeld op een hoger aggregatieniveau tot desinvesteringen zullen leiden. Indiener geeft tevens aan dat juiste planning kan leiden tot het stimuleren van fietsgebruik op korte en lange termijn, wat een positief effect heeft op de capaciteit van de A15. Een integrale benadering van de twee projecten ligt daarom voor de hand.</p>	<p>Voor (bereikbaarheids)opgaven gerelateerd aan de MIRT-Verkenning is aandacht in de verschillende overleggen welke hiervoor zijn ingericht, waaronder een maatschappelijke en bestuurlijke adviesgroep waar o.a. belangenbehartigers van natuurbeheerorganisaties en indiener voor belang van fietsers, naast andere maatschappelijke organisaties, aan deelnemen.</p> <p>Opgaven en omgevingswensen die zijn afgefallen in het trechteringsproces, dan wel bovenwettelijke maatregelen betreffen, kunnen met betrokken organisaties binnen het meekoppelkansenproces, dat hiervoor is ingericht, worden uitgewerkt. Voor de opgave van de provincie Zuid- Holland, het realiseren van een snelfietspad, wordt binnen het proces meekoppelkansen de benodigde beslisinformatie inzichtelijk gemaakt.</p> <p>Daarnaast is de provincie Zuid-Holland medeopdrachtgever van de MIRT-Verkenning en ook op andere vlakken nauw betrokken.</p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
d	Bereikbaarheid Referentiesituatie	<p>Indiener geeft aan dat de gekozen referentiesituatie 2030 is. Om tot het aantal verplaatsingen in 2030 te komen wordt waarschijnlijk gebruik gemaakt van, op economische motieven gebaseerde ambities, zoals regionale groeiplannen voor werkgelegenheid en woningbouw. De forse impact van de verplaatsingen die hiermee gemoeid zijn en de bijbehorende effecten worden versluierd meegenomen in de referentiesituatie 2030 en daarmee het uitgangspunt.</p> <p>Indiener vraagt om een explicieter beeld van de toename van het aantal verplaatsingen tot 2030. Om de effecten van de groeiambities (wonen en werken) en de gevolgen ervan voor het aantal verplaatsingen zichtbaar te maken.</p>	<p>Voor de referentiesituatie wordt binnen de Verkenning voor bepaalde onderzoeken naast prognosejaar 2030 ook gekeken naar prognosejaar 2040. Voor inzage in de (verwachte) toename van het verkeer tot 2030 wordt verwezen naar de "Probleem- en gebiedsanalyse". Hierin is de ontwikkeling van het aantal inwoners en banen tussen 2014 en 2030 beschreven en gevisualiseerd, zie:  <a href="http://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/02/25/probleem--en-gebiedsanalyse">www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/02/25/probleem--en-gebiedsanalyse</a></p> <p>In deze (beoordelings)fase van de MIRT-Verkenning wordt de impact van de verschillende alternatieven onderzocht. In het planMER wordt rekening gehouden met vastgestelde voorziene gebiedsontwikkelingen tot 2030 en 2040, indien deze relevant zijn voor de effectbepaling van de alternatieven.</p>

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
e	<p>Scope en proces</p> <p>Doorstroming</p> <p>Bereikbaarheid</p>	<p>Indiener stelt dat verschillende gemeentelijke ambities op het gebied van werkgelegenheid en woningbouw ertoe leiden dat, na aanpassing van de A15, in 2030 er weer filevorming is. Indiener pleit daarom voor een meer integrale en gewogen benadering van planologie en mobiliteit op alle planniveaus, niet alleen bij RWS/Rijk, maar ook bij de gemeenten.</p> <p>Ook vraagt indiener zich af of door het verkeers- en vervoersbeleid van de aanliggende gemeenten het oneigenlijk gebruik van het bovenliggend wegennet (de A15) wordt beïnvloed en of dat beleid hierin kan worden meegenomen.</p>	<p>Voor het uitvoeren van de MIRT-Verkenning worden de uitgangspunten en kaders van de MIRT-systematiek gevolgd. Ontwikkelingen en ambities van gemeenten waarover nog geen definitieve besluitvorming is, kunnen niet worden meegenomen. Door voor de verkeerskundige berekeningen te werken met onderstaande ontwikkelscenario's (bandbreedtes) wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met onzekere ontwikkelingen.</p> <p>De effecten worden binnen bandbreedtes in beeld gebracht. Hierbij worden scenario's zoals opgenomen in de studie "Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving", kortweg WLO, gebruikt. In het WLO-scenario laag is er uitgegaan van een beperkte demografische groei en een gematigde economische groei. In het WLO-scenario hoog is uitgegaan van een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei.</p> <p>Voor invloed op het beleid van gemeentes wordt verwezen naar de betreffende gemeentes.</p>

## 2.7 Zienswijze 7

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Doorstroming Verkeersveiligheid	Volgens indiener kan het file-probleem aanzienlijk worden verminderd als een paar procent van de automobilisten bewogen worden om op de motor te stappen, door extra maatregelen: Indiener stelt voor het door wetgeving mogelijk te maken om bij file met motoren met aangepaste snelheid over de vluchtstrook te rijden. Indiener geeft aan dat dit zijns inziens verkeerstechnisch geen probleem is, omdat de vluchtstrook vrij blijft voor het doel waarvoor deze is aangelegd.	Een vluchtstrook heeft als functie om uit te kunnen wijken in noodgevallen. Rijden over de vluchtstrook of stilstaan op een vluchtstrook is verboden volgens de huidige Nederlandse wetgeving (art. 43 lid 3 RVV). In aanvulling hierop is rijden over de vluchtstrook alleen toegestaan voor voertuigen die daarvoor een ontheffing hebben, waaraan extra eisen gesteld zijn.  Het is voor motorrijders wel toegestaan om bij congestie (<50 km/u) tussen rijstrook 1 en 2 (de meest linker en de daarnaast gelegen rijstrook) met een gematigde snelheidsverschil tussen de file door te rijden.
b	Scope en proces Ontwerp en inpassing	Indiener is van mening dat, mocht het nodig zijn om de benzinestations bij Hardinxveld te verplaatsen in verband met de aanleg van extra rijstroken, het te overwegen is om deze benzinestations te sluiten en niet te verplaatsen. Indiener stelt dat deze benzinestations namelijk erg duur zijn.	Landelijk beleid (Strategische Beheervisie Verzorgingsplaatsen 2016-2030) schrijft voor dat om de circa 20 km langs de rijksweg verzorgingsplaatsen (met tenminste een tankstation) moeten worden aangebracht. Het sluiten van deze tankstations is dan ook niet aan de orde.



## 2.8 Zienswijze 8

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Sluipverkeer	<p>Indiener vraagt om het beperken van sluipverkeer toe te voegen aan de doelstelling van de MIRT-Verkenning en om de (huidige en toekomstige) knelpunten expliciet in beeld te brengen, wat betreft locatie, verkeer en impact op de leefomgeving. Volgens indiener wordt het sluipverkeer beperken nu slecht als vergelijkend criterium in de beoordeling meegenomen. Door filevorming op de A15 wordt in de ochtend- en avondspits uitgeweken naar de gemeentelijke wegen voor Hardinxveld-Giessendam.</p>	<p>Het verbeteren van de doorstroming op de A15 heeft een positief effect op het verminderen van het sluipverkeer. Door minder congestie en tijdsverlies op de route via A15, levert 'sluipen' over gemeentelijke wegen geen voordeel meer op. Verminderen van het sluipverkeer is daarmee inherent al opgenomen in de doelstelling om de doorstroming op de A15 te verbeteren.</p> <p>Ook worden de veranderingen (in intensiteiten en voertuigverliesuren (het totaal aantal tijdsverlies door vertraging)) op het onderliggend wegennet in beeld gebracht in het planMER. Het onderliggend wegennet wordt in het planMER beoordeeld op voertuigverliesuren voor de alternatieven.</p>
b	Scope en proces Sluipverkeer Verkeersveiligheid Luchtkwaliteit Geluid	<p>Indiener geeft aan dat bij het bepalen van de milieueffecten van de alternatieven breder moet worden gekeken dan de directe omgeving van de A15. Indiener vraagt specifiek aandacht voor de veiligheid van de kwetsbare weggebruiker op de gemeentelijke wegen. De effecten op de gemeentelijke wegen (van Hardinxveld-Giessendam) als gevolg van aanpassingen van de A15 dienen ook (expliciet) beschouwd te worden. Denk hierbij aan effecten van mogelijk sluipverkeer, zoals drukte op de weg, verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit.</p>	<p>Zoals reeds aangegeven bij bovenstaand antwoord worden de veranderingen van intensiteiten op het onderliggend wegennet in kaart gebracht door verkeersberekeningen. Er wordt gekeken in hoeverre de verkeersintensiteit op diverse locaties verandert en wat het effect hiervan is op de verkeersveiligheid.</p> <p>Deze verkeersberekeningen zijn input voor de geluid-, luchtkwaliteits- en stikstofeffecten. Als er relevante veranderingen naar voren komen in de doorstroming en/of intensiteiten op het onderliggend wegennet, vertaalt zich dit dus door in de milieueffecten. Als blijkt dat de ingreep aan de A15 effecten veroorzaakt op het onderliggend wegennet, dan wordt dit indicatief inzichtelijk gemaakt. Daarin is echter niet het onderscheid te maken in welk deel van de geluid-, luchtkwaliteits- of stikstofeffecten specifiek toe te schrijven is aan sluipverkeer op het onderliggend wegennet.</p>

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
c	Sluipverkeer	<p>Indiener geeft aan dat het onduidelijk is welke wegen worden bedoeld met de term onderliggend wegennet (OWN) in verschillende publicaties. Het is niet duidelijk welke provinciale en of gemeentelijke wegen behoren tot het onderliggend wegennet.</p> <p>Indiener geeft aan dat in bijlage 5 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen dat alternatieven 2 en 3 (2 + spits en 3 stroken) het best score op de afname van verkeerskilometers op het OWN. Deze relatieve afnamecijfers (10 – 15%) geven volgens indiener geen zicht op afname van sluipverkeer in absolute zin voor de toekomst t.o.v. de huidige situatie. Ook hier wordt niet expliciet aangegeven wat de verdeling van de referentiekilometers op de provinciale wegen (N214, N216) en gemeentelijke wegen is.</p>	<p>Er wordt inderdaad onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Het hoofdwegennet wordt beheerd door Rijkwaterstaat, en het onderliggend wegennet niet. In de MIRT-Verkenning maken we gebruik van een verkeersmodel, waarin geen specifiek onderscheid is gemaakt tussen de gemeentelijke en provinciale wegen. Deze vallen beiden onder de noemer onderliggend wegennet.</p> <p>Als er bij de berekeningen relevante veranderingen naar voren komen in de doorstroming en/of intensiteiten op het onderliggend wegennet, dan worden de relatieve en absolute verandering opgenomen in de onderzoeken. In de volgende fase van het MIRT (de planuitwerkingsfase) wordt het onderliggend wegennet in meer detail onderzocht.</p> <p>Zoals aangegeven wordt sluipverkeer niet voor specifieke wegen in beeld gebracht. <i>Zie ook deze zienswijze (8), onderdeel a.</i></p>
d	Scope en proces	<p>Indiener verzoekt om ook milieueffecten tijdens de uitvoeringsfase te betrekken in het onderzoek. Ook verzoekt de indiener om de onderliggende wegen, vanwege een toename van verkeer en milieuhinder, niet te gebruiken als omleidingsroute tijdens werkzaamheden.</p>	<p>In het planMER wordt op hoofdlijnen beoordeeld wat de effecten van het project in de aanlegfase zullen zijn. Bij de beoordeling van de alternatieven wordt als onderdeel van het criterium 'uitvoeringshinder' op hoofdlijnen (kwalitatief) ingegaan op de uitvoeringshinder die te verwachten is. Echter zijn de effecten van de uitvoering sterk afhankelijk van de uitvoeringswijze door de (nog niet in beeld zijnde) aannemer.</p> <p>In de volgende fase (planuitwerkingsfase), wordt het voorkeursalternatief in meer detail ontworpen en kan een betere inschatting gemaakt worden van de te verwachten uitvoeringshinder in de realisatiefase (uitvoeringsfase).</p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
e	Smart mobility Sluipverkeer	<p>Indiener is van mening dat gedragsveranderende smart mobility-maatregelen om sluipverkeer te beperken enkel effectief zijn als deze uitgaan van dwang.</p> <p>Indiener vraagt tevens het beperken van sluipverkeer te maximaliseren door de keuze van het voorkeursalternatief in combinatie met smart mobility maatregelen en verkeersregulerende maatregelen op het onderliggende wegennet.</p>	<p>In de Verkenning worden de effecten van smart mobility-maatregelen op de doorstroming op de A15 onderzocht. De verwachting is dat deze smart mobility- en mobiliteitsmanagement-maatregelen leiden tot een betere doorstroming op het hoofdwegennet, en als gevolg hiervan tot minder verkeer op het onderliggend wegennet (<i>zie ook deze zienswijze (8) onderdeel a</i>). De geïnventariseerde maatregelen op het gebied van smart mobility hebben dus niet als doel om sluipverkeer te verminderen.</p> <p>Het eventueel nemen van maatregelen op het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van de gemeente of provincie.</p>
f	Scope en proces Ontwerp en inpassing	<p>Door indiener is een aantal voorstellen gedaan om een aantal ingrepen aan de afwikkeling van verkeer op gemeentelijke doorgaande wegen, met het oog op beperken van verkeer op vooral Nieuweweg-Zuid en eerste deel Rivierdijk-Oost, evenals op een deel van de Nieuweweg-Noord, en deze in samenhang te bezien met de aanpassingen aan de A15.</p>	<p>In de uitwerking van de ontwerpen in de Verkenning worden onder andere gemeentelijke organisaties en andere instanties betrokken.</p>

## 2.9 Zienswijze 9

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
a	Scope en proces	Indiener geeft aan dat diverse aardgastransportleidingen van haar organisatie in het plangebied liggen. Indiener verzoekt daarom om in gesprek te gaan over mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen.	In de uitwerking van de ontwerpen in de Verkenning worden onder andere relevante nutsbeheerders en andere instanties betrokken.

## 2.10 Zienswijze 10

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
a	Scope en proces  Doorstroming	Indiener merkt op dat door de blijvende effecten van thuiswerken door Corona het verkeer mogelijk afneemt, waarmee de files zullen afnemen. Indiener stelt voor om na de pandemie opnieuw onderzoek uit te voeren of een aanpassing aan de A15 nog noodzakelijk is. Het is immers zonde om een miljoenen project uit te voeren terwijl dat niet nodig blijkt.	<p>De effecten van de Corona op de mobiliteit zijn nog niet bekend. Er wordt als gevolg van Corona weliswaar nu meer thuis gewerkt. Daartegenover staan factoren die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei en woningbouw.</p> <p>Volgens het PBL en het CPB zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. Zie ook Kansrijk Mobiliteitsbeleid, via <a href="https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020">https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020</a>.</p> <p>In de verkeersberekeningen voor het planMER wordt gewerkt met een hoog en laag groeiscenario, waarbij wordt aangesloten bij het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de analyses van het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM).  <i>Zie ook zienswijze 6, onderdeel e.</i></p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
b	Scope en proces  Bereikbaarheid	Indiener geeft aan vanwege Corona flink wordt gesneden in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer staat ook als belangrijk onderdeel omschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Indiener is van mening dat door dit project het openbaar vervoer aantrekkelijk, toegankelijk en veilig gemaakt moet worden.	In het begin van de Verkenning is geïnventariseerd welke oplossingen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem, zie ook de groslijst via: <a href="https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0">https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/bibliotheek/rapporten/2020/05/03/groslijst-oplossingsrichtingen-en-zeef-0</a>  Daarin zijn ook enkele OV-gerelateerde oplossingen nader bekeken en beoordeeld. Een deel hiervan is afgefallen omdat de oplossingen niet of onvoldoende bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid.  Opgaven en omgevingswensen die zijn afgefallen in het trechteringsproces, dan wel bovenwettelijke maatregelen betreffen, kunnen met betrokken organisaties binnen het meekoppelkansenproces, dat hiervoor is ingericht, worden uitgewerkt.

### 3 Bestuurlijke reacties van wettelijke adviseurs en bestuursorganen

In dit hoofdstuk zijn de bestuurlijke reacties behandeld. Per onderdeel is in een tabel het thema benoemd, gevolgd door hoofdpunten uit de bestuurlijke reactie en de beantwoording daarvan. De volledige bestuurlijke reacties zijn opgenomen in Bijlage B. Toelichting van de gebruikte begrippen zijn terug te vinden in paragraaf 1.2.

Verschillende wettelijke adviseurs en bestuursorganen hebben aangegeven betrokken te willen worden bij de MIRT-Verkenning en de verdere planuitwerking. Al deze partijen zijn en worden betrokken via verschillende gremia bij de MIRT-Verkenning, via de bestuurlijke adviesgroep, stuurgroep en/of georganiseerde werkateliers met stakeholders.

### 3.1 Bestuurlijke reactie 1

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
A	<p>Scope en proces</p> <p>Sluipverkeer</p> <p>Doorstroming</p> <p>Geluid</p> <p>Luchtkwaliteit</p>	<p>Indiener vraagt om het studiegebied uit te breiden met in elk geval de aanstaande verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht, eigenlijk vanaf de Noordtunnel tot Sliedrecht, maar bij voorkeur nog verder. Indiener vraagt daarnaast om de effecten op verkeer en milieu inzichtelijk te maken. Indiener maakt zich zorgen over de toename van het (sluip) verkeer op haar wegennet door de verbreding van de A15, de effecten welke de nieuwe verkeerstromen met zich meebrengen op zowel het hoofd- als onderliggende wegennet en de effecten van deze wijzigingen op het gebied van milieu (lucht, geluid en omgevingsveiligheid). Indiener ziet de onderzoeken graag aangevuld met het onderliggende wegennet van gemeente Papendrecht.</p>	<p>De aanstaande verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht (project PaSli) is opgenomen in de referentiesituatie, voor meer informatie zie: <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a15-verbreding-papendrecht-sliedrecht">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a15-verbreding-papendrecht-sliedrecht</a></p> <p>Het genoemde wegvak tot aan de Noordtunnel, maakt geen onderdeel uit van het gedefinieerde studiegebied voor verkeer. Echter, in de verkeersrapportage worden ook visualisaties van de voertuigverliesuren, intensiteit-capaciteit-verhoudingen en afwikkelingssnelheden opgenomen vanaf knooppunt Ridderkerk tot en met Arkel op de A15. Op deze manier zijn terugslageffecten van verkeer buiten het projectgebied beter inzichtelijk te maken.</p> <p><i>Zie ook bestuurlijke reactie 3, onderdeel A en bestuurlijke reactie 5, onderdeel A.</i></p> <p>Voor locaties waar uit de verkeersberekeningen blijkt dat er relevante veranderingen in de doorstroming en/of intensiteiten zijn, worden de milieueffecten (zoals luchtkwaliteit, geluid en stikstof) in beeld gebracht. <i>Zie ook zienswijze 8, onderdeel b.</i></p>
B	<p>Scope en proces</p>	<p>Indiener vraagt helderheid te geven welke definitie voor een onaanvaardbaar negatief effect wordt gehanteerd. En geeft hierbij aan dat naar mening van indiener geen afwenteling van (doorgaand) verkeer op het onderliggende wegennet mag plaatsvinden.</p>	<p>In het planMER wordt per thema beschreven op welke wijze de effecten zijn bepaald en wordt toegelicht welke indeling van klassegrenzen in de effectbeoordeling wordt gehanteerd. De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>In de verkeersrapportage worden de effecten op het onderliggend wegennet in de vorm van voertuigkilometers en voertuigverliesuren in beeld gebracht.</p>



	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
C	Referentiesituatie	Indiener vraagt in het MER de huidige situatie (2020) te benoemen als een referentie, voor het onderzoeken van thema's, zoals geluid, lucht en omgevingsveiligheid.	<p>Per onderzoeksthema wordt in het planMER een beschrijving gegeven van de huidige situatie ten aanzien van dat milieuthema. Vervolgens wordt ook per milieuthema beschreven welke autonome ontwikkelingen er zijn. Dit zijn ontwikkelingen, beleid of projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze ontwikkelingen worden meegenomen in de referentiesituatie van het project. In het planMER worden de alternatieven beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Voor verkeer, geluid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en gezondheid is de referentiesituatie 2040 en worden de effecten berekend voor 2040. Voor de overige milieuthema's in het planMER wordt voor de referentiesituatie het jaar 2030 aangehouden.</p> <p><i>Zie ook bestuurlijke reactie 5, onderdeel C.</i></p>
D	Geluid	Indiener stelt dat bij het criterium van het aspect geluid in het beoordelingskader getoetst moet worden aan de wettelijke normen, Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 en dat moet worden onderzocht of voldaan wordt aan de GeluidProductiePlafonds (GPP's). Dit voor zowel dit project MIRT A15 Papendrecht-Gorinchem als voor alle geplande ontwikkelingen in de omgeving tezamen.	<p>Op basis van de verkeersgegevens opgenomen in het Geluidsregister en de verkeersgegevens van de autonome situatie in 2040 wordt een verkennende analyse uitgevoerd naar in hoeverre (dreigende) overschrijdingen van de geluidsproductieplafonds (GPP's) te verwachten zijn. Hierbij worden ook bestaande en geplande ontwikkelingen meegenomen mits hierover besluitvorming heeft plaatsgevonden.</p> <p><i>Zie ook bestuurlijke reactie 5, onderdeel E.</i></p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
E	Scope en proces	<p>Gelet op de tijdshorizon van dit project (2040) en de impact op de fysieke leefomgeving vraagt indiener naar het effect en de impact van de Omgevingswet op de planvorming, de toetsing en de uiteindelijke mate en verdeling van verantwoordelijkheid en kosten.</p> <p>Dit met name op het gebied van geluid, externe veiligheid (omgevingsveiligheid), luchtkwaliteit en stikstofdepositie, en de keuzemogelijkheden voor de uitvoering van de energietransitie en daarmee verband houdend mogelijk ook de stralingscontouren van hoogspanning.</p> <p>Indiener vraagt hoe om wordt gegaan met de Omgevingswet en de effecten hiervan, o.a. het effect op de flexibiliteit en keuzevrijheid van de omgevingsplannen op de leefomgeving binnen de gemeente Papendrecht.</p>	<p>In het planMER zal worden beschreven in welke mate toekomstige wetgeving relevant is om in deze fase van het project te betrekken.</p> <p><i>Zie ook deze bestuurlijke reactie (1), onderdeel G.</i></p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
F	<p>Natuur en recreatie</p> <p>Geluid</p> <p>Luchtkwaliteit</p>	<p>Indiener vraagt inzichtelijk te maken wat de verschillende alternatieven voor consequenties hebben op de "stikstofruimte", geluidsbelasting, luchtkwaliteit en omgevingsveiligheid en wat dit voor effect heeft op de reeds geplande en toekomstig gewenste ontwikkelingen.</p> <p>Indiener spreekt haar zorg uit over de stikstofdepositie, de opgave door wetgeving rondom stiftstof (in de Drechtsteden en in de rest van Nederland). En de opgave voor het realiseren van een groot aantal woningen binnen de Drechtsteden.</p> <p>Indiener vraagt nadrukkelijk te onderzoeken op welke wijze aan de geformuleerde doelstellingen rondom de verbreding van de A15 voldaan kan worden zonder dat hierbij sprake is van een toename van stikstofdepositie, verslechtering van omgevingsveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsbelasting.</p>	<p>In de Verkenning wordt een stikstofberekening uitgevoerd met het actuele AERIUS-model voor de alternatieven. In het planMER wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel stikstofneerslag (depositie) te verwachten is als gevolg van de alternatieven. Dan is ook te zien wat het verschil is tussen de alternatieven. In de stikstofberekening wordt rekening gehouden met reeds geplande ontwikkelingen die zijn vastgesteld in ruimtelijke plannen (deze maken onderdeel uit van de referentiesituatie).</p> <p>Per beoordelingsaspect wordt in het planMER geduid of een aspect een (zeer) positief effect, neutraal effect of een (zeer) negatief effect heeft. Er wordt hierbij gekeken naar aspecten in relatie tot de doelstelling, zoals doorstroming en verkeersveiligheid, en naar aspecten die impact hebben op de omgeving, zoals geluidsbelasting, luchtkwaliteit en natuur (waaronder stikstofdepositie). Hiermee wordt inzichtelijk per alternatief wat de effecten zijn en er een passende beoordeling wordt uitgevoerd.</p> <p>In de planuitwerkingsfase wordt de stikstofberekening geactualiseerd. Indien nodig wordt nader onderzoek uitgevoerd en wordt in meer detail gekeken naar eventueel te treffen mitigerende- en/of compenserende maatregelen.</p>

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
G	Scope en proces Bereikbaarheid Duurzaamheid en klimaat	Indiener vraagt om een bredere afweging op multimodale verbindingen om de hoeveelheid verkeer op de A15 te verminderen en deze te bekijken vanuit breder mobiliteitsperspectief. Door bijvoorbeeld invulling te geven aan de doelstelling van duurzaamheid en duurzame mobiliteit door het bevorderen van fietsverkeer op het parallelle traject door bij alle alternatieven een snelfietsroute te realiseren tussen Papendrecht en Gorinchem (als onderdeel Dordrecht- Gorinchem). En vraagt om meer nadruk op het verkennen, onderzoeken en afwegen van nieuwe en innovatieve mobiliteitsoplossingen op de lange(re) termijn zodat hiervoor aan de voorkant ruimte voor gereserveerd kan worden.	In de eerste fase van de Verkenning is de omgeving gevraagd mee te denken in de mogelijke oplossingen om de knelpunten op de rijksweg op te lossen. Diverse mogelijke oplossingsrichtingen zijn bekeken, waaronder ook voorbeelden zoals door indiener aangegeven.  <i>Zie ook zienswijze 4, onderdeel a.</i>  Voor (bereikbaarheids)opgaven gerelateerd aan de MIRT-Verkenning is aandacht in de verschillende overleggen welke hiervoor zijn ingericht, waaronder een maatschappelijke en bestuurlijke adviesgroep waar indiener lid van is.

### 3.2 Bestuurlijke reactie 2

	<b>Thema</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
A	Scope en proces Referentiesituatie	Indiener vraagt aandacht bij de uitwerking van de MIRT-Verkenning voor de verbreding van de A27 en de kans dat eveneens aanpassingen aan het knooppunt Gorinchem noodzakelijk zijn. Indiener benadrukt het belang om dit knooppunt bij de MIRT-Verkenning te betrekken en eventueel benodigde aanpassingen in het kader van deze MIRT-Verkenning uit te werken.	De verbreding van de A27 tussen Houten en Hoopolder is opgenomen in de referentiesituatie.  Het aanpassen van het knooppunt Gorinchem is geen onderdeel van de huidige MIRT-Verkenning. Wel wordt inzichtelijk gemaakt wat de (verkeerskundige) effecten van de alternatieven op het knooppunt zijn.

### 3.3 Bestuurlijke reactie 3

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
A	<p>Scope en proces</p> <p>Bereikbaarheid</p> <p>Geluid</p> <p>Luchtkwaliteit</p>	<p>Indiener vraagt de effecten op verkeer (bereikbaarheid, toename verkeer op lucht en geluid op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet) inzichtelijk te maken op aansluitende tracédelen van de A15 aan de westkant van de tunnel onder de rivier De Noord tot en met het knooppunt Ridderkerk-Zuid en op het verkeer op de N915 aan de westkant van de brug over de Noord.</p>	<p>In de verkeersrapportage worden visualisaties van de voertuigverliesuren, intensiteit-capaciteit-verhoudingen en afwikkelingssnelheden opgenomen vanaf knooppunt Ridderkerk tot en met Arkel op de A15. Op deze manier zijn terugslageffecten van verkeer buiten het projectgebied beter inzichtelijk te maken.</p> <p>Daar waar sprake is van relevante veranderingen in de verkeersstromen op het onderliggende wegennet, wordt dit meegenomen bij de effectbepaling. Deze verandering in intensiteiten werkt dan ook door in de beoordeling van de milieueffecten en het inzichtelijk maken van eventuele overschrijdingen voor geluid en luchtkwaliteit. Dit geldt ook voor de N915.</p> <p><i>Zie ook bestuurlijke reactie 1, onderdeel A en bestuurlijke reactie 5, onderdeel A.</i></p>

### 3.4 Bestuurlijke reactie 4

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
A	Geluid	<p>Indiener geeft aan dat de inwoners van de kern Schelluinen al langere tijd aangeven overlast te ondervinden van verschillende verkeersaders (A15, Merwede-Lingelijn, Betuwelijn en N216). Indiener verwacht dat de voorgenomen uitbreiding van de capaciteit van de A15 zonder het aanbrengen van overlast beperkende voorzieningen zal leiden tot een verdere verslechtering van de leefomstandigheden in Schelluinen.</p> <p>Indiener vraagt daarom om niet alleen naar de omgevingsaspecten van de A15 te kijken, maar ook naar de bundeling van infrastructuur ter plaatse en bij de voorgenomen aanpassing van de A15 maatregelen te nemen om de ervaren overlast te reduceren.</p>	<p>In de MIRT-Verkenning worden positieve en negatieve effecten op de omgeving in beeld gebracht voor onder andere geluidbelasting en luchtkwaliteit. Daar waar sprake is van relevante veranderingen in de verkeersstromen op het onderliggende wegennet wordt dit meegenomen bij de effectbepaling. Deze verandering in intensiteiten werkt dan ook door in de beoordeling van de milieueffecten en het inzichtelijk maken van effecten voor geluid en luchtkwaliteit.</p> <p>In de Verkenning worden ook andere geluidsbronnen betrokken dan wegverkeer, zoals railverkeer. Op hoofdlijnen wordt in deze fase ingegaan op de noodzaak voor overlastbeperkende maatregelen als blijkt dat de alternatieven niet aan de wettelijke normen voldoen. In de planuitwerkingsfase worden deze maatregelen voor het voorkeursalternatief nader onderzocht en uitgewerkt.</p>
B	Scope en proces	<p>Indiener is daarnaast van mening dat vermindering van de overlast bij Schelluinen zou kunnen leiden tot extra ruimtebeslag, en vindt dat in een eerder stadium duidelijk moet zijn welke maatregelen hier getroffen gaan worden.</p>	<p>Op hoofdlijnen wordt in deze fase ingegaan op de effecten van voorziene mitigerende en/of compenserende maatregelen om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Daarbij wordt ook gekeken naar de haalbaarheid van deze maatregelen. De exacte locaties of precieze omvang van deze maatregelen (indien nodig) worden hiermee nog niet in detail onderzocht, dit gebeurt in de planuitwerkingsfase.</p>

### 3.5 Bestuurlijke reactie 5

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
A	Scope en proces Bereikbaarheid Geluid Luchtkwaliteit	Indiener vraagt om op een zorgvuldige manier de effecten op verkeer (bereikbaarheid, toename verkeersstroom, sluipverkeer via het onderliggend wegennet) en milieu (effecten van toename verkeer op lucht & geluid) op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet inzichtelijk te maken op dit wegvak door het studiegebied uit te breiden voor het thema verkeer en milieu, tot en met het A15 knooppunt Ridderkerk-Zuid.	<i>Zie bestuurlijke reactie 1, onderdeel A en bestuurlijke reactie 3, onderdeel A.</i>
B	Scope en proces Bereikbaarheid	Indiener vraagt in de afweging van oplossingen van het bereikbaarheidsknelpunt multimodale verbindingen om de hoeveelheid verkeer op de A15 te verminderen te betrekken. En de problematiek breder te bekijken, vanuit mobiliteit in plaats van infrastructuur. Indiener noemt hierbij voorbeelden als de aanleg van een snelfietsroute bij alle alternatieven tussen Gorinchem als alternatief voor autoverkeer en het versterken van de spoorverbinding Merwede-Lingelijn om meer mensen te verleiden om met de trein te reizen in plaats van met de auto (ook in het kader van duurzame mobiliteit).	In het trechteringsproces zijn diverse mogelijke oplossingsrichtingen bekeken, hieronder ook de voorbeelden zoals door indiener aangegeven. Alle mogelijke oplossingen zijn beoordeeld op aspecten als oplossend vermogen, impact op de omgeving en scope. Dit heeft geresulteerd in de drie alternatieven welke als meest kansrijk naar voren zijn gekomen om de doorstroming en de verkeersveiligheid in beide richtingen op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem te verbeteren.  <i>Zie ook zienswijze 4, onderdeel a en bestuurlijke reactie 1, onderdeel G.</i>
C	Referentiesituatie	Indiener vraagt de huidige situatie 2020 als referentie te nemen en niet enkel 2040. Indiener vraagt daarnaast de geplande ontwikkelingen in de omgeving mee te nemen in de onderzoeken en de effecten van alle ontwikkelingen samen in het jaar 2040 in kaart te brengen zodat een totaaloverzicht ontstaat.	De ontwikkelingen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden en welke in ruimtelijke plannen zijn vastgelegd, maken onderdeel uit van de referentiesituatie.  <i>Zie ook bestuurlijke reactie 1, onderdeel C.</i>
D	Geluid	Indiener stelt dat bij het criterium van het aspect geluid in het beoordelingskader getoetst moet worden aan de wettelijke normen, Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11 en dat moet worden onderzocht of voldaan wordt aan de GeluidProductiePlafonds (GPP's). Dit voor zowel dit project MIRT A15 Papendrecht-Gorinchem als voor alle geplande ontwikkelingen in de omgeving tezamen.	<i>Zie bestuurlijke reactie 1, onderdeel D.</i>



### 3.6 Bestuurlijke reactie 6

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
A	Scope en proces Referentiesituatie	Indiener benadrukt het belang om het knooppunt Gorinchem bij de MIRT-Verkenning te betrekken en eventueel benodigde aanpassingen in het kader van deze MIRT-Verkenning uit te werken.	Het aanpassen van het knooppunt Gorinchem is geen onderdeel van de huidige MIRT-Verkenning. Wel wordt inzichtelijk gemaakt wat de (verkeerskundige) effecten van de alternatieven op het knooppunt zijn.  <i>Zie bestuurlijke reactie 2, onderdeel A.</i>

### 3.7 Bestuurlijke reactie 7

	Thema	Inhoud zienswijze	Beantwoording
A	Scope en proces	<p>Indiener vraagt aandacht voor de bredere verantwoordelijkheid die het Rijk naar opvatting van indiener draagt voor de bereikbaarheid in Zuid-Holland voor zaken die sterk gerelateerd zijn aan het accommoderen van de mobiliteit, maar waarvan de uitwerking soms voorbij het keurslijf van de strikt wettelijke mitigatie- en/of compensatieverplichting bij rijksinfrastructuurprojecten gaat.</p> <p>Indiener vraagt in dit kader aandacht voor meekoppelkansen en nodigt het ministerie uit om samen met de andere regiopartijen op korte termijn bijeen te komen om te bepalen hoe de perspectieven voor de meekoppelkansen, inclusief de financiering daarvan, overeind te kunnen houden in de komende fase voor de verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem.</p>	<p>Voor (bereikbaarheids)opgaven gerelateerd aan de MIRT-Verkenning is aandacht in de verschillende overleggen welke hiervoor zijn ingericht, waaronder een bestuurlijke en maatschappelijke adviesgroep en een Stuurgroep waar indiener, als medeopdrachtgever van de MIRT-Verkenning, lid van is.</p> <p>Opgaven en omgevingswensen die zijn afgevallen in het trechteringsproces, danwel bovenwettelijke maatregelen betreffen, kunnen met betrokken organisaties binnen het meekoppelkansenproces, dat hiervoor is ingericht, worden uitgewerkt.</p>

#### 4 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)

De Commissie voor de m.e.r. is gevraagd om advies uit te brengen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het volledige advies van de Commissie is te vinden in bijlage C. Het advies van de Commissie is grotendeels reeds onderdeel van de onderzoeksrapportage voor het planMER. Sommige adviezen leiden tot een wijziging (zie hoofdstuk 5). Op hoofdlijnen is in dit hoofdstuk ingegaan op verschillende aspecten van het advies van de Commissie voor de m.e.r.

	<b>Thema</b>	<b>Advies Commissie m.e.r.</b>	<b>Reactie / toelichting</b>
1	Scope en proces Doorstroming	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 volgens de Commissie nodig om ze toetsbaar en, zo mogelijk, meetbaar te maken. Voorbeelden die de Commissie geeft zijn een afname van het aantal verkeersongevallen per jaar met een bepaald percentage, of een intensiteit-capaciteitsverhouding van 0,8 of lager. (pg. 3)	<p>In de Verkenning moet blijken in welke mate de te onderzoeken alternatieven bijdragen aan het oplossen van de doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen op de A15. Onderdeel van dit onderzoek is het opstellen van een maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA). Hiermee kunnen aspecten tegen elkaar worden afgewogen, zoals de bijdrage aan het doelbereik, maar ook kosten en effecten op onderzochte milieuaspecten.</p> <p>Het op voorhand aangeven van 'harde' grenzen van het doelbereik met een intensiteit-capaciteit-verhouding is niet noodzakelijk, omdat er ook andere aspecten een rol spelen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. De intensiteit-capaciteit-verhouding wordt voor de referentiesituatie en de alternatieven berekend. Hiermee worden de verschillen inzichtelijk gemaakt. Zo kan deze informatie mede gebruikt worden om tot een afweging van een voorkeursalternatief te komen.</p>
2	Scope en proces Bereikbaarheid	De Commissie adviseert om een gekwantificeerde probleemanalyse voor verkeer in het MER te presenteren, met daarin aandacht voor fietsverkeer (pg. 3)	In het trechteren van mogelijke oplossingen naar de te onderzoeken alternatieven is het oplossend vermogen van fietsverbindingen om de knelpunten op de rijksweg op te lossen gering gebleken. In het meekoppelkansenproces wordt ruimte geboden aan de omgeving om mogelijke meekoppelkansen voor onder meer fiets en ecologie uit te werken en op meerwaarde van meekoppelen aan de Verkenning te onderzoeken.

	<b>Thema</b>	<b>Advies Commissie m.e.r.</b>	<b>Reactie / toelichting</b>
3	Scope en proces	De Commissie adviseert om in deze fase de probleemanalyse breed in te steken en gebiedsgericht te werken in plaats van deze te richten op de weg. (pg. 3)	In de eerste fase van de Verkenning heeft een brede probleem- en gebiedsanalyse plaatsgevonden. De problemen in het gebied, ontwikkelingen en mogelijke oplossingen zijn hiervoor geïnventariseerd en geanalyseerd. Hierin is inbreng van onder andere (maatschappelijke) organisaties, andere overheden en omwonenden gevraagd. Op basis hiervan is een Groslijst Oplossingen opgesteld, welke vervolgens is beoordeeld en getrechterd naar mogelijke oplossingen. Hieruit zijn zes maatregelenpakketten samengesteld welk verder zijn uitgewerkt en vervolgens opnieuw zijn beoordeeld. Hierop zijn de drie te onderzoeken alternatieven gebaseerd. De mogelijke oplossingen zijn onder andere beoordeeld op haalbaarheid en uitvoerbaarheid ten aanzien van doorlooptijd en bevoegdheden van de minister om voor het project een besluit te kunnen nemen.
4	Scope en proces Luchtkwaliteit Geluid Natuur en recreatie	De Commissie adviseert om in de probleemanalyse te laten zien of ervaren problemen (ruimtelijke kwaliteit, landschapsbeleving, stikstofdepositie, geluid, barrièrewerking en gezondheid) worden veroorzaakt door de weg. (pg. 3)	Door het doorlopen van een breed ingestoken omgevingsproces is in de probleem- en gebiedsanalyse een goed beeld van de ervaren problemen verkregen, die deels worden veroorzaakt door de A15. In het planMER zal de huidige situatie hiervan worden beschreven.

5	Thema	Advies Commissie m.e.r.	Reactie / toelichting
	<p>Scope en proces</p> <p>Referentie-situatie</p>	<p>De Commissie adviseert om 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 te beschrijven. De Commissie geeft aan dat, om goed vergelijkingsmateriaal te bieden voor omwonenden, het nodig is om ook de effecten ten opzichte van de huidige situatie in beeld te brengen.</p> <p>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. (pg. 5)</p>	<p>In het planMER wordt per onderzoeksthema een beschrijving gegeven van de huidige situatie. Per thema wordt ook beschreven welke autonome ontwikkelingen er zijn. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen, beleid of projecten, waarover al definitieve besluitvorming heeft Deze ontwikkelingen bovenop de huidige situatie vormen daarmee de referentiesituatie van het project. In het planMER worden de alternatieven beoordeeld ten opzichte van deze referentiesituatie, daarbij wordt ook duidelijk onderscheid gemaakt in hoe de huidige situatie eruit ziet en welke autonome ontwikkelingen binnen enkele jaren ook gerealiseerd worden.</p> <p>In tegenstelling tot wat in de NRD staat, worden de korte termijn maatregelen niet meegenomen in de referentiesituatie, onder andere omdat het effect moeilijk is in te schatten voor de lange termijn. <i>Zie ook zienswijze 4, onderdeel c.</i></p>
	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Geluid</p> <p>Doorstroming</p>	<p>De Commissie adviseert om voor de alternatieven niet alleen de primaire effecten weer te geven, maar ook de effecten van aanpassingen aan het onderliggend wegennet en andere maatregelen die het gevolg zijn van de maatregelen aan de A15 moeten in beeld worden gebracht (secundaire effecten). Andersom kunnen zulke maatregelen ook met de A15 samenhangende bestaande problemen voor het landschap, de natuur, de oversteekbaarheid en dergelijke oplossen. Verder adviseert de Commissie om daarnaast de milieueffecten langs het onderliggende wegennet in beeld te brengen, omdat deze immers samenhangen met het oplossend vermogen van de maatregelen aan de A15. (pg. 6)</p>	<p>Voor de alternatieven worden hoofdzakelijk de primaire effecten in beeld gebracht, maar ook secundaire effecten als deze onderscheidend blijken te zijn voor de alternatieven. Met verkeersberekeningen worden de effecten op het onderliggend wegennet bepaald. Daar waar verschillen onderscheidend zijn in vergelijking tot de referentiesituatie, worden de effecten voor geluid, stikstof, luchtkwaliteit en gezondheid in beeld gebracht. Voor deze aspecten wordt gebruikgemaakt van de verkeersberekeningen.</p> <p>Als blijkt dat er effecten zijn te verwachten op het onderliggend wegennet en hieruit blijkt dat maatregelen nodig zijn, worden deze in beeld gebracht in het planMER.</p>

7	Thema	Advies Commissie m.e.r.	Reactie / toelichting
	Luchtkwaliteit Geluid	De Commissie adviseert om 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 te onderbouwen. En ook in te gaan op de onzekerheden in deze bepaling. Daarbij onzekerheden te onderscheiden 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). En deze zo mogelijk te vertalen in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen, en aan te geven wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. (pg. 6)	Dit zal in het planMER worden beschreven.
	Smart mobility	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 (zie paragraaf 2.1, Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)).  De Commissie onderschrijft het belang hiervan en adviseert om hierbij ook maatschappelijke en technologische ontwikkelingen (die invloed hebben op het verplaatsingsgedrag) te betrekken. (pg. 6)	In het planMER wordt toegelicht dat dergelijke ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt met dit project, maar dat deze ook niet actief worden gefaciliteerd. De eventuele effecten van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen waaronder Smart Mobility, op personenmobiliteit, goederenvervoer en verkeersafwikkeling zijn onderdeel van de Verkenning.  Op toekomstige ontwikkelingen (o.a. automatisch rijden) waarover onzekerheid bestaat kan niet worden vooruitgelopen. Automatisch rijden kan alleen in combinatie met alternatief 2 x 3 rijbanen + vluchtstrook conform ROA worden gerealiseerd. De (beleids)ontwikkelingen, (inter)nationale besluitvorming en voortgang van lopende onderzoeken naar de effectiviteit van maatregelen worden gevolgd. Indien het hiervoor genoemde alternatief wordt gekozen als voorkeursalternatief, dan wordt bezien of en zo ja op welke wijze aan automatisch rijden binnen de planuitwerkingsfase aandacht wordt besteed. In de Ontwerpstructuurvisie wordt ingegaan op adaptiviteit.

Thema		Advies Commissie m.e.r.	Reactie / toelichting
9	Luchtkwaliteit Geluid	<p>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.</p> <p>De Commissie adviseert om maatregelen die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen te beschrijven. (pg. 7)</p>	<p>In het planMER worden de WHO-advieswaarden benoemd en tekstueel wordt aangegeven of en hoeveel de alternatieven van deze advieswaarden afwijken. Dit gebeurt op basis van de berekeningen die worden uitgevoerd voor geluid en luchtkwaliteit.</p> <p>Een doorkijk wordt gegeven naar de maatregelen die wettelijk vereist zijn. Er worden in het planMER geen maatregelen benoemd die nodig zijn om te voldoen aan de WHO- advieswaarden of die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen.</p>
10	Luchtkwaliteit Geluid	<p>De Commissie adviseert om de gezondheidseffecten in cumulatie (lucht, geluid, externe veiligheid) te bepalen met de MGR-indicator. (pg. 7)</p>	<p>Het gezondheidsonderzoek zal op advies van de Commissie door middel van een MGR (Milieu Gezondheids Risico-indicator), in plaats van een GES (Gezondheid Effect Screening) worden uitgevoerd. De MGR-methodiek is een meer actuele en doorontwikkelde methode om de milieukwaliteit te beoordelen. Externe veiligheid maakt geen onderdeel uit van de MGR-methodiek. Dit zal in het planMER worden opgenomen.</p>
11	Luchtkwaliteit	<p>De Commissie adviseert de effecten op de luchtconcentraties van fijnstof (PM10 en PM2,5) en NO2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Daarnaast adviseert de Commissie om aan te geven 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. (pg. 8)</p>	<p>In het planMER worden ook de effecten op luchtconcentraties van fijnstof en NO2 onder de grenswaarden beschreven. <i>Zie ook onderdeel 9.</i></p> <p>Ook wordt het advies overgenomen om de verandering van luchtkwaliteit in beeld te brengen zoals beschreven.</p>



	<b>Thema</b>	<b>Advies Commissie m.e.r.</b>	<b>Reactie / toelichting</b>
12	Geluid	<p>De Commissie adviseert om te laten zien welke maatregelen worden getroffen om hoge geluidsbelastingen te reduceren (MJPg weg), en om een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) te voorkomen. Om zo de alternatieven en de referentiesituatie goed met elkaar te kunnen vergelijken.</p> <p>De Commissie geeft aan dat het van belang is dat de beoordeling van de alternatieven de geluidseffecten van de voorgenomen activiteit inclusief wettelijke maatregelen die hierbij nodig zijn worden meegenomen. Zonder deze wettelijke maatregelen zijn de alternatieven immers niet uitvoerbaar en is de (onderlinge) beoordeling van alternatieven daarmee niet representatief. (pg. 8)</p>	<p>In het planMER wordt een doorkijk gegeven naar welke maatregelen getroffen kunnen worden om geluidbelastingen die uitkomen boven de wettelijke norm te reduceren en om een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds te voorkomen. In de beoordeling van de alternatieven wordt beschreven welke maatregelen nodig kunnen zijn om eventuele overschrijding van de wettelijke normen te voorkomen. In deze fase van het project wordt nog geen onderzoek gedaan naar de sanering dan wel naleving van de geluidproductieplafonds (GPP's). Vastgestelde MJPg maatregelen worden meegenomen in de onderzoeken. Er wordt in deze Verkenning uitgegaan van de aanwezigheid van deze MJPg-maatregelen.</p>
13	Geluid	<p>De Commissie geeft aan dat het van belang is dat de geluideffecten door de A15 en het OWN afzonderlijk in beeld worden gebracht.</p> <p>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 in beeld worden gebracht. (pg. 8)</p>	<p>Voor locaties waar uit de verkeersberekeningen blijkt dat er relevante veranderingen in de doorstroming en/of intensiteiten zijn, worden de milieueffecten (zoals geluid) in beeld gebracht. <i>Zie ook zienswijze 8, onderdeel b.</i></p> <p>Afhankelijk van de resultaten en het onderscheid worden de geluideffecten voor de A15 en het OWN voor deze locaties afzonderlijk van elkaar in beeld gebracht.</p>
14	Geluid	<p>De Commissie stelt dat voor geluid rond provinciale wegen vanaf 1-1-2022 geluidproductieplafonds gelden. In de invoeringswet Omgevingswet is vastgelegd of het project A15 valt onder de nieuwe regeling. De Commissie adviseert om in het MER aan te geven in welke mate de toekomstige wetgeving relevant is voor het project A15 (inclusief secundaire effecten op het OWN) onderbouwd zal worden waarom dit wel of niet wordt meegenomen bij de uitwerking. (pg. 8)</p>	<p>Dit zal in het planMER worden beschreven.</p>

	<b>Thema</b>	<b>Advies Commissie m.e.r.</b>	<b>Reactie / toelichting</b>
15	Geluid	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 adviseert de Commissie om de geluideffecten in beeld te brengen vanaf 40 dB (Lden en Lnight). (pg. 8)	Dit zal in het planMER worden beschreven.  <i>Zie ook onderdeel 9.</i>
16	Scope en proces  Natuur en recreatie	De Commissie adviseert om in het MER inzicht te geven in het volgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenmerken landschap, waarde cultuurhistorie en archeologie</li> <li>• Functionele relaties</li> <li>• Knelpunten en kansen</li> </ul> (pg. 9)	In het planMER worden de resultaten uit de eerder opgestelde Probleem- en gebiedsanalyse beschreven. Hierbij wordt aandacht besteed aan het beschrijven van functionele relaties.  Ten behoeve van het planMER wordt een gebiedsdocument opgesteld. Daarin wordt inzicht gegeven in de kenmerken van het landschap en de ruimtelijke kwaliteit van het studiegebied. In het planMER wordt tevens in de beschrijving van de referentiesituatie ingegaan op de huidige aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied.  Het inzicht in de functionele relaties en aanwezige knelpunten zal op hoofdlijnen beschreven worden in het gebiedsdocument dat wordt opgesteld als input voor de effectbeoordeling in het planMER. Enkele kansen voor versterking zullen worden benoemd, maar niet uitgewerkt in visualisaties of schetsen.  In het planMER wordt bij de thema's landschap, cultuurhistorie en archeologie bij mitigerende maatregelen beschreven hoe een negatief effect verminderd of voorkomen kan worden.
17	Natuur en recreatie  Duurzaamheid en klimaat	De Commissie adviseert te beschrijven welke mogelijkheden er zijn om de aanpassing van de A15 te benutten voor versterking van de ecologische kwaliteit van het gebied. (pg. 10)	De effecten van het project op de ecologische kwaliteit worden in het planMER inzichtelijk gemaakt. Mocht dit tot negatieve effecten leiden, dan worden maatregelen benoemd om de effecten te mitigeren of indien nodig te compenseren.

	<b>Thema</b>	<b>Advies Commissie m.e.r.</b>	<b>Reactie / toelichting</b>
18	Natuur en recreatie  Duurzaamheid en klimaat	De Commissie adviseert om in het MER aan te geven welke gevolgen de aanpassing van de A15 kan hebben voor de genoemde beleidsthema's van het NNN en of er aanknopingspunten zijn om middels het project bij te dragen aan realisatie van beleidsvoornemens. (pg. 11)	De alternatieven worden getoetst aan concrete plannen van medeoverheden en organisaties (referentiesituatie). In sessies ten behoeve van het meekoppelkansenspoor is een beleidscheck gedaan bij medeoverheden op verschillende thema's binnen de GWW- systematiek.
19	Duurzaamheid en klimaat	De Commissie adviseert om te beschrijven wat mogelijk is om de CO2-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. (pg. 12)	Voor ieder alternatief worden wijzigingen in de CO2-uitstoot in beeld gebracht. Het verder verminderen van de CO2-uitstoot door het stimuleren van modal shift is, anders dan voorzien in de beschreven alternatieven, geen onderdeel van de Verkenning.  Binnen het meekoppelkansenproces worden kansen in relatie tot de - in ontwikkeling zijnde- Regionale Energie Strategieën (RES) in beeld gebracht.
20	Scope en proces  Duurzaamheid en klimaat  Ontwerp en inpassing	De Commissie adviseert om aan te geven wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. En daarbij gebruik te maken van de kennis uit de stresstesten die door de verschillende overheden in 2019 zijn uitgevoerd. Te beschrijven wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden. En hoe ieder alternatief invulling kan geven aan klimaatbestendig en water-robust bouwen. (pg. 12)	In het planMER wordt gebruik gemaakt van het inzicht dat is verkregen uit de voor het studiegebied uitgevoerde stresstest over de belangrijke risico's en kwetsbaarheden t.a.v. klimaatbestendigheid in het plangebied. Uit de stresstest blijkt dat niet alle aspecten binnen klimaatadaptiviteit een risico of kwetsbaarheid vormen in het studiegebied, of dat deze niet relevant zijn om te onderzoeken in deze verkenningsfase omdat het naar verwachting geen onderscheidend effect is voor de alternatieven (zoals hitte en droogte). Een aantal aspecten binnen klimaatadaptiviteit maakt reeds onderdeel uit van de onderzoeken en de effectbeoordeling in het planMER, zoals wateroverlast, bodemdaling, CO2-uitstoot en overstromingsrisico. Deze effectbeoordelingen worden als onderdeel van andere thema's onderzocht (bijvoorbeeld als onderdeel van het thema water, bodem en duurzaamheid).

## 5 Conclusie

De zienswijzen op de NRD zijn afkomstig van een breed veld van belangenorganisaties, particulieren en overheden uit de omgeving van de A15 Papendrecht-Gorinchem. Vanuit hun belangen en prioriteiten doen de indieners verschillende suggesties voor aanscherping van de reikwijdte en detailniveau van het planMER. Uit de zienswijzen blijkt betrokkenheid van de indieners bij de MIRT-Verkenning. Met name leefbaarheid wordt door indieners aangekaart als belangrijk punt, waar het planMER aandacht aan dient te besteden.

Naar aanleiding van de zienswijzen, bestuurlijke reacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt de aanpak in het kader van de m.e.r.-procedure MIRT-Verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem op enkele punten gewijzigd:

- Aanvullend op het toetsen van de geluidbelasting en de luchtkwaliteit aan de geldende wettelijke normen, worden de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit ook ten opzichte van de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) inzichtelijk gemaakt en beschreven.
- Het gezondheidsonderzoek wordt door middel van een Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR) uitgevoerd, in plaats van een Gezondheid Effect Screening (GES). De MGR-methodiek is een meer actuele en doorontwikkelde methode om de milieukwaliteit te beoordelen.

## Bijlage A Zienswijzen

Zienswijzenformulier A15 Papendrecht-Gorinchem

L.S.,

Als burger wonend langs de A15 begrijp ik dat er noodzakelijke ingrepen nodig zijn om de doorstroming te bevorderen (we zien het dagelijks stil staan).

Ik zou graag uw aandacht vragen voor: het **geluid** dat de A15 maakt voor omwonenden. Wij wonen in Sliedrecht langs de A15. Er staan geluidschermen, deze werken (voor het geluid haaks op de woningen). Maar een groot probleem is dat de wind het geluid van honderden meters verder alsnog meeneemt. De enige oplossing is misschien de rijksweg overdekt maken (?).

Nogmaals: voor de leefbaarheid is het echt nodig het geluidsniveau (fors) naar beneden te brengen. Kom gerust eens luisteren op een regenachtige herfstdag tijdens de avondspits of 's morgens om 5, 6 uur op een mooie zomerdag als het verkeer op gang komt.

Met vr gr,



**Uitgangspunten**

- 1) De A-15 is een zeer drukke verkeersader, zowel voor 'transit' alsook voor regionaal verkeer. Zeker ook met de nieuwe containerterminal en met de GOODMAN distributiecentra.
- 2) De Noordtunnel en Noordbrug vormen belangrijke 'op- en afgangen' en zorgen daardoor voor veel meer CO-2 en stofuitstoot.
- 3) Dit gebied (ook onze vestiging) kenmerkt zich door zeer hoge luchtvervuiling en extreem veel fijnstof en ultrafijnstof.
- 4) Met name bij de tunnelmonden.

Wij willen daarom graag het volgende:

- 1) **INHAALVERBOD** voor alle vrachtverkeer tussen de verbinding A-16 en A-27 (Gorkum) gedurende 24/7 (alle dagen en alle momenten dus!)
- 2) **MAXIMALE SNELHEID 90 KILOMETER** per uur voor ALLE verkeer tussen de verbinding A-16 en A-27 (Gorkum) gedurende 24/7 (alle dagen en alle momenten dus!)

Dat levert het volgende op:

- 1) Betere doorstroming van het verkeer; ook omdat er naast 'transit' veel door regionaal verkeer van de A-15 gebruik wordt gemaakt
- 2) Veel lagere CO-2 belasting en fijnstof/ultrafijnstof omdat er veel minder wordt 'opgetrokken' (versneld) bij de tunneluitgangen. Immers: er mag slechts 90 kilometer per uur worden gereden.
- 3) Vrachtwagens gaan elkaar niet inhalen bij slechts enkele kilometers snelheidsverschil.
- 4) Een veel betere luchtkwaliteit voor alle mensen (bedrijven en omwonenden).
- 5) Onze zienswijze lichten wij graag nader mondeling toe.

Alblasserdam, 19 oktober 2020

[REDACTED]

Participant is al 6,5 jaar in gesprek met ons Ministerie en met RWS. Destijds heeft hij zelfs de publieksprijs gewonnen voor zijn idee. Zie <https://beterbenutten.nl/nieuws/515/winnaars-picture-this-port-bekend>. Maar daarna is er niets mee gebeurd.

Het gaat om het volgende. Om de filevorming te verminderen zou je het vrachtverkeer op de trein kunnen zetten. De zogenoemde Ro Ro Rail systemen. Zie voor voorbeelden en bedrijven die deze diensten exploiteren de links hieronder.

Er zijn Ro Ro Rail systemen voor begeleid gecombineerd vervoer, waarbij de trekkende eenheden (trekkers) meegaan alsmede doorgaans de chauffeurs in een reizigerswagon:

- <https://www.flexiwaggon.se/> en de uitgebreide video op [youtu.be/KkxhhVeAVUQ](https://youtu.be/KkxhhVeAVUQ)
- Rollende Landstrasse (RoLa); begonnen in 1991 en rijdt in Oostenrijk op drie verbindingen <https://rola.railcargo.com>
- <https://ralpin.com/itool3/frontend/de/start/unsere-Angebote-8/>

Dit systeem, zie de twee links hierboven, leent zich niet voor het maken van tussenstops.

En dan systemen voor onbegeleid gecombineerd vervoer (trekkers gaan in principe niet mee):

- CargoBeamer, zie <https://www.cargobeamer.com/>
- (Moda)Lohr, zie:
  - o <https://www.viaa.com/en/>
  - o <https://lohr.fr/lohr-railway-system/>
  - o <http://lorry-rail.com/home/>
- Helrom, zie <https://helrom.com/>

Ook heeft participant plekken in gedachten waar je het vrachtvervoer kan laten laden en lossen. Bijv. bij Zevenaar, spoor richting Doetinchem langs het talud voor de A12. Daar ligt een strook die als opstappunt gebruikt zou kunnen worden. Wel moet er dan ook een op- en afrit komen. Ook weet hij nog een plek bij de boog richting Marconistraat. Voor de exacte locaties en meer inhoud graag even contact met participant opnemen. Ook waarschuwt participant ons dat er wel bestemmingsplannen kunnen liggen, dus haast is geboden. Er zijn bestemmingsplannen in voorbereiding waarbij er woningbouw voorzien is, in ieder geval op de eerste pier ter plaatse bekend als de Radiostraat. Bovendien zijn er wijzigingen van bestemmingsplannen in voorbereiding die in 2021 gepubliceerd worden.



Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie  
o.v.v. MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Rijswijk, 25 november 2020

Van:



VERZENDEN VIA [info@platformparticipatie.nl](mailto:info@platformparticipatie.nl) - REGISTRATIENUMMER 

Betreft: Platform Participatie - Zienswijze “Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem” ter inzage van vrijdag 16 oktober tot en met donderdag 26 november 2020.

Geachte mevrouw/heer,

Graag maak ik als particulier gebruik om mijn kennis op onder meer het gebied van modal shift naar voren te brengen. Modal shift kan als middel worden ingezet om luchtvervuiling en filevorming tegen te gaan.

### **Inleiding**

De doelstelling van het project A15 Papendrecht - Gorinchem is volgens de notitie kortweg gezegd gericht op het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid in beide richtingen van de A15. Daarbij dient volgens uw notitie wel een bijdrage te worden geleverd aan het programma Goederenvervoercorridors, waarbij de andere wegvakken van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet niet extra worden belast als gevolg van maatregelen aan de A15 Papendrecht – Gorinchem.

De maatregelen die worden voorgesteld zijn vooral gericht op een verbreding en andere aanpassingen van de A15 inclusief de toe-en afritten. Bij de geopperde maatregelen zal dat mijns inziens echter een aantrekkelijke werking op het vrachtverkeer en ander verkeer hebben. Prognoses geven nu al aan dat het vrachtverkeer zal toenemen, waardoor het niet onwaarschijnlijk is dat het wegennet elders zal dichtslibben.

Verder wordt geconstateerd dat harde mobiliteitsmanagementmaatregelen die zich richten op een ‘modal shift’ van de weg naar de overige modaliteiten effectiever zijn dan het bevorderen van duurzaam vervoer door het veranderen van het gedrag van mensen. Kansen worden gezien om lokaal vrachtvervoer af te wikkelen via het water. Ook wordt het creëren van een extra hub op de Betuweroute genoemd. Voor de extra hub op de Betuweroute wordt gesteld dat deze niet past binnen het bestaande beleid van de Goederenvervoercorridor (?). Het beleid richt zich volgens de ‘Nota Kansrijke Alternatieven’ op het versterken en optimaliseren van bestaande hubs en niet op de realisatie van nieuwe hubs in deze regio.<sup>1</sup> En ‘modal shift’ van de weg naar het spoor gericht op vrachtvervoer dient volgens de notitie te worden gestimuleerd. Echter nergens in de notitie wordt aangegeven hoe daar invulling aan moet worden gegeven.

---

<sup>1</sup> MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem - Nota Kansrijke Alternatieven (p.8+20+38)

## Feitelijke achtergrond

Goederenvervoer en logistiek vormen een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. De Goederenvervoeragenda (juli 2019) richt zich op het binnenlandse goederenvervoer en het continentale transport naar het Europese achterland via weg, water, spoor en buisleiding. In mijn zienswijze richt ik mij vooral op modal shift van de weg naar het spoor.

“De ambities in het Regeerakkoord zijn vertaald in een groeidoelstelling: de omvang van het goederenvervoer per spoor moet groeien van het huidige niveau van 42 miljoen ton (2016) naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030 (volgens de Welvaart en Leefomgeving WLO-scenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau). Dit is ook in lijn met de Lange Termijn Spoor Agenda en de ambitie van het Klimaatakkoord. Hiermee wordt het spoorgoederenvervoer onderdeel van een internationaal speelveld van synchro-modale logistieke dienstverlening en draagt het bij aan duurzame welvaartsontwikkeling.” Aldus de staatssecretaris van Infrastructuur en waterstaat S. van Veldhoven - Van der Meer.<sup>2</sup> Het spoor heeft volgens TNO een potentie om 12% (43 miljoen ton) van het wegvervoer ‘over te nemen’ door een modal shift.<sup>3</sup> Zie ook bijlage 1 “Meer gebruik van spoor”.

Gezien de voordelen van het spoor en door invoering van innovatieve systemen zijn de bovenstaande ambities naar mijn mening te bescheiden. De Europese Unie stelt hogere eisen.

Voordelen van goederenvervoer over het spoor zijn:

- Efficiënter en schoner goederenvervoer (minimale uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof);
- Een betere bereikbaarheid van Nederland (minder stremmingen / congesties);
- Minder onderhoud aan de wegen door spoorvorming e.d. (aanzienlijke besparing van beheer- en onderhoudskosten, zie ook bijlage 2 Onderhoud wegen);
- Als er meer goederen via goederentreinen worden vervoerd, komt er meer ruimte op de wegen (uitbreiding dan wel verbreding van wegen niet of minder noodzakelijk)

Het vrachtvervoer over de weg scoort het hoogst voor de CO<sub>2</sub> emissie in grammen per tonkm vervoer product met een emissie van rond de 100 gram, binnenvaart komt daarna met zo'n 40 gram. Spoorvervoer levert de minste CO<sub>2</sub> emissie op: rond 20 gram per tonkm voor diesel-treinen. Elektrische treinen zijn nog efficiënter en rijden vaak al klimaatneutraal door het gebruik van groene stroom (windturbines).<sup>4</sup> Hier wordt niet de uitstoot van NO<sub>x</sub> en fijnstof genoemd waarvoor een zelfde soort gunstige milieuvriendelijke uitkomst voor het spoor geldt.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) onderstreept de visie dat de broeikasgasemissies binnen de vervoerssector in 2050 met 60 % moeten zijn teruggedrongen. Europese landen moeten het vrachtverkeer over de wegen verminderen en emissies van het broeikasgas CO<sub>2</sub> en schadelijke stoffen in de logistieke sector drastisch terugdringen. Vanwege congesties op de wegen en de ongewenste uitstoot van CO<sub>2</sub> en schadelijke gassen/stoffen moet het huidige aandeel van slechts 9 à 11% van de goederen per spoor in Europa volgens de Europese Unie voor de langere afstanden groeien naar 50%. Het Europees Parlement heeft tevens gesteld dat de aangekondigde concrete maatregelen van het ‘Witboek Vervoer 2050’ door de transportsector versneld moeten worden uitgevoerd. Men wil dit o.m. bereiken door Modal Shift d.w.z. verschuiving van vervoer over de weg naar het spoor en het water. Volgens het EESC zijn er een aantal initiatieven ontplooid, maar dat deze tot dusverre vrij beperkte resultaten hebben opgeleverd.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Brief van staatssecretaris inzake Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer - 19 juni 2018

<sup>3</sup> Modal shift van weg naar spoor Potentie tot 2050 en effect op CO<sub>2</sub>-uitstoot” - 2017 TNO (p.3)

<sup>4</sup> Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost Handelingsperspectieven Tussenrapportage September 2019  
<https://www.prorail.nl/nieuws/prorail-over-op-windenergie>

<sup>5</sup> Het Witboek vervoer 2050 – 2011 en Witboek Standpuntnota – mei 2016

Inmiddels zijn de doelstellingen binnen de Europese Unie bijgesteld. Vervoer is goed voor een kwart van de broeikasgasemissies van de EU en neemt nog steeds toe. Om klimaatneutraliteit te realiseren, moeten tegen 2050 de vervoersemisies met 90 % zijn afgenomen. Zowel het vervoer over de weg als dat per spoor, door de lucht en over het water zal moeten bijdragen tot die vermindering.

In de markt is steeds meer behoefte aan terminals als overslagpunten in intermodale vervoersdiensten. De overslag kan daarbij gericht zijn op doorvoer, maar ook gericht zijn op de knooppunten ten behoeve van de maakindustrie of distributiecentra. Maar door onvoldoende steun van de overheid is realisering van spoorterminals nauwelijks mogelijk. Een meer proactieve houding van de overheid is gewenst om de ambities in het regeerakkoord te kunnen waarmaken.

Verder wordt er een sterke groei van het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en de opkomende economieën in Centraal- en Oost-Europa verwacht. De goederencorridor Oost is gericht op de corridor Rotterdam-Arnhem/Nijmegen-Duitsland en omvat de volgende infrastructuur voor modaliteiten<sup>6</sup>:

- Weg: A15
- Spoor: *Betuweroute*
- Binnenvaart: Waal

De goederencorridor Zuidoost is gericht op de corridor Rotterdam-Noord-Brabant/Limburg-Duitsland en omvat de volgende infrastructuur voor modaliteiten:

- Weg: A16 / A58 / A67
- Spoor: *Brabantroute*
- Binnenvaart: Maas en Brabantse kanalen
- Buisleidingen

Gebleken is dat onvoldoende overslagpunten of hubs aan het spoor aanwezig zijn. Beschikbare potentiële locaties voor terminals en hubs aan het spoor worden bedreigd door ruimteclaims (natuur, recreatie, verstedelijking), onzorgvuldige besluitvorming door opheffing van stamlijnen en soms door opheffing van nabijgelegen havens die bijvoorbeeld geschikt worden gemaakt voor drijvende woningen.

Wel dient aantasting van het landschap door de aanleg van distributiecentra - de zo genoemde “verdozing” van het landschap - zoveel mogelijk te worden voorkomen. Daarom zal in verband met de beperkt beschikbare ruimte in Nederland slimme en innovatieve systemen ingezet dienen te worden, waarbij de ruimte optimaal kan worden benut. Behalve voorbeelden voor nog mogelijke locaties voor in te richten overslagpunten zal ik ook enkele voorbeelden van innovatieve systemen aandragen die daadwerkelijk kunnen bijdragen om aan de verschillende opgaven tegemoet te komen.

En hoewel het spoor ten opzichte van vervoer over het water vooral voor tijdgevoelige en en/of hoogwaardige goederen uitermate geschikt is, zal het spoor ook meer efficiënt gemaakt moeten worden door een algehele invoering van bij voorkeur een en hetzelfde ERTMS-systeem, zodat snelle goederentreinen tussen reizigerstreinen kunnen worden ingezet, waardoor de bezettingsgraad van het spoor kan worden vergroot en daardoor ook de meer gewone goederen voor transport over het spoor in beeld zullen komen.

Nu wordt nog steeds vooral aandacht besteed aan de verbreding en aanleg van wegen, terwijl veel meer concrete maatregelen voor vrachtvervoer over het spoor genomen dienen te worden. De overheid dient een distributienetwerk over het spoor niet alleen aan marktpartijen over te laten. Door de ingewikkelde logistieke goederenvervoersstrategieën dient de overheid juist een netwerk met overslagpunten langs het spoor aan te bieden waar marktpartijen relatief eenvoudig gebruik van kunnen maken.

---

<sup>6</sup> Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost Handelingsperspectieven Tussenrapportage September 2019

Verder wordt nu teveel aandacht besteed aan containers, die overigens voor het grootste deel over de weg worden vervoerd. Maar naar schatting van al het vrachtverkeer op de Europese wegen beslaat 60 tot 85% uit opleggers (semi-trailers). De veelal niet kraanbare semi-trailers zijn met innovatie-systemen over het spoor snel en flexibel te vervoeren.

Tenslotte is het interessant om een indruk te krijgen hoe de EU en sommige lidstaten omgaan met RoRo-Rail. De EU had namelijk al in de periode 2000-2002 door dat er iets op dit vlak moest gebeuren (zie bijlage 3).

### **Stagnatie spoorgoederenvervoer**

Het spoorgoederenvervoer groeit in Nederland niet met de toename van bijvoorbeeld containergroei. Het spoorgoederenvervoer stagneert al jaren op een aandeel van < 6% van het totale goederenvervoer van/naar en in NL. En bijvoorbeeld in 2017 is ten opzichte van 2016 het aantal goederentreinen met 6% gedaald en het bruto-tonnage met 8 % afgenomen.<sup>7</sup>

“De ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in Nederland laat de afgelopen jaren niet de beoogde groei zien. De groei blijft achterwege en daarmee staat de positie van het spoorgoederenvervoer en de positie van de Nederlandse zeehavens en industriegebieden onder druk. Dit is een constatering die alle partijen delen. De kostenontwikkeling van het spoorgoederenproduct in Nederland is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de ons omringende landen. Door de kostenstijgingen (qua gebruiksvergoeding maar ook qua kosten als gevolg van ERTMS) en een verminderde betrouwbaarheid (Rastatt en tijdspad Derde Spoor) neemt de aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer voor ladingeigenaren af. Ook leidt het gebrek aan coördinatie over de keten heen tot extra kosten omdat elke schakel met name zichzelf optimaliseert. Dit vormt een risico voor de concurrentiepositie van Nederland Distributieland en de Nederlandse zeehavens en industriegebieden.”<sup>8</sup>

Daarbij komt ook nog eens dat volgens macro-economische prognoses het Europese goederenvervoer over land tegen 2030 met 30% zal groeien, ervan uitgaande dat er geen financiële crises meer zullen zijn met verwoestende gevolgen voor de Europese industrie en het vervoer (groei 2018 – 2030 volgens OECD).<sup>9</sup>

Terwijl het goederenvervoer toeneemt, neemt het spoorgoederenvervoer in Nederland af. Dat is een zorgelijke trend die gekeerd dient te worden. In plaats dat de aandacht naar de capaciteitsvergroting van het wegennet uitgaat, zullen juist alle zeilen bijgezet moeten worden om het spoor te stimuleren. Het Rijk en andere overheden kunnen niet meer rustig toekijken of marktpartijen het initiatief zullen nemen. Te meer daar het buitenland beschikt over stimuleringsfondsen waaruit bijvoorbeeld in Duitsland spoorterminals voor 80 à 100 % worden betaald.<sup>10</sup>

De opgave voor de BV-Nederland is om CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof omlaag te krijgen door goederen met de schoonste modaliteit d.i. het spoor te laten vervoeren. De CO<sub>2</sub>-uitstoot per km rond de A15 wordt voor een groot deel veroorzaakt door het vrachtverkeer.<sup>11</sup> Ook het landschap dient niet onnodig verder te worden aangetast door de verdozing daarvan door een ruimtelijke uitwaaiing van kantoren en bedrijven, billboards en vestigingen van fastfoodketens.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Masterplan Spoorgoederenvervoer 2018 p.2 en 5

<sup>8</sup> idem p.4 (zie ook 4<sup>de</sup> alinea van p.2)

<sup>9</sup> 30 by 2030 Rail Freight strategy to boost modal shift - Railfreight Forward European Rail Freight vision 2030

<sup>10</sup> Rail Terminal Zuid-Holland - Locatiekeuze en beoordeling overslagsystemen (Ecorys) p.36

<sup>11</sup> A15 - Corridor - Technisch rapport Verkeerskundige Analyse 2015 p.25

<sup>12</sup> Bloeiende bermen - Verstedelijking langs de snelweg - Ruimtelijk Planbureau, Den Haag 2006

Gezien de aantasting van de leefomgeving door luchtvervuiling, filevorming en aantasting van het landschap veroorzaakt door uitbreiding van snelwegen dienen maatregelen te worden genomen om de schoonste modaliteit - het spoor - met kracht te stimuleren.

### **Harde mobiliteitsmanagementmaatregelen**

Harde mobiliteitsmanagementmaatregelen richten zich op een 'modal shift' van de weg naar de overige modaliteiten, waarbij ik mij richt op het spoor. Ik zal een aantal innovatieve wagensystemen noemen, waarbij ik om dubbele informatie te voorkomen direct verwijs naar bijbehorende websites.

Modal shift van weg naar spoor kan door middel van zogenaamde RoRo-Rail systemen worden toegepast en meegenomen worden als een kansrijke meekoppelkans in het vervolgtraject. Met deze systemen kunnen de geschetste fenomenen (o.a. voertuigverliesuren door hoge intensiteit en ongelukken, colonnevorming vrachtverkeer, slechte doorstroming) genoemd in deze notitie worden beteugeld, omdat met deze (deels innovatieve) systemen - ook - niet kraanbare opleggers per spoor vervoerd kunnen worden. De verlading vindt namelijk horizontaal plaats (Roll on / Roll off).

Zoals eerder genoemd worden niet kraanbare opleggers door de wegtransportsector veruit het meest ingezet. Vandaar dat deze horizontale overslagsystemen vooral zijn ontworpen / ontwikkeld om de wegen te ontlasten.

Mijn motto: Haal een flink deel van de vrachtwagens van de weg af en zet dit deel op het spoor!

Er zijn RoRo-Rail systemen voor begeleid gecombineerd vervoer (waarbij de trekkende eenheden - trekkers) meegaan alsmede doorgaans de chauffeurs in een reizigerswagon):

a. **Flexiwaggon**

Is het meest flexibele systeem. Het systeem is geschikt voor laden en lossen dat in 10 minuten plaats kan vinden en desgewenst zijn tussenstops mogelijk. De tweede generatie Flexiwaggon bevindt zich in het stadium van test- en certificatie werkzaamheden. Voor een succesvolle lancering van de nieuwe wagen op de internationale markt worden kopers en investeerders gezocht.

[www.flexiwaggon.se](http://www.flexiwaggon.se)

<https://youtu.be/KkxhhVeAVUQ> (uitgebreide video)

b. **Rollende Landstraße (RoLa)**

RoLa wordt op vier trajecten ingezet: Brenner-Wörgl, Trento-Wörgl, Wels-Maribor en Freiburg im Breisgau-Navarro.

<https://rola.railcargo.com/en/>

[http://www.ralpin.com/itool3/frontend/de/start/Unser-Angebot\\_\\_8/](http://www.ralpin.com/itool3/frontend/de/start/Unser-Angebot__8/)

(dit systeem leent zich niet voor het maken van tussenstops)

Systemen voor onbegeleid gecombineerd vervoer (trekkers gaan in principe niet mee):

c. **CargoBeamer**

CargoBeamer wordt ingezet op het traject Wolfsburg-Bettembourg en Kaldenkirchen- Domodossola.

[www.cargobeamer.com](http://www.cargobeamer.com)

d. **(Moda)Lohr**

Modalohr wordt op vier trajecten ingezet nl. Le Boulou - Bettembourg, 'Aiton-Bourgneuf' - Orbassano, Orbassano - Calais en Le Boulou - Calais

[www.viaa.com](http://www.viaa.com), <https://lohr.fr/lohr-railway-system/>

<http://lorry-rail.com/home/>

e. **Megaswing van Helrom**

Dit systeem wordt ingezet op het traject Düsseldorf-Wenen.

[www.helrom.com](http://www.helrom.com).

Modal shift van weg naar spoor kan bijdragen aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Het spoor is een van de meest energie-efficiënte vervoersmodaliteiten voor goederen en passagiers. De geringe rolweerstand is daarvoor een van de belangrijkste redenen (zie bijlage 4). Behalve de reeds in het buitenland toegepaste RoRo-Rail systemen zijn er meerdere interessante plannen om (niet) kraanbare oplegger over het spoor te vervoeren (zie bijlage 2).

In het buitenland zijn dus al verschillende van de door mij bedoelde systemen operationeel. Het lijkt mij daarom van belang dat Nederland en vooral Rotterdam wordt aangesloten op de geplande netwerken van reeds operationele systemen als Cargobeamer, ModaLohr en Helrom.

### **Spoorterminals / overslaglocaties**

Mijn ervaring is dat de overheid wacht op de marktpartijen en de marktpartijen wachten op de overheid om mee te werken aan (horizontale) overslagsystemen. Door marktpartijen is interesse voor horizontale overslagsystemen om meer vrachtwagens over het spoor te vervoeren. Dat is bijvoorbeeld gebleken na een oproep van "De Verkeersonderneming" voor ideeën om meer wegtransport te verplaatsen naar vervoer over water of per spoor. In 2014 heb ik het idee voor technieken om meer vrachtwagens over het spoor te vervoeren volgens horizontale overslagsystemen ingediend, waarmee ik prompt de publieksprijs heb gewonnen.<sup>13</sup> Maar zoals eerder gesteld is in tegenstelling tot het buitenland het spoorgoederenvervoer in Nederland niet aantrekkelijk genoeg. Gezien de ambities in het regeerakkoord "Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer" vind ik dat de rijksoverheid daar verandering in moet brengen.

#### *Marconistrip*

Tevens heb ik in mijn inzending aandacht gevraagd voor mogelijke locaties in Rotterdam waar verlading met de genoemde systemen kan plaatsvinden. Er zijn in Rotterdam weinig overslaglocaties beschikbaar waar verlading met RoRo-Rail kan plaatsvinden. Ik heb er op aangedrongen om de spoorlocatie Marconistrip aan de Marconistraat (Merwedehaven) te reactiveren. Vanaf de hoofdsporen is de Spoorboog bij Spangen, die er nog ligt en na herlegging van spoor, behalve vanaf Rotterdam CS tevens vanaf Gouda bereikbaar door gebruik te maken van de Blijdorpbog; dit is van belang in verband met "beschikbaarheid van andere routes". Met een spoor(weg)overgang naar rechts afbuigend over het Marconiplein wordt na circa 150 meter de Marconistrip bereikt waar treinen met een lengte van 740 meter kunnen worden behandeld. Wel moeten er dan enkele opstellen worden gesloopt. Het rijden van goederentreinen met een lengte van 740 meter kan zorgen voor flinke kostenverlaging in met name het intermodaal vervoer, zodat ook de prijs van het vervoer voor verladers flink kan dalen.

---

<sup>13</sup> <https://www.nieuwsbladtransport.nl/wegvervoer/2014/03/19/gezocht-ideeen-om-files-in-het-havengebied-op-te-lossen/> - <https://www.beterbenutten.nl/nieuws/515/winnaars-picture-this-port-bekend> - <https://www.nieuwsbladtransport.nl/wegvervoer/2014/06/13/michel-snieder-heeft-beste-idee-voor-picture-this-port/>

Er dient nu wel adequaat gehandeld te worden anders is het te laat om hier op de Marconistrip nog iets met RoRo-Rail van de de grond krijgen, want “De Werkplaats” staat aan de Merwehaven en kijkt uit op de Merwepieren, waar woningbouw is gepland. Komend jaar zal het ontwerp Bestemmingsplan M4H worden gepubliceerd.<sup>14</sup>

Ik vraag mij af of er wel voldoende rekening wordt gehouden om goederentransport over het spoor met voldoende (horizontale) overslagpunten mogelijk te maken. In Rotterdam zijn weinig overslaglocaties beschikbaar waar verlading met RoRo-Rail kan plaatsvinden. Als volgens de eisen van de staatssecretaris spoorgoederenvervoer moet groeien en daarmee de synchromodale logistieke dienstverlening, dan dienen gerichte maatregelen te worden genomen. Nu ontbreken concrete maatregelen om het spoorgoedervervoer daadwerkelijk te stimuleren.

#### *Botlek - Merseyweg*

In de Botlek wordt momenteel gewerkt aan de realisering van het Theemswegtracé. Dit tracé buigt bij het begin van de Theemsweg naar links af van de Havenspoorlijn om vervolgens verderop weer aan te sluiten op de Havenspoorlijn even voorbij de Calandbrug met als gevolg dat er een loos stuk spoorlijn overblijft tussen het begin van de Theemsweg tot vlak na de Calandbrug.

Het voornemen is thans om na indienststelling van het Theemswegtracé eind 2021 het op dit stuk aanwezige spoor met bovenleiding te verwijderen (?). Het zou beter zijn om een en ander zo veel mogelijk in stand te houden, maar het deel begin Theemsweg - ongelijkvloerse kruising ex Havenspoorlijn/A15 aan de Merseyweg op maaiveld niveau te brengen. Deze locatie is geschikt als een potentiële overslag voor RoRo-Rail met name voor Flexiwaggon vanwege de beperkte opstelruimte voor vrachtwagens. Nader onderzoek voor uitvoering is gewenst.

#### *Mainport - Greenport - Growport*

Met de inzet van eerder genoemde locaties als overslagpunt kan tevens het Westland worden bediend zodat tegemoet wordt gekomen aan de ambitie van de provincie Zuid-Holland. Die wil dat Mainport (de Rotterdamse haven) en Greenport (Westland/Oostland) elkaar versterken door middel van ‘kruisbestuiving’ om zodoende te komen tot **Growport**.

Behalve de Rotterdamse haven genereert ook het Westland, verderop in Rivierenland, veel vrachtverkeer op de A15 hetgeen mij dikwijls is opgevallen. Het kunnen halen van aanlever-tijden (just in time) is voor Westlandse verladers van groot belang.

#### *Arnhem - Valburg*

Voor pendeltreinen volgens een van de eerder genoemde RoRo-Rail systemen dienen er locaties in de omgeving van Arnhem gevonden te worden. Onlangs verscheen er een relatief positief bericht over de te realiseren railterminal aan de Betuweroute te Valburg. De gemeente ging akkoord nadat toegezegd is om verkeers- en geluidsoverlast te beperken. Indertijd was daar een plan voor een Multimodaal Transport Centrum, maar kwam niet verder dan de teken-tafel.<sup>15</sup> Het lijkt mij raadzaam om hier nu alvast twee spoorsecties van ieder tenminste 740 meter met adequate verharding erlangs te reserveren met vastlegging om te zijner tijd op deze locatie bijvoorbeeld Flexiwaggon-treinen te kunnen laden en lossen.

---

<sup>14</sup> <https://m4hrotterdam.nl/nieuws/informatie-procedure-bestemmingsplan-mer-m4h/>  
<https://www.maritiemnederland.com/nieuws/royal-roos-en-value-maritime-naar-voormalige-fruitloods>  
[https://groupa.nl/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-11-Bouw-in-Uitvoering\\_GROUP-A.pdf](https://groupa.nl/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-11-Bouw-in-Uitvoering_GROUP-A.pdf)

<sup>15</sup> Kosten Railterminal bij Reeth en Valburg van 43 naar 65,5 miljoen euro - de Gelderlander 30-10-20  
Review Rail Terminal Gelderland - In opdracht van Provincie Gelderland - December 2016

### *Hazenpad - Zevenaar*

Tussen het punt waar de spoorlijn naar Doetinchem aftakt van de lijn Arnhem - Emmerich en de A12 is aan de rechterkant langs het talud van de A12 een strook aanwezig (plaatselijk bekend als Hazenpad) met voldoende lengte en breedte om hier een eindpunt aan te leggen voor pendels vanuit Rotterdam. Er moeten dan wel op- en afritten worden aangelegd naar en vanaf de A12 en komende vanaf de Betuweroute moet er een extra korte spoorboog aangelegd worden om op het spoor richting Doetinchem te komen, vanaf Arnhem is dat niet nodig.

### *Arnhem Goederen Oost*

Arnhem Goederen Oost zou mogelijk een goede overslaglocatie zijn ware het niet dat daar momenteel iets gaande is hetgeen blijkt uit het bericht "Opstel terrein Arnhem Goederen" te vinden in het maandblad "Op de Rails" #2020-9 blz. 403 en 405. Het blad wordt per post verstuurd aan de leden van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwezen (NVBS):

"In juni en juli zijn voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om het oostelijke deel te saneren. Het westelijke deel met onder andere het voormalige postperron en verschillende, zelden gebruikte rangeersporen en de opstelplaats voor Spenoslijptreinen blijven onaangeroerd. Langs een van de sporen is een nieuwe losweg aangelegd en het spoor zelf is gewijzigd in straatspoor omdat de bestaande losweg op het oostelijke emplacement moet wijken. Spoor-aannemers gebruiken deze losweg regelmatig en incidenteel vindt er commercieel vervoer plaats."

Hier zou misschien iets mogelijk zijn voor overslag met RoRo-Rail (i.c. Flexiwaggon) indien deze losweg voldoende lengte en breedte heeft. "Onder andere door grondruil is het oostelijke deel van Arnhem Goederen in eigendom van NS, die hier een opstel terrein zal laten bouwen met een capaciteit van twaalf sporen van 600 tot 680 meter. . . . Voor dergelijke functies stelt ProRail geen sporen ter beschikking; reden waarom NS op eigen grond opstel heden als op Arnhem Goederen en bij de Wagenwerkplaats Amersfoort inricht. Volgens de planning komt het nieuwe opstel terrein in de zomer van 2021 in gebruik."

### *Emplacement Arnhem Goederen - industrieterrein Kleefse Waard*

"Door de wijziging van het emplacement Arnhem Goederen wordt de aansluiting van de gemeentelijke stamlijn naar industrieterrein Kleefse Waard verwijderd. Deze stamlijn is al jaren in onbruik en deels onder gestorte grond verdwenen. Mocht herindienststelling van de stamlijn in beeld komen, dan moet NS meewerken en meebetalen aan het maken van een nieuwe aansluiting op of bij het opstel terrein. De stamlijn is door de minister uit het "Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen" verwijderd om overdracht van de grond aan NS mogelijk te maken." De spoorlocatie Kleefse Waard kan dus toch door/na herindienststelling van de stamlijn een optie zijn om daar iets te doen met RoRo-Rail (i.c. Flexiwaggon).

### *Arkel*

Op zich leent de Flexiwaggon zich, gezien zijn karakteristieken, zeer goed voor het maken van tussenstops aan/langs de Betuweroute (bijv. in de nabijheid van de grens van het projectgebied ter hoogte van Arkel). Echter zou er worden gekozen voor het maken van een tussenstop of tussenstops dan gaat dat wel ten koste van de (korte) doorlooptijd van het transport. Voor de hand zou dan liggen om aparte pendels in te leggen vanaf mogelijke tussenstopplaatsen naar de hierboven genoemde "eindpunten".



## **A15 Papendrecht-Gorinchem en het aansluitende wegennet**

Ondanks de publieksprijs om de A15 te ontlasten door toepassing van RoRo-rail is daar geen gevolg aan gegeven, terwijl tijdens een bijeenkomst in februari 2014 te Tiel een Manifest werd uitgereikt met als titel “A15 corridor - de verbinding met Europa”.

Daarin luiden organisaties als EVO, TLN, MKB Nederland midden en VNO/NCW, regio west en midden de noodklok. Zij concluderen dat een gegarandeerde doorstroming van het verkeer op de A15 noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de regionale economie rond de corridor en voor de BV Nederland. De maximale capaciteit van de A15 is volgens hen nu reeds bereikt, terwijl het weggebruik de komende jaren flink zal toenemen waardoor de verkeersveiligheid van weggebruikers ook onder druk zal komen te staan. De A15 is dé verbindingsschakel tussen vier van de tien Nederlandse logistieke hotspots in dit geval de Haven van Rotterdam, Maasvlakte, Rivierenland, Arnhem-Nijmegen.

Om een duurzaam grensoverschrijdend goederenverkeer te waarborgen is een verklaring tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ondertekend. Voor de twee belangrijke Europese corridors (Rijn-Alpen en Noordzee-Oostzee) - waar de A15 deel van uit maakt - zijn volgens de ministeries de gemeenschappelijke uitdagingen met betrekking tot capaciteit, efficiëntie en overlast van het verkeer in deze corridors gigantisch.<sup>16</sup>

Een dreigende volledige dichtslibbing van de Gateways naar Europa werd ook tijdens het Spoorcafé op 25 januari 2018 in het Zalmhuis te Rotterdam bevestigd door de heer Steven Lak: “*over acht jaar staat alles vast*”. Hij is voorzitter van EVO, RPPC en de spoorgoederentafel. Er zijn dus niet alleen problemen op het deeltracé A15 Maasvlakte - ruit Rotterdam maar op de gehele A15. Welke harde maatregelen anders dan aanpassingen van de weg worden genomen om congesties van de A15 en het daarop aansluitende wegennet te voorkomen?

## **Innovatieve pendeltreinen**

Om de A15 te ontlasten zijn knelpunten onderzocht en oplossingsrichtingen aangegeven. Genoemd wordt het stimuleren van vervoer over het spoor door in te zetten op hoogwaardige overslagpunten, zoals de Railterminal Valburg. Ook wordt gesteld dat het goederenvervoer over het spoor efficiënter kan worden gemaakt door langere treinen mogelijk te maken.<sup>17</sup> Niet wordt genoemd dat snelle pendeltreinen voor begeleid (met chauffeur) gecombineerd vervoer kunnen worden ingezet om de A15 te ontlasten, waarbij tevens kan worden voldaan aan het klimaatakkoord.

Door het inzetten van systemen voor begeleid gecombineerd vervoer tussen de hierboven genoemde locaties in het Rotterdamse havengebied en Arnhem e.o. kunnen bestemmingen snel en veilig worden bereikt. Het gaat om pendeltreinen die bestaan uit wagens, die snel kunnen rijden en die snel gelost en geladen kunnen worden.

Maar tevens kunnen de hierboven genoemde systemen (c, d en e) voor onbegeleid gecombineerd vervoer vanuit het Rotterdamse havengebied worden ingezet. Deze systemen worden meestal ingezet op langere trajecten. Vanuit Rotterdam gaat het dan om treinen naar het buitenland - voornamelijk Duitsland - die over de Betuweroute worden geleid. Alle opleggers die op de goederentreinen meegaan dragen bij aan de vermindering van de verkeersdruk op de A15 en het aansluitende wegennet, waarbij het milieu minder wordt belast.

---

<sup>16</sup> Appendix Intentieverklaring over samenwerking op het gebied van mobiliteit en verkeer - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

<sup>17</sup> Verkeersonderzoek A15 Bijlage 2: oplossingsrichtingen - 16 mei 2018

## *Flexiwaggon*

Een Flexiwaggontrein is bijzonder geschikt als pendeltrein. Na het prototype dat gebouwd is in 2008 / 2009 is men momenteel bezig met de bouw van de definitieve versie die geschikt is voor een snelheid van maximaal 120 km/uur. Voor deze tweede generatie Flexiwaggon wordt nu een nieuwe aandelenemissie uitgevoerd om de voorwaarden te scheppen voor introductie op de internationale markt.

Verder is onderzoek nog gaande om een versie te ontwikkelen die geschikt is voor max. 160 km/uur. Komt deze laatste versie beschikbaar en wordt deze voor die snelheid toegelaten op het spoor dan is het wenselijk dat ProRail de baanvaksnelheid op de Betuweroute verhoogt naar max. 160 km/uur. De huidige baanvaksnelheid is max. 120 km/uur.

Bij Flexiwaggon kan het draaien van de bakken zelfs vanuit de cabine van de locomotief aangestuurd worden door de machinist mits de voorziening daarvoor aanwezig is; zie de bovenstaande uitgebreide video. Met Flexiwaggon wordt een zo kort mogelijke doorlooptijd van het transport mogelijk.

## **Conclusie**

Volgens de ambities in het regeerakkoord dient het goederenvervoer per spoor te groeien, terwijl nu een dalende trend is ingezet. Daardoor kunnen emissies van het broeikasgas CO<sub>2</sub> en schadelijke stoffen in de logistieke sector niet volgens de opgave worden teruggedrongen. Bij de voorspelde toename van goederenvervoer zal verbetering van de A15 ook niet toereikend voor een goede doorstroming van het verkeer zijn. Sturing door de Rijksoverheid is noodzakelijk om vooral harde mobiliteitsmanagementmaatregelen te nemen, waarbij innovatieve spoorgoederenvervoerssystemen als Flexiwaggen, Modalohr e.d. met bijbehorende spoorterminals c.q. overslagpunten gerealiseerd worden. Beschikbare maar vaak ook bedreigde potentiële overslaglocaties - die in deze zienswijze zijn genoemd - zullen moeten worden behouden en daar waar dat wenselijk is ontwikkeld worden ten behoeve van genoemde systemen. De vraag is niet of maar wanneer Nederland en daarmee ook Rotterdam goederen zoveel mogelijk klimaatneutraal en duurzaam naar het achterland kan transporteren.

Hoogachtend,



## BIJLAGE 1

### Infographic Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer - 2018 (enkele voorbeelden)



Modal shift kansen komen uit het Rapport: "Modal shift van weg naar spoor Potentie tot 2050 en effect op CO<sub>2</sub>-uitstoot" - 2017 TNO (poster: EVO-FENEDEX)

Aanvullende literatuur inzake milieuvoordelen van het spoor:

- 30 BY 2030: towards a better transport mix for europe's future
- 30 by 2030 Rail Freight strategy to boost modal shift - Rail Freight Forward 13.12.2018
- <https://www.railfreightforward.eu/>

## BIJLAGE 2

### Aanvullende informatie

#### *Plannen voor RoRo-systemen*

Frankrijk en Spanje - ADIF, RENFE en SNCF Réseau - hebben in 2017 aan fabrikanten van rollend materieel een haalbaarheidsonderzoek voor vervoer over het spoor van niet kraanbare opleggers met en zonder trekker gevraagd. Spoorterminals dienen treinen met een lengte van 750, 800 en 1000 meter te kunnen verwerken.<sup>18</sup>

In 2016 is een samenwerking tussen de Franse regio Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes en Spaans Baskenland tot stand gekomen voor de realisatie van een Atlantische spoorsnelweg tussen Calais en Vitoria. Frankrijk had daartoe reeds in 2012 de aanzet gegeven. Op deze spoorsnelwegen worden vrachtwagens of opleggers op speciale wagons gereden. Op deze manier wordt een groot aantal vrachtwagens van de weg gehaald. De ingebruikname is uiterlijk in 2023 voorzien.

In Zuid-Californië heeft men belangstelling voor emissievrije, geëlektrificeerde intermodale goederentreinen voor korte afstanden dat wil zeggen RoLa en Flexiwaggon. Vandaar dat Flexiwaggon een Amerikaanse “subsidiary company” heeft opgericht (Flexiwaggon-america).<sup>19</sup>

#### *Bovenleidingen en het ontbreken daarvan*

Diverse genoemde locaties beschikken niet over een bovenleiding. Uiteraard kan dat worden opgelost door ter plaatse een bovenleiding aan te leggen. Maar als dat niet mogelijk is dan bestaan er elektrische locomotieven met een diesel-aggregaat die het mogelijk maakt om met name goederenwagens te plaatsen op sporen waar geen bovenleiding aanwezig is (last mile facility). Siemens met de Vectron en Bombardier met de Traxx kunnen dit type locomotief leveren.

#### *Onderhoud wegen*

De inzet van RoRo-Rail doet kennelijk de regelmatig te maken onderhoudskosten door tolmaatschappijen aan autosnelwegen dalen omdat deze minder vaak aan onderhoud toe zijn. Bij toepassing van het ModaLohr systeem zijn tolmaatschappijen mede investeerder/partner in betrokken vennootschappen. Bij het tweede voorbeeld financiert zelfs de staat mee.

1. Bernard Val, Chmn. Autoroutes du Sud de la France (ASF) financiert, bouwt en exploiteert het grootste netwerk van tolwegen in Frankrijk. In december 2005 koos de Franse regering ervoor om ASF volledig te privatiseren door haar belang van 50% aan Vince te verkopen. In dezelfde maand kondigde ASF een partnerschap aan met CDC, Modalohr, SNCF en Chemins de Fer Luxembourgeois om de joint venture Lorry-Rail op te richten, die een nieuwe piggy-back-pendeldienst zal promoten, op de markt brengen en beheren die is ontworpen om opleggers door een noord-zuidcorridor door Frankrijk en Luxemburg rijden.

---

<sup>18</sup> France and Spain seek rail motorway proposals - Railway Gazette 28 March 2017

<sup>19</sup> A proposal for zero-emissions, electrified short-haul intermodal freight rail in Southern California - International Urban Freight Conference 2019 - October 16, 2019 p. 36-42

2. SNELWEG DE ALPIENE SPOORWEG - Het Modalohr-systeem, bedoeld om vrachtwagens op de trein te zetten, zal de congestie in de Alpen verlichten door Savoye met Piemonte over een afstand van 200 km te verbinden en de kwaliteit van leven en het milieu op de weg verbeteren. Uiteindelijk zal het worden uitgebreid naar andere regio's.

Omdat de tractie van een ton spoor drie keer minder energie verbruikt dan die van een ton wegvervoer, is er daarom een zeer interessante bron van besparingen te behalen.

Het doel is om vanaf 2007 tussen de 300.000 en 600.000 zware vrachtwagens te vervoeren, ofwel tussen 25 en 50% van het huidige verkeer. Het maakt het ook mogelijk om losse opleggers te vervoeren, waardoor het aantal verplaatsbare opleggers op 450.000 komt. De globale investeringen vertegenwoordigen bijna 50 miljoen euro (perron, wagons, locomotieven), gefinancierd door de autosnelwegmaatschappijen, de staat, de regionale raad en de algemene raad van Savoye.

Er moeten 4 dagelijkse shuttles (8 treinen in totaal) heen en terug rijden tussen Bourgneuf (bij Chambéry in de Maurienne-vallei) en Orbasano (rangeerterrein bij Turijn). Uiteindelijk zullen er 20 shuttles gaan circuleren. De Alpine-snelweg gebruikt de bestaande spoorlijn en volgt de Frejus-spoortunnel. De reistijd is 3 uur.

## BIJLAGE 3

### **SAIL - Semi Trailers in Advance Intermodal Logistics**

**Funding:** European (5th RTD Framework Programme); **Duration:** 07/2000 - 06/2002

**Transport themes:** Freight transport, Innovative technologies , Multimodal transport (key theme)

#### **Background & policy context**

The SAIL project is funded by the European Commission under the 5th Framework Programme GROWTH, DG TREN. SAIL is attached to the Key Action Sustainable Mobility and Intermodality and the Task 2.2.1/3 Optimisation of the use of semi trailers in the intermodal transport chain.

The share of semi trailers in freight transport by road is increasing (about 60 000 tons p.a. in Europe). Not even 3% of these are equipped to be handled by crane. Thus they cannot easily be transported intermodally on the well-known pocket wagons. In addition, the processes for loading and unloading at the terminal are very time-consuming and cost-intensive.

For economical, safety and environmental reasons as well as for reasons of competitiveness, it is highly desirable to have a bigger share of semi trailers transported in intermodal transport by rail (e.g. by piggyback traffic). Various technological and process changes are needed to enable this higher share of intermodal traffic for semi trailers.

#### **Objectives**

The project SAIL intends to improve the intermodal transportation of semi-trailers in Europe. There is a need for this project because the European road transport is dominated by semi-trailers on average for 60% to 85% of total road volume, whereas the percentage of semi-trailers transported by rail has decreased down to 10% of the intermodal transport volume. Recent tunnel accidents in Austria enforce the need for alternative freight transportation modes.

This project intends to increase the percentage of semi-trailers of transported by rail. It will analyse and assess semi-trailers transported by road and rail using an integrated systems approach. Technical and operational aspects will be regarded.

The optimisation potential will be identified with a special emphasis on the interfaces of the system's elements. The worked out solutions will be practically demonstrated and evaluated on a relevant typical route in Europe.

#### **Methodology**

In the SAIL project, the transportation of semi trailers by road and in intermodal transport will be analysed and assessed with the aid of an integrated system approach. This approach will include technical, organisational, operational and economical points of view in order to identify bottlenecks and opportunities for their optimal utilisation of the network.

The analysis will be performed in six closely connected areas, which mirror the transport chain in the intermodal transportation of semi trailers.

These system components are:

- the transport market
- the processes of road transport
- the technology of road transport
- the processes at the terminal
- the technology of rail transport
- the processes of rail transport

With each of these system components, the aspects of norms and standards, service as well as costs and competition are considered.

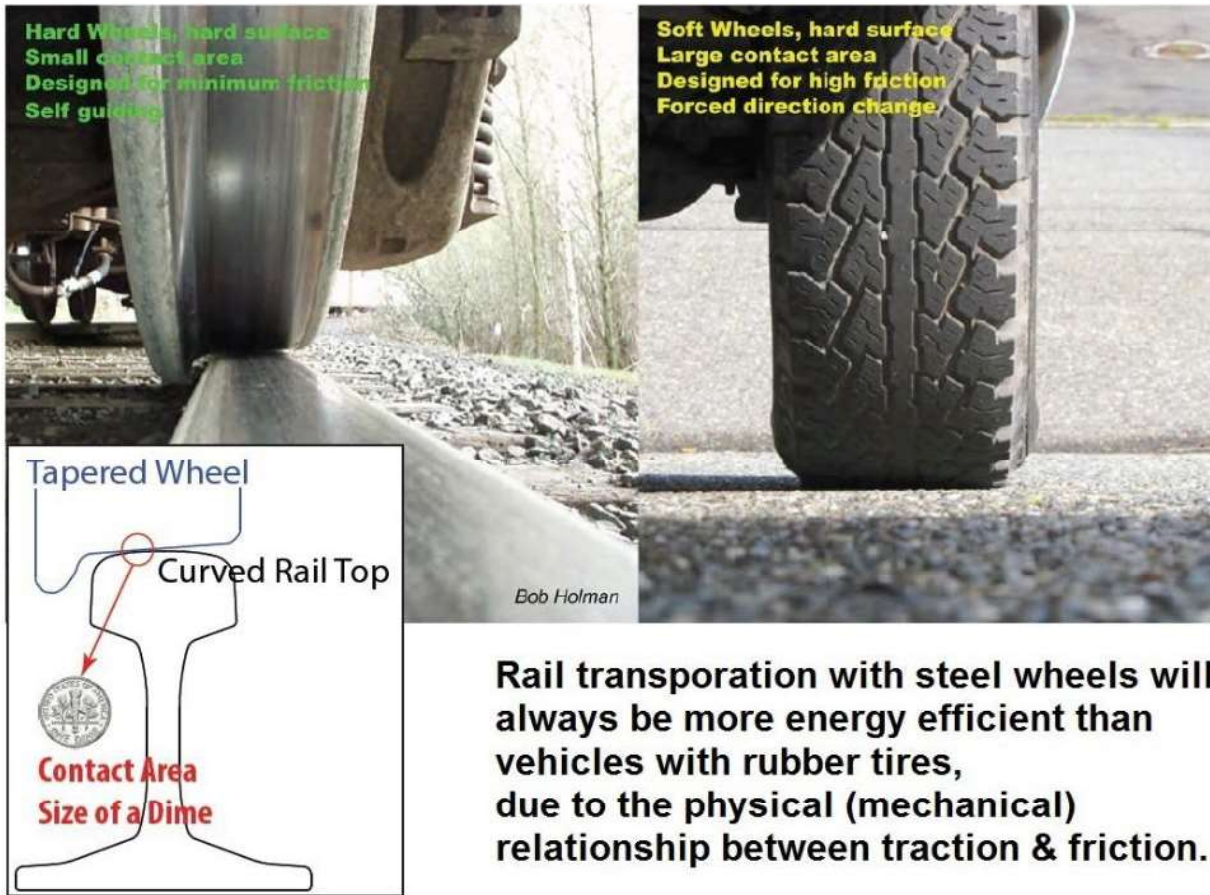
In a second step, the improvements identified will be practically tested on a relevant rail-road route of intermodal transportation. Effectiveness of improvements will be demonstrated through the comprehensive transport chain from the carrier to the rail feed.

The test trials should encompass the interoperability between semi trailers, rolling stock and network infrastructure as well as the management, technical infrastructure and service problems in terminals for semi trailer handling.

With these improvements, the attractiveness of intermodal transport will increase, and the percentage of semi trailers transported intermodally will rise probably from 10 % at present to 20 %. Traffic congestions on motorways and environmental pollution will be decreased through an increase of intermodal transport.

For example, transporting goods by rail causes around 12 % of the energy consumption compared to road transport. In order to reach this goal, norms and standards for intermodal transport throughout the EU need to be standardised to increase the efficiency of the system. Therefore corresponding suggestions will be developed and their realisation will be shown through prototypes.

## BIJLAGE 4



**Rail transportation with steel wheels will always be more energy efficient than vehicles with rubber tires, due to the physical (mechanical) relationship between traction & friction.**

**(source: VTD Rail Consulting)**

Spoorgoederenvervoer is de meest energie efficiënte wijze van transport. Stalen wielen op stalen rails met een klein contactoppervlak zijn ontworpen voor minimale wrijving, terwijl zachte wielen juist voor een goede grip met hoge wrijving op de weg zijn ontworpen.

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie  
o.v.v. aanvulling zienswijze 77089953 MIRT verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

02 januari 2021

Van:

VERZENDEN VIA [info@platformparticipatie.nl](mailto:info@platformparticipatie.nl) - REGISTRATIENUMMER 77089953

Betreft: Aanvullende zienswijze 77089953 MIRT verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem met als uiterlijke deadline voor het opsturen: zondag 3 januari middernacht.

Geachte mevrouw/heer,

Met verwijzing naar onze zienswijze van 25 november 2020 vindt u hierbij onze aanvullende zienswijze. Volgens het e-mailbericht van uw medewerker [REDACTED] gericht aan [REDACTED] van 17 dec. 2020 (zie bijlage 5) zou de Commissie m.e.r. reeds op 17 december '20 de beschikbare stukken hebben besproken. Wij kunnen moeilijk beoordelen of onze aanvullende zienswijze de Commissie op een andere gedachte zou hebben gebracht. Wij verzoeken u de aanvullende zienswijzen in de besluitvorming mee te nemen. Onze zienswijze incl. deze aanvulling kan ook gezien worden als input voor het spoorbeleid.

Deze aanvullende zienswijze is mede gebaseerd op een bericht van uw Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat “Herijkte beleidslijn multimodale knooppunten spoor- en binnenvaart” behorende bij de definitieve Havennota 2020 - 2030. Deze nota's werden vrijgegeven op 26 november 2020, maar hebben wij pas ontvangen na de indieningstermijn in het kader van de A15-procedure. Daarnaast hebben de corona-perikelen ons parten gespeeld. Overheden en bedrijven dan wel branche-organisaties waren (en zijn) daardoor moeilijk bereikbaar. Door de BREXIT-ontwikkelingen en ook de kerstvakantie werd informatie-uitwisseling nog meer bemoeilijkt.

Hieronder treft u enkele nieuwe argumenten en een verduidelijking van onze zienswijze aan, omdat het spoor onvoldoende bij de plannen wordt betrokken. Ook komen er uit de markt geluiden dat goederenvervoer over het spoor van ondergeschikt belang is bij ProRail, terwijl het goederenvervoer over het spoor juist een meer prominente rol in het vraagstuk van mobiliteit en milieu bij overheden zou moeten spelen.

### **Afspraken**

De Europese Unie (EU) heeft zich ertoe verbonden om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te realiseren: “De EU kan en moet het voortouw nemen, door haar eigen economie en samenleving aan een diepgaande transformatie te onderwerpen en zodoende klimaatneutraal te worden.”<sup>1</sup> De Green Deal van de Europese Commissie is een goede aanzet om de CO2-uitstoot terug te dringen en Europa groener te maken. Volgens de commissie moet er veel goederenvervoer de weg af, naar water en spoor. Een omwenteling van 75 procent minder goederenvervoer over de weg vinden zij noodzakelijk.<sup>2</sup>



Tijdens de Europese Raad van december 2019 herhaalden de EU-leiders een leidende rol te willen spelen in de wereldwijde strijd tegen klimaatverandering, door de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050 te onderschrijven.<sup>3</sup> En in december 2020 keurde de Europese Raad een nieuwe bindende EU-doelstelling goed voor een netto interne vermindering van de broeikasgasemissies met ten minste 55 % in 2030 ten opzichte van het niveau van 1990. Dat is 15 procent-punten meer dan het cijfer voor 2030 dat in 2014 was overeengekomen.<sup>4</sup>

Een kwart van de broeikasgasemissies van de Unie is toe te schrijven aan (goederen)vervoer, en dat aandeel blijft groeien. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te worden, zoals de Europese Green Deal en de Europese Raad beogen, moet die uitstoot met 90% dalen.<sup>5</sup>

Maar steeds meer goederen worden over steeds grotere afstanden vervoerd, waardoor de behaalde efficiencyvoordelen weer tenietgaan. Bovendien maakt het goederenvervoer grosso modo nog steeds gebruik van de minst efficiënte vervoermiddelen.

Het project A15 Papendrecht – Gorinchem en de omgeving daarvan is een goede aanleiding om de mogelijkheden van het spoor te onderzoeken om de wegen te ontlasten en emissievrije technieken nader te beschouwen en bovenal om kansrijke projecten zoveel mogelijk te steunen. De Rijksoverheid zal naar onze mening hierbij meer dan een ondersteunende en faciliterende rol dienen te spelen. Temeer daar het Europees Parlement het komend jaar 2021 heeft uitgeroepen tot het Europees Jaar van het Spoor. Het Europees parlement stelt immers dat de trein een duurzaam en innovatief vervoermiddel is dat zelfs in onverwachte crises essentiële diensten kan garanderen.

Het Europees Jaar van de spoorwegen zal moeten bijdragen tot een snellere modernisering van de spoorwegen. Dat is nodig om van het spoor een populair alternatief voor minder duurzame vervoerswijzen te maken. Een modal shift is prioritair. In Europa gaat driekwart van het binnenlands goederenvervoer over de weg. Een aanzienlijk deel daarvan moet via het spoor en de binnenwateren gaan verlopen.<sup>6</sup>

## **Casestudie**

Voor het toepassen van (on)begeleid gecombineerd vervoer met Roll-on/Roll-off spoorstelsels zullen vooral door de rijksoverheid beleidsmaatregelen moeten worden getroffen om snel, veilig en duurzaam goederen te kunnen transporteren. Voor Nederland als distributieland denken wij dat door voldoende (financiële) steun van de rijksoverheid voor het spoor de hiervoor genoemde afspraken deels kunnen worden nagekomen. Nu al vragen marktpartijen daarom. Technische en organisatorische problemen (spoorpaden, capaciteit, aansluiting wegennet e.d.) zijn oplosbaar.

Een casestudie die naar onze mening onder de loep kan worden genomen is de toepassing van een innovatief spoorconcept voor een geconditioneerde export van versproducten van niet kraanbare semi-trailers (opleggers). Wij verwijzen in dit geval naar de opzet van een railterminal te Bleiswijk genaamd Holland Rail Terminal Lansingerland. De beoogde locatie is het gebied rondom het veilingterrein in Bleiswijk langs de A12 en het spoor tot aan de bebouwde kom.

Tot onze verrassing wordt het bedoelde project genoemd in de bijlage “Herijkte beleidlijn multimodale knooppunten spoor- en binnenvaart” behorende bij de Kamerbrief bij definitieve Havennota 2020 - 2030 (vrijgegeven op 26 november 2020). In de bijlage staat:

*“Ook zijn er ideeën voor een railterminal in Groot-IJsselmonde (Holland Railterminal) met een nieuwe innovatief spoorconcept zoals de roll-on-roll off methode voor een geconditioneerde export van versproducten.”*

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werd op een zeker moment het Rail Service Center (RSC) in Rotterdam i.p.v. Bleiswijk voorgesteld. Het RSC ligt in de Rotterdamse wijk Waalhaven-Eemhaven. In de wijk Groot-IJsselmonde bevinden zich geen overslagpunten. In de direct daaraan grenzende wijk Lombardijen bevinden zich langs het bedrijventerrein “De Laagjes” vijf kopsporen met een lengte van ongeveer 300 meter.

Dus stelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nieuwe locatie in de wijk Groot-IJsselmonde voor en gaat het Ministerie niet meer van de eerder voorgestelde RSC locatie uit?

Deze vraag hebben wij eerder gesteld, maar helaas hebben wij nog geen antwoord ontvangen (zie bijlage 6 en 7).

Voor een historisch overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen van een spoorterminal voor versproducten verwijzen wij naar het artikel “Waar komt het eerste innovatieve horizontale overslagsysteem van Nederland?” (zie bijlage 8).



Bedrijventerreinen en de gewenste locatie Holland Rail Terminal Lansingerland aan de spoorlijn Den Haag-Utrecht en A12. (<https://a12-corridor.nl/>)

### ***Voorkeur***

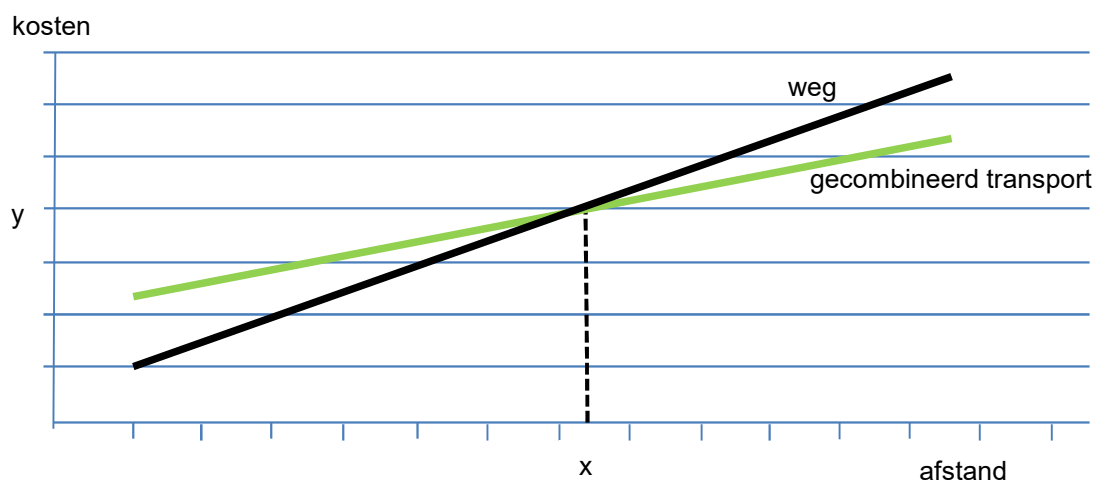
De initiatiefnemers van de Bleiswijkse terminal geven gezien alle rapporten en berichten de voorkeur aan Bleiswijk, omdat Bleiswijk de snelste uitvalsroute naar Duitsland is die net zo snel en flexibel is als vervoer over de weg. Rotterdam is minder geschikt voor de versproducten die de initiatiefnemers sowieso naar Berlijn willen transporteren. De beoogde locatie te Bleiswijk van Holland Rail Terminal is dan ook het meest geschikt bevonden voor producten uit Oostland (en Westland). De Greenport beslaat de gemeenten Westland, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Midden-Delfland, Zuidplas, Barendrecht en Waddinxveen.

Nadat in 2017 de Hoekse Lijn voor goederenvervoer niet meer doorliep naar Rotterdam is voor het Westland de beoogde Bleiswijk-terminal nog belangrijker geworden voor vervoer van versproducten. De naam van een consortium van bedrijven, gemeenten en provincie is vanaf dat jaar gewijzigd in Greenport West-Holland (3.0). Hopelijk dat een verdere tegenvaller voor de ontsluiting van het gebied niet zal leiden tot Greenport 4.0.

De vreemde situatie doet zich nu voor dat er allerlei aanpassingen aan de A15 worden doorgevoerd om de doorstroming te bevorderen, terwijl het tegendeel nu wordt bereikt door vrachttransporten voor versproducten uit Oostland over de A16 en A15 naar de RSC te leiden. Voor wegen uit Westland geldt een zelfde soort beredenering. Er zou juist een modal shift plaats kunnen vinden in de directe nabijheid van de tuinbouwgebieden. Ter hoogte van Bleiswijk is de bouw van een laadstation voor innovatieve horizontale overslagsystemen mogelijk om versproducten snel en betrouwbaar naar het achterland te kunnen vervoeren en waardoor het wegennet wordt ontlast. Dat zou een Modal shift in optima forma zijn.

### Presentatie

Het initiatief voor het transport van versproducten over het spoor is toegevoegd (zie separate bijlage - Fast Forward to Carbon Neutral Transportation of Fresh Goods in Europe). Hieruit blijkt o.m. dat het break-even-point of omslag qua kosten voor een *conventioneel* transport over het spoor t.o.v. het wegtransport aantrekkelijk wordt rond een transportafstand van ongeveer 700 km. Dat heeft te maken met de afstand waarop een vrachtwagenchauffeur wettelijk zou moeten rusten, waardoor het leveringsschema met een nacht zou moeten worden verlengd. Om dat te voorkomen vindt een wegtransport dan met twee chauffeurs plaats, waardoor de kosten met 40% worden verhoogd. De kosten van gecombineerd goederenvervoer worden nu nog door wachttijden bij klanten en in de terminals veroorzaakt, maar door toepassing van innovatieve horizontale overslagsystemen gaan deze omlaag.



Break-even-point  $x$  - weg versus gecombineerd transport. Bij conventioneel spoorgoederentransport ligt de omslag ongeveer bij 700 km.

Hoe efficiënter de treindienst, hoe vlakker de helling van de kostenlijn van gecombineerd vervoer in de grafiek zal zijn. Efficiënter betekent bijvoorbeeld meer eenheden per trein en een snellere rotatie van alle apparatuur (afhankelijk van type terminal en optimale inzet van wagons). Bij een vlakkere helling zou het break-even-point “ $x$ ”, waarboven gecombineerd vervoer een kostenvoordeel heeft, naar links verschuiven.

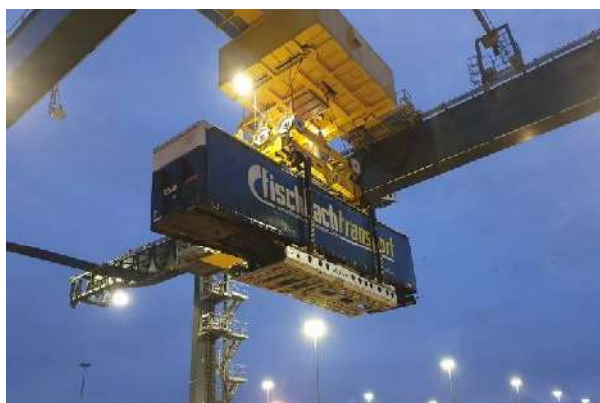
Maar vanwege de klimaatverandering en de afspraken die zijn gemaakt voor een klimaatneutraal transport is het goederenvervoer over het spoor bij uitstek geschikt om voor een belangrijk deel aan de afspraken te kunnen voldoen.

Bovendien kan ook het toepassen van begeleid gecombineerd vervoer met RoRo-spoorsystemen op de korte(re) afstanden een bijdrage leveren om de wegen te ontlasten en gelijktijdig het milieu positief te beïnvloeden. Van fabrieken wordt geëist dat zij gebruik moeten maken van klimaat neutrale technieken. Waarom zou dat in mindere mate gelden voor het wegtransport?

Vanaf geschikte locaties in de nabijheid van de producerende bedrijven en in de afzetgebieden kan met de innovatieve horizontale overslagsystemen voor niet kraanbare semi-trailers snel worden geladen en gelost, zodat goederenvervoer ook over het spoor op de kortere afstanden vrijwel klimaatneutraal plaats kan vinden. Bedoelde systemen zijn uitermate geschikt voor niet kraanbare trailers. In de genoemde presentatie wordt er vanuit gegaan dat slechts 2% van de trailers kraanbaar zijn.

### ***Stand van zaken***

In plaats van de snelle verbinding via de beoogde Holland Rail Terminal Lansingerland heeft het Ministerie voor zover bekend de voorkeur gegeven aan het Rail Service Center (RSC) in Rotterdam. Daar kunnen niet kraanbare opleggers alleen op basis van een min of meer traditionele wijze worden overgeslagen. De weg voor vrachtwagens vanuit Oostland naar RSC leidt o.m. naar het Rotterdamse deel van de A15, waarmee deze weg niet wordt ontlast.



Voorbeeld van een traditionele pocket wagon met een zgn. roadrailLink (r2L) voor niet kraanbare eenheden, zoals deze op het Rail Service Center (RSC) verticaal kunnen worden overgeslagen. Andere merken als NIKRASA (Nicht KRAnbare SAttelaufliieger) en ISU (Innovative Semi-trailer handling Unit) zijn ook voor het zelfde doel ontwikkeld.



Een voorbeeld van horizontale overslag: Megaswing DUO, een intermodale wagon die elke oplegger in korte tijd horizontaal kan laden of lossen, zonder speciale terminal.<sup>7</sup>

Bij systemen als Megaswing (of een vergelijkbaar systeem) kan ten opzichte van traditionele systemen snel worden geladen en gelost.

### **Andere projecten**

Bij het gereedkomen van de Betuweroute heeft Vos Logistics serieus overwogen om het Rol-lende Landstrasse (RoLa) systeem toe te passen. Het Ministerie was destijds blijkbaar vooral sceptisch ten aanzien van de investeringen, waardoor het project uiteindelijk is doodgebloed.

Ook kan de A15 worden ontlast door een spoorterminal voor innovatieve horizontale overslagsystemen ten behoeve van begeleid gecombineerd vervoer bij Valburg langs de Betuwe-

route aan te leggen. Via een daarvoor geschikt gemaakte terminal kan bevoorrading van Midden- en Noordoost-Nederland plaatsvinden.

Op dit moment wordt voor de aanleg van de Railterminal Gelderland (RTG) een investering van 65,5 miljoen euro uitgetrokken<sup>8</sup> waar tot dusver geen plannen voor innovatieve horizontale overslagsystemen zijn gemaakt. Volgens de adviescommissie is een milieueffectrapportage van de provincie Gelderland - aanleg spoor, toegangsweg en geluidseffecten - (nog) onvoldoende uitgewerkt en onderbouwd. Innovatieve systemen zoals wij die hebben voorgesteld - Flexiwaggon, Cargobeamer, Megaswing en/of (Moda)lohr e.d. - kunnen vrijwel zeker een positieve aanvulling in het kader van een vereiste snelheid, flexibiliteit en het milieu zijn. Dit zou in het kader van het European Rail Freight Line System (ERFLS) initiatief kunnen worden toegepast.

INTERMEZZO - Het is opvallend dat sinds 1975 door Europa - toen nog EEG genoemd - gesproken wordt om het wegverkeer te ontlasten door duurzaam gecombineerd rail/weg-vervoer toe te passen:

*RICHTLIJN VAN DE RAAD van 17 februari 1975: Overwegende dat gecombineerd rail/weg-vervoer in het kader van internationaal goederenvervoer over de weg, over lange afstanden een economisch voordelige exploitatievorm is; dat dit het wegverkeer ontlast, aldus de veiligheid op de weg vergroot en tevens voor de bescherming van het milieu gunstig is; dat de ontwikkeling van deze techniek wordt vergemakkelijkt wanneer zij wordt ontdaan van iedere kwantitatieve beperking en wanneer verschillende nog bestaande administratieve verplichtingen worden opgeheven.*

*Artikel 1 - In deze richtlijn wordt verstaan onder: "gecombineerd rail/wegvervoer", het goederenvervoer over de weg tussen Lid-Staten waarbij de trekker, de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger of de afneembare laadbak daarvan per spoor worden verzonden vanaf het geschikte station van inlading dat het dichtst bij de laadplaats van de goederen is gelegen tot aan het geschikte station van uitlading dat het dichtst bij de losplaats ervan is gelegen; . . .<sup>9</sup>*

Inmiddels hebben er de nodige bestuurlijke en technische ontwikkelingen plaatsgevonden en is er voor Nederland i.h.b. een urgente situatie vanwege de klimaatveranderingen ontstaan. Europa moet uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn. Na een uitstel van 45 jaar wordt het tijd dat Nederland als distributieland duurzame innovatieve Roll on/Roll off-spoorsystemen gaat toepassen.

## **Rijksbeleid**

Wij begrijpen dat er verschillende belangen en aandachtspunten zijn waar rekening mee moet worden gehouden, maar toch vragen wij ons af of de juiste keuzes worden gemaakt.

De markt is ervan overtuigd om innovatieve spoorssystemen voor versproducten toe te passen. Een directe aansluiting op het spoor nabij een cluster van agrologistieke bedrijventerreinen is niet alleen duurzaam, maar zou ook voor Greenport West-Holland een grotere afzetmarkt voor versproducten opleveren dan met trucks. De retailsector vereist dat de aanlevering van producten duurzaam worden aangeleverd.

Maar locaties voor horizontale overslagsystemen zijn of worden gesaneerd of ontoegankelijk gemaakt en de overgebleven locaties waarvan de markt vindt (en in dit geval ook de lokale en regionale overheden) dat deze locaties zeer geschikt zijn om voor snelle Roll on/Roll off-spoorsystemen te worden ontwikkeld, lijken niet of onvoldoende door het rijk te worden gesteund dan wel gefaciliteerd. De vraag is dus hoe uw Ministerie een kentering teweeg kan brengen en oplossingen kan aangedragen?

Hoogachtend,



## Noten

- 1) Een nieuwe strategische agenda 2019-2024 - juni 2019
- 2) The European Green Deal - Brussels, 11.12.2019
- 3) Europese Raad, 12-13 december 2019
- 4) Europese Raad, 10-11 december 2020
- 5) Europees Jaar van de spoorwegen 2021 – informeel akkoord met het Europees Parlement Raad van de EU / Persmededeling / 12 november 2020
- 6) Duurzame mobiliteit bevorderen: Commissie stelt 2021 voor als Europees Jaar van de spoorwegen - Brussel, 4 maart 2020
- 7) Rail Terminal Zuid-Holland Locatiekeuze en beoordeling overslagsystemen - Railistics en Ecorys (zie §4.2, 4.3 en 10.1)
- 8) Gelderland houdt vast aan railterminal bij Reeth - de Gelderlander 11-11-20
- 9) Richtlijn 75/130/EEG van de Raad van 17 februari 1975 en Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992

## Bijlagen:

- 5 t/m 8.

- Separaat bij deze “aanvulling zienswijze 77089953 A15 Papendrecht-Gorinchem” is een presentatie van FFWDfreshrail met de titel “Fast Forward to Carbon Neutral Transportation of Fresh Goods in Europe” toegevoegd.

## BIJLAGE 5

van: [REDACTED]  
aan: [REDACTED]  
datum: 17 dec. 2020 17:19  
onderwerp: Zienswijze aanvullen A15 Papendrecht - Gorinchem

Beste [REDACTED]

Vanmiddag heb ik met het projectteam gesproken.

U mag uw aanvulling op de zienswijze opsturen met als uiterlijke deadline voor het opsturen: **zondag 3 januari middernacht**. U kunt de aanvulling opsturen naar [info@platformparticipatie.nl](mailto:info@platformparticipatie.nl) o.v.v. aanvulling zienswijze 77089953 A15 Papendrecht – Gorinchem.

Daarnaast wil ik u nog aangeven dat uw aanvulling helaas niet meer kan worden betrokken in het advies van de Commissie m.e.r. Dit heeft vandaag namelijk plaatsgevonden.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Directie Participatie

.....  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bezoekersadres:

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX| Den Haag

[REDACTED]  
<http://platformparticipatie.nl>

[REDACTED]

## BIJLAGE 6

### Rijksoverheid Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat contactformulier 171220

#### Participatie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

U kunt uw vragen, opmerkingen of suggesties aan het ministerie van IenW doorgeven via het [contactformulier](#). Of u kunt bellen met telefoonnummer 1400 (op werkdagen bereikbaar van 8.00 tot 20.00 uur). Maximaal 5000 karakters

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/contact>

### Informatie over de verwerking van uw persoonsgegevens

Het ministerie van Algemene Zaken (AZ) verwerkt die persoonsgegevens die u ons verstrekt bij het stellen van uw vraag, om uw vragen te beantwoorden en u te kunnen bereiken. Wij delen uw gegevens slechts ter beantwoording van uw vragen.

### Contactformulier - Verzonden

Hartelijk dank voor uw reactie op de website Rijksoverheid.nl. Door drukte duurt het momenteel langer dan 2 werkdagen voor u van ons een reactie ontvangt. Wij doen ons best zo snel mogelijk te reageren.

### Controleer uw gegevens

Uw vraag	
<b>Vraag</b>	<p>In de bijlage “Herijkte beleidslijn multimodale knooppunten spoor- en binnenvaart” behorende bij de Kamerbrief bij definitieve Havennota 2020 - 2030 (vrijgegeven op 26 november 2020) staat op pagina 4:</p> <p>“Ook zijn er ideeën voor een railterminal in Groot-IJsselmonde (Holland Railterminal) met een nieuwe innovatief spoorconcept zoals de roll-on-roll off methode voor een geconditioneerde export van versproducten.”</p> <p>Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werd eerder het Rail Service Center (RSC) in Rotterdam i.p.v. Bleiswijk voorgesteld. Het RSC ligt in de Rotterdamse wijk Waalhaven-Eemhaven. In de wijk Groot-IJsselmonde bevinden zich geen overslagpunten. In de direct daaraan grenzende wijk Lombardijen bevinden zich langs het bedrijventerrein “De Laagjes” vijf kopsporen met een lengte van ongeveer 300 meter.</p> <p>Mijn vraag is of het juist is dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van een nieuwe locatie in de wijk Groot-IJsselmonde uitgaat en niet meer van de eerder voorgestelde RSC locatie?</p>
<b>Telefoonnummer</b>	██████████
<b>E-mailadres</b>	████████████████████
<b>Referentienummer</b>	
<b>Akkoordverklaring</b>	Ik heb gelezen en begrepen wat er met mijn persoonsgegevens wordt gedaan.

Verzonden op donderdag 17 december 2020 om 14:03 uur

<https://www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier>



## BIJLAGE 7

van: noreply@informatierijksoverheid.nl  
aan: [REDACTED]  
datum: 17 dec. 2020 14:03  
onderwerp: Antw: Uw e-mail aan Informatie Rijksoverheid  
verzonden door: [REDACTED]  
ondertekend door: informatierijksoverheid.nl

Bedankt voor uw e-mail.

Afhankelijk van de aard en inhoud van uw bericht kunt u binnen twee werkdagen een reactie tegemoet zien.

Met vriendelijke groet,  
Informatie Rijksoverheid

Indien u niet de persoon bent die een vraag heeft ingediend via het contactformulier op [rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl) kunt u contact opnemen met Informatie rijksoverheid via telefoonnummer 1400.

van: noreply@informatierijksoverheid.nl  
aan: [REDACTED]  
datum: 22 dec. 2020 17:39  
onderwerp: RE: Uw e-mail aan Informatie Rijksoverheid  
verzonden door: informatierijksoverheid.nl

Uw kenmerk is EM1716974.

Geachte heer / mevrouw,

Hieronder volgt een reactie op uw e-mail. Hierin heeft u een vraag naar aanleiding van een bijlage van een Kamerbrief over de definitieve Havennota 2020 - 2030. U wilt weten waarom het ministerie Infrastructuur en Waterstaat kiest voor de locatie in de wijk Groot-IJsselmonde, en niet voor de eerder voorgestelde RSC locatie.

Ik kan uw vraag over Scheepvaart en havens niet beantwoorden, omdat ik de informatie niet heb die daarvoor nodig is. Uw vraag kan het beste beantwoord worden door een medewerker van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarom heb ik uw vraag doorgestuurd naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. U krijgt van hen antwoord.

Ik vertrouw erop dat ik u voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Publieksvoorlichter Informatie Rijksoverheid

Ik hoor graag of u tevreden bent over mijn reactie.

[REDACTED]

## Waar komt het eerste innovatieve horizontale overslagsysteem van Nederland?

De herijking van het terminalbeleid voor overslag van goederen is opgenomen in de Havennota 2020-2030, waarin nieuwe multimodale logistieke concepten worden genoemd om door middel van een verschuiving - modal shift - van de weg naar het spoor en water het wegennet en het milieu te ontlasten. In het bijgaande rapport over multimodale knooppunten wordt een nieuw roll-on-roll off (RoRo) concept voor versproducten genoemd.

Verskillende onderzoeken door instanties en overheden voor een locatie van een volledig CO<sub>2</sub>-neutraal overslagterminal voor trailers met versproducten heeft uitgewezen dat Bleiswijk - gemeente Lansingerland - langs de A12 het meest geschikt is. Rotterdam en Alphen aan den Rijn bleken om verschillende redenen minder aantrekkelijk te zijn om daar een spoorterminal voor versproducten te vestigen.<sup>1</sup>

Het idee voor vervoer van versproducten over het spoor bestaat zeker al sinds 2007. In het kort kan de gewenste duurzame railterminal (overslagpunt van goederen) voor versproducten in de gemeente Lansingerland als volgt worden omschreven:

- **Doel:** Om files en wegenheffingen te ontlopen en gelijktijdig te voldoen aan milieu-eisen is realisatie van een klimaatneutrale vervoersketen over het spoor voor verse producten gewenst. Koeltrailers worden op een speciale trailerwagon, waarbij binnen een uur een complete trein met 42 trailers kan worden geladen. Met draaibare wagonbodems (Megaswing/MultiFlex of vergelijkbaar), kunnen alle trailers de trein opgereden worden. Het is de bedoeling dat in de nabije toekomst 500 vrachtwagens per dag over het spoor zullen gaan;
- **Voorkeurs locatie voor een railterminal:** De beoogde locatie ligt direct naast het spoor, de A12 en een oud veilingterrein dat getransformeerd is tot logistiek distributiecentrum. Bovendien ligt het binnen een straal van 40 kilometer vanaf Barendrecht, Hoek van Holland en Schiphol.
- **Omvang vrachtvervoer totale horticulturele sector:** In Nederland is ongeveer een derde deel van de vrachtwagenbewegingen agro/food gerelateerd. Vanaf Greenport West-Holland gaat het om duizenden geconditioneerde vrachtwagenladingen per dag.
- **Bestemming ladingen:** Van de productie in de tuinbouwsector gaat 85% naar het buitenland, terwijl 30 à 40% van de tuinbouwproducten uit het buitenland komt;
- **Onderzoek:** In opdracht van de gemeente Lansingerland hebben de adviesbureau's RailbrokerZ in 2016 en EconoVision in 2017 onderzoek verricht. Vervolgens heeft provincie Zuid-Holland in juni 2018 Railistics en Ecorys gevraagd om een advies over de locatie van een spoorterminal voor niet kraanbare trailers. Ecorys heeft in oktober 2018 opdracht gekregen voor het uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA niet openbaar).
- **Samenwerkende partijen:** Ondernemers (tuinbouwproducenten, groothandels, transporteurs), brancheorganisaties, Provincie Zuid-Holland, ProRail en de Gemeente Lansingerland. Bijvoorbeeld logistieke dienstverleners als Samskip Van Dieren, Visbeen, Stenaline, Gistworld etc. Verladers als Combilo, Horticoop, Anthura, Bunnik Plants, Ammerlaan etc. en andere bedrijven zoals Royal Lemkes, RailbrokerZ etc.;
- **Financiering:** Afhankelijk van de terminal variant worden investeringen van 24 en 27 miljoen euro genoemd. De landelijke overheid moet het grootste deel betalen. Een klein deel van de aanlegkosten is voor rekening van gemeente Lansingerland en provincie Zuid-Holland en een groep van zo'n 40 ondernemers.

<sup>1</sup> Toendertijd werd nog gedacht aan het (Moda)lohr systeem, terwijl later de voorkeur aan het Megaswing systeem werd gegeven.

In december 2019 stelt *Marc Hokke*, senior beleidsadviseur economie bij de gemeente Lansingerland, dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat echter uitgaat van bestaande terminals, waarbij de ministeriële voorkeur uitgaat van een locatie in Rotterdam.

Maar tuinbouwondernemers willen bij voorkeur vanaf Bleiswijk hun producten overslaan, omdat het rijden naar Rotterdam extra tijd zal kosten. De bedoeling is juist dat de snelheid en flexibiliteit van de weg wordt geëvenaard. Slechts een beperkt aantal versgoederenstromen kunnen via Rotterdam lopen. Bleiswijk heeft verreweg de beste papieren als snelste - en betrouwbare - uitvalsroute naar Duitsland.

In april 2020 vermeldt *Mark Remie* van FFWD Rail (in- en verkoop van gebruikt rijdend spoorwegmaterieel) dat de rijksoverheid het oog heeft laten vallen op het *Rail Service Center* (RSC) aan de Eemhaven in Rotterdam. “Ondanks dat dat een containerterminal is die minder geschikt is voor trailers, heeft deze wel allerlei faciliteiten en een aansluiting op de Betuwe-route. Volgens *Ruud Egas*, kwartiermaker van de Holland Rail Terminal (HRT), wil de overheid een nieuw onderzoek starten naar de meest geschikte locatie, waarbij de toenemende drukte van het personenvervoer per spoor in de omgeving van Bleiswijk een specifiek aandachtspunt zal zijn.”<sup>2</sup>

Tijdens een bestuurlijk gesprek in september 2020 met de gemeente Lansingerland, de Provincie Zuid-Holland en de HRT- initiatiefnemers is door de initiatiefnemers wederom uitgesproken dat Lansingerland dé locatie voor de vers-terminal moet zijn. “Daar zijn immers de beschikbare volumes (en nodige inpassingsruimte). Dit is ook de vraag vanuit de markt.”<sup>3</sup> Maar vanwege het Ministerie concentreren de HRT-initiatiefnemers en de provincie zich vooralsnog op Rotterdam als test- of pilotlocatie, waarbij Lansingerland voorlopig in de wachtstand blijft staan.

In het kader van de “*Havennota 2020-2030*” d.d. 26 november 2020 is in bijlage 4 het onderzoeksrapport “*Herijkte beleidslijn multimodale knooppunten spoor- en binnenvaart*” toegevoegd. Hierin wordt aandacht besteed aan modal shift om meer goederen van de weg over het spoor en het water te transporteren, waarbij overslagvoorzieningen een belangrijke rol spelen. Voor bijdragen van het Rijk aan de ontwikkeling van specifieke spoor- of binnenvaartterminals worden tien voorwaarden gesteld. Geen eisen worden gesteld aan de duurzaamheid van een terminal om tegemoet te komen aan de klimaatdoelstellingen die volgens het kabinet en Europese Unie gehaald dienen te worden. Volgens het Ministerie blijft de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van knooppunten bij marktpartijen en regionale overheden liggen.

Vooraf wordt ingegaan op containeroverslag, terwijl trailers (opleggers) niet apart worden genoemd. Het vrachtverkeer op de Europese wegen - en dus ook in Nederland - beslaat 60 tot 85% uit opleggers (semi-trailers), waarvan maximaal 5% kraanbaar zijn. En standaardisatie van het materieel is nauwelijks sprake. Voor de semi-trailers zal het aantal verschillende typen (standaard of megatrailers, wel of niet kraanbaar) toenemen, waarvoor alleen innovatieve systemen voor transport over het spoor een uitkomst bieden.

Sinds 2012 zijn er elf nieuwe binnenvaartterminals en is er slechts één nieuwe railterminal in gebruik genomen. Aanvullend wordt nog een andere mogelijke locatie voor een railterminal genoemd: “*Ook zijn er ideeën voor een railterminal in Groot-IJsselmonde (Holland Railterminal) met een nieuwe innovatief spoorconcept zoals de roll-on-roll off methode voor een geconditioneerde export van versproducten.*”<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Nieuwe Oogst 22 april 2020, Spoorvervoer verse producten draagt bij aan klimaatdoelen

<sup>3</sup> Gemeente Lansingerland, Holland Rail Terminal Lansingerland

<sup>4</sup> Herijkte beleidslijn multimodale knooppunten spoor- en binnenvaart - 26 november 2020 (p.4)

De wijk Groot-IJsselmonde kent echter geen overslagmogelijkheden. Langs de aangrenzende wijk Lombardijen lopen ter hoogte van het bedrijventerrein 'De Laagjes' vijf kopsporen met een lengte van ongeveer 300 meter. Het Rail Service Center (RSC) ligt echter in de wijk Waalhaven-Eemhaven. Dat gebied wordt gekenmerkt door de overslag van stukgoed en containers.

De initiatiefnemers voor de export van versproducten zijn niet bekend met de locatie van Groot-IJsselmonde die door het ministerie is voorgesteld.

Zolang er door de Rijksoverheid geen groen licht voor de locatie Bleiswijk wordt gegeven, hebben de initiatiefnemers het voornemen om begin 2021 als pilot een geregelde dienst over het spoor voor versproducten vanaf het RSC op te starten. Vermoedelijk is dat voor Europa een primeur. Maar helaas kan daar geen gebruik worden gemaakt van innovatieve horizontale overslagsystemen. De vraag waar (en wanneer) het eerste innovatieve horizontale overslagstelsel van Nederland komt, is voornamelijk niet te beantwoorden, maar Bleiswijk is op basis van argumenten een goede kanshebber.

BJO

Rapporten rail terminal Bleiswijk (voor zover algemeen bekend):

- a) Haalbaarheid GreenRail Terminal Bleiswijk - Frank Engelbart (2009);
- b) Greenportlogistiek Geregisseerd - Greenportlogistieke Projecten 2011-2015, Provincie Zuid-Holland - 21 december 2010 (voorstel GS aan PS 9 maart 2011);\*
- c) GreenRail Terminal Bleiswijk - Kerndocument/Hoofdpunten/Vervolgstudie (2010);
- d) Holland Railterminal - de eerste klimaat neutrale vervoersketen wereldwijd - RailbrokerZ, (3 oktober 2016);
- e) Verkennende impact studie Holland Railterminal Quick-scan naar de economische en maatschappelijke effecten van een spoorterminal voor goederen op locatie Klappolder / Bleizo Business Park Rapportage - EconoVision (maart 2017);
- f) Rail Terminal Zuid-Holland Locatiekeuze en beoordeling overslagsystemen - Railistics en Ecorys (datum onbekend);
- g) 'Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)' (niet openbaar).

\* De notitie "Greenportlogistiek Geregisseerd" beperkt zich tot een enkele Greenport, namelijk Westland-Oostland. Het onderwerp overstijgt de provinciegrens. De notitie is het resultaat van bijeenkomsten tussen sector en overheden. Op die bijeenkomsten is bijvoorbeeld gepleit voor een modal shift van asfaltweg naar spoor en binnenvaart bij de Fresh Corridor.

# MIRT – VERKENNING A15 PAPENDRECHT-GORINCHEM

## NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

### ZIENSWIJZE

van

[REDACTED]

**Noot:** deze zienswijze is mijn persoonlijke visie op de MIRT A15 en, in het bijzonder, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Niets uit deze zienswijze mag mij beroepsmatig worden aangerekend en het moet duidelijk zijn dat, voor zover mijn werkgever al op de hoogte zou zijn of raken van mijn in deze zienswijze weergegeven conclusies en standpunten, ik deze daarmee op geen enkele wijze pretendeer te vertegenwoordigen of in de discussie probeer te betrekken.

#### 1. Introductie

Met deze zienswijze ageer ik tegen de vooringenomenheid van het MIRT proces, de daaraan ten grondslag liggende, onuitgesproken premissen, de zonder enige onderbouwing geponeerde probleemstelling en de schijn van urgentie en de daardoor reeds gegeven oplossingsrichting.

Het zal duidelijk worden dat het bij deze zgn. MIRT ‘Verkenning’ helemaal niet gaat om een verkenning, maar om de uitwerking van een zeer beperkt aantal opties voor een van tevoren reeds door de minister in haar zgn. startbeslissingsbrief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2018 aangekondigde richting, nl. ‘grootschalige infrastructurele oplossingen’.

Het zal duidelijk worden dat deze koers niets te maken heeft maatschappelijke behoeften of met een door omwonenden gevoeld probleem, maar alles met het blindvaren op in het verleden in besloten industriële kring afgesproken uitgangspunten, die in beton gegoten lijken te zijn en slechts de belangen dienen van het Rotterdamse havengebied. Immers, de A15, aldus de minister in genoemde brief, ‘vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam – Duitsland en voor de bereikbaarheid in de regio.’ De A15 is voornamelijk bedoeld om spullen die in het sterk geautomatiseerde Rotterdamse havengebied aankomen, en die niet voor de Nederlandse markt zijn bestemd, zo snel mogelijk naar Duitsland te krijgen. Dit biedt werkgelegenheid aan slechts een handjevol mensen in de haven en een leger slecht betaalde, buitenlandse vrachtwagenchauffeurs. De Nederlandse maatschappij is in het geheel niet gebaat bij het nog verder verbreden van die A15, temeer daar er, zo blijkt uit de Nota Kansrijke Alternatieven, 425 tot 850 miljoen euro aan belastinggeld voor mag worden verbrand; dit, terwijl Nederland elke cent kan gebruiken om Corona en de klimaatcrisis het hoofd te bieden.

Terwijl inmiddels duidelijk is (maar dat was het ook al in 2018) dat we te maken hebben met een ongekende, mondiale klimaatcrisis, dat Nederland sterk achterloopt met het nemen van maatregelen om de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs te halen, mensen letterlijk en figuurlijk ziek worden van lawaai, luchtvervuiling en stress en, last but not least, het idee van oneindige groei en zoveel mogelijk consumeren in de shredder moet, presenteert het Ministerie van I&W zonder schroom de een na de andere MIRT Verkenning. Terwijl de door dat Ministerie ingehuurde consultants zich verhullen achter eufemismen als 'meekoppelkansen' en 'adaptiviteit' en zelfs de indruk willen wekken dat er echt is nagedacht over een zgn. 'Nulalternatief' (dat feitelijk geen nulalternatief is), gaat het trechteren van opties onvermoeibaar door in de richting van meer asfalt, meer verkeer, meer geluid, meer CO2, meer stikstof, meer lawaai en uiteraard weer minder natuur en kwaliteit van leven. De mensen die dit sturen wonen niet langs de A15 en weten niet wat het is om achter een geluidsscherm te moeten wonen, waar het fijnstof en de stank gewoon overheen waaien. De vervoerscorridor moet er hoe dan ook komen, want dat heeft men immers jaren geleden al bedacht. Feit is, dat die corridor er al is, maar die schijnt aan een ernstige ziekte te lijden. nl. voertuigverliesuren.

De MIRT A15 verkenning duldt geen tegenspraak, is net zo 'adaptief' als het beton waarin de oplossing door de minister in 2018 al gegoten is. Terwijl het meer dan ooit voor de hand ligt, dat we ervoor moeten zorgen dat er juist minder verkeer komt, minder geconsumeerd wordt, minder grondstoffen verbruikt en verkwist worden, en minder CO2 en stikstof worden gegenereerd, doet het Ministerie van I&W alsof dat er allemaal niet toe doet, alsof duurzaamheid eventueel een 'meekoppelkans' is, alsof de nadelige gevolgen voor het milieu wel even met de MER worden opgelost. Niets is minder waar. Nog verdere uitbreiding van de A15 is een ramp voor de natuur, voor de dieren, voor de leefbaarheid, voor de volksgezondheid, voor het geestelijk welzijn van omwonenden, kortom, voor de maatschappij als geheel.

Nederland moet de auto uit!

## 2. Startbeslissing

Op 26 juni 2018 liet de minister per brief aan de Tweede Kamer weten dat ze een MIRT - verkenning ging opstarten m.b.t. de A15. Ze schrijft dat uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 blijkt dat het traject Papendrecht-Gorinchem een 'belangrijk' knelpunt vormt '*met hoge economische verlieskosten*' bij zowel een laag als een hoog groeiscenario. En vervolgens heeft de minister de oplossing al klaar: 'grootschalige infrastructurele oplossingen'.

Uit de brief blijkt ook dat de minister al in 2017 in het BO MIRT 2017 heeft afgesproken te beginnen met het NMCA-traject en dat samen met de provincies Zuid-Holland en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam al is vastgesteld dat er voldoende aanleiding is voor genoemde grootschalige infrastructurele oplossingen. Ja: 'vastgesteld'. Daar is geen inspraak geweest van de mensen die er last van gaan krijgen, laat staan van natuurorganisaties. Die stonden toen dus al op kilometers achterstand, want dat 'overwegen' is ambtelijke taal voor 'dat gaan we doen', zoals ook tot op heden is gebleken uit het MIRT-proces.

De brief trechtert de gedachten van de lezer prompt verder: *'De doelstelling van de MIRT-verkenning is het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid in het projectgebied in beide richtingen, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert.'*

De brief gaat voetstoots uit van een aantal vooronderstellingen, dat kennelijk niet de moeite waard is om te delen met de Tweede Kamer, laat staan met de mensen en organisaties om wiens belang en gezondheid het écht zou moeten gaan:

- de economie groeit eeuwig

De minister rept over een laag en een hoog groeiscenario en gaat er kennelijk van uit dat de economie zal blijven groeien en dat dat nu eenmaal een gegeven is. Zo ontstaat vanzelf het verkeers'probleem', want groei betekent kennelijk ook automatisch meer verkeer. Dit eeuwige-groeidenken is een wereldwijd fenomeen, dat ervoor heeft gezorgd dat de aarde is gereduceerd tot een supermarkt waar proletarisch winkelen de norm is: alles nemen en niets geven. Het heeft ook gezorgd voor ongebreidelde consumptie en een massahypnose van de mens, die alleen aan zichzelf denkt en gelooft dat je een beter mens bent als je meer spullen hebt dan een ander.

Het is een pandemie die vele malen erger is dan Corona, vooral omdat die niet wordt erkend en aangepakt. Zelfs de minister is er blijkbaar slachtoffer van geworden, want ze gaat volledig mee in deze race to the bottom en laat zich voorspellen dat de economie eeuwig blijft groeien, wat kennelijk ook betekent dat je net zo eeuwig infrastructuur moet blijven uitbreiden.

Nu wordt nog gekeken tot 2030 en 2040 en zal met die beperkte blik de A15 tot een 6-baanse catastrofe worden uitgebreid. Verder wordt niet gekeken; dat zou politiek niet handig zijn, omdat het eeuwige-groeidenken dan immers tot de conclusie moet leiden dat de A15 in de toekomst nog breder moet, zelfrijdende auto's of niet.

Enzovoort enzovoort ....

- eeuwige groei is goed en moeten we nastreven

De minister ziet de eeuwige groei niet alleen als een gegeven, maar kennelijk ook als een groot goed, dat ten koste mag en moet gaan van alles wat leeft. Natuurlijk, wettelijke normen voor geluidsoverlast en luchtvervuiling worden gerespecteerd, maar er wordt net zo lang gerekend totdat het model klopt en men met de uitbreiding binnen de lijntjes kleurt. Dat de hele MIRT A15 een doelredenering is, wordt ook benadrukt in de brief van de minister, want ze geeft al aan dat er maar één 'oplossingsrichting' is, nl het *'verbeteren van de doorstroming en de veiligheid in het projectgebied in beide richtingen'*. En de achterliggende gedachte is natuurlijk, dat die economie blijft groeien en dat ook moet doen. Waarom is dat goed? Iets kan alleen maar groeien en je kunt alleen maar spreken over groei als die groei eens stopt. Dat is inherent aan de betekenis van groei en evenzo van 'ontwikkeling', waar projectontwikkelaars en overheden zich ook graag van bedienen. In hun wereld zijn groei en ontwikkeling per definitie positief, want wie wil er nou niet groeien en ontwikkelen?

Dat dit alleen maar kan bestaan binnen kaders en grenzen, wordt gemakshalve vergeten, maar de toestand van de aarde en de flora en fauna laat zien dat die grenzen echt zijn en dat we die al overschreden hebben.

De mens is echter zo verslaafd aan groei dat hij niet wil inzien dat het anders moet. Als je dat bespreekbaar probeert te maken, ben je een zwartkijker, 'activist', 'treehugger' of gewoon communist en dat zijn allemaal heel verschrikkelijke dingen.

- economische groei betekent automatisch meer verkeer/mobiliteit

Ook deze premisse is geen feit of realiteit, maar een keuze. Als de economie al zou moeten groeien, hoeft dat nog helemaal niet te betekenen dat het verkeer ook toeneemt. Die correlatie wordt gekozen, omdat die economische groei zich nl. uit in meer consumptie, meer spullen, zo hebben we dat bedacht. De productie van die spullen moet zo goedkoop mogelijk en dus ergens in een lage-lonenland, waar men ook niet zulke strenge eisen stelt aan bescherming van de natuur en de volksgezondheid. Die spullen komen o.a. aan in de haven van Rotterdam en sinds jaar en dag brengt Nederland ze dan graag naar Duitsland, voor een groot deel met vervuilende vrachtauto's over de A15. De mensen die langs of in de buurt van de A15 wonen hebben er over het algemeen niets aan en mogen gif, fijnstof en lawaai verdragen dat het voorbijrazende verkeer over hen uitstort. Weggestopt achter een geluidsscherm, leuk voor de Bühne en alleen maar nuttig voor mensen die er direct achter wonen, moeten ze toestaan dat ze dag in dag uit worden blootgesteld aan onnatuurlijke invloeden van buitenaf, allemaal omdat spullen die niet in Nederland zijn gemaakt en niet voor Nederland bestemd zijn, zo snel mogelijk door hun achtertuin naar Duitsland moeten. Dat er nu een Betuwelijn ligt die onvoldoende benut wordt, dat er een rivier langs loopt met een enorme capaciteit, doet niet ter zake, die honderdduizenden vervuilende vrachtauto's moeten over de weg en, sterker nog, het is niet genoeg.

Zodra het in de MRT A15 over andere vervoersmodaliteiten gaat, worden die geparkeerd, omdat die buiten het bestek vallen. De MIRT A15 gaat alleen over meer asfalt en meer wegvervoer en men is kennelijk niet bij machte om tot een geïntegreerde aanpak te komen.

Afijn, doordat economische groei in het dwangmatige denken onlosmakelijk verbonden is aan meer consumptie en doordat het 'waarom' en de allesvernietigende consequenties hiervan niet aan de orde komen en mogen komen, denderen we door en moet er meer verkeer komen.

- tijd is geld

Een populair credo, dat maar al te serieus in de praktijk wordt gebracht en net zo verslavend is als het eeuwige-groeidenken. We moeten niet alleen groeien, dat moet ook zo snel mogelijk. Dat dan de grondstoffen ook eerder op zijn, de natuur sowieso niet meer kan herstellen, de lucht te giftig wordt om in te ademen, wuift men weg als pessimisme, omdat het onbegrensde geloof in de techniek tot de rotsvaste overtuiging heeft geleid, dat we elk probleem wel weer oplossen met een nieuw machientje of wat nieuwe software.



Verkeer over de A15 moet dus vooral ook snel gaan, want anders ..... ja, anders wat eigenlijk? Dan krijgt iemand in Duitsland zijn wasmachine een dag later? Kan natuurlijk niet. De instant satisfaction maatschappij die we gecreëerd hebben heeft snelheid tot een eerste levensbehoefte gemaakt. Dat dit de aarde nog sneller uitput en leidt tot stress, hart- en vaatziekten, overgewicht, sociale ongelijkheid en polarisatie, mag niet worden gezegd, althans niet als dat de snelheid van de groei afremt.

Bovenstaande vindt u waarschijnlijk hoogdravend, negatief en niet ter zake doende, maar ik verzeker u dat genoemde vooronderstellingen er de oorzaak van zijn dat uitbreiding van de A15 op de agenda staat. En zo zijn er nog vele MIRT verkenningen aan de gang die ergens anders in Nederland gaan leiden tot weer meer asfalt.

Dan de 'zachte kant' van de minister. Ze schrijft dat in de startbeslissing '*aspecten met betrekking tot duurzaamheid en leefbaarheid*' zijn '*opgenomen in het beoordelingskader*'. Alleen aspecten, meer niet, want duurzaamheid en leefbaarheid laten we uiteraard niet bepalend zijn. In gewoon Nederlands betekent dit dat er volop aan 'greenwashing' wordt gedaan. De natuur gaat uiteraard niet vòòr en die 6-baans snelweg komt er gewoon, maar voor de vorm laten we enkele natuurorganisaties hun zegje doen, plaatsen we hier en daar wat makkelijk te onderhouden struiken en een geluidsschermje en dan zijn we er. 'aspecten' .... hoe vaag en denigrerend wilt u het hebben?

De minister haast zich vervolgens te zeggen dat ook het programma Vervoerscorridors een plek heeft gekregen in het beoordelingskader, want het was uiteraard wel nodig om vooral tegenwicht te bieden tegen die duurzaamheid en leefbaarheid.

Er is natuurlijk niets duurzaam aan het uitbreiden van de A15 en het toestaan van nog meer verkeer. Zelfs als alle auto's elektrisch zouden rijden, zou dat nog steeds een ramp zijn. De grondstoffen die daarvoor nodig zijn, het productieproces en natuurlijk het asfalt waarop die auto's moeten rijden, maken ook elektrische auto's bepaald niet tot een duurzame oplossing. Het noemen van die duurzaamheid en leefbaarheid geeft al aan dat dit hele project per definitie juist niet duurzaam is en per definitie de leefbaarheid nog verder negatief beïnvloedt. Als dat niet aan de orde zou zijn, was er geen reden om erover te beginnen. Met politiek correcte termen als 'meekoppelkansen' wordt getracht het blazen schoon te houden en het te laten voorkomen alsof we heus wel een paar leuke dingen met duurzaamheid en leefbaarheid kunnen doen als ze kunnen worden 'meegekoppeld'. Waarmee dan? Nou, met dit waanzinnige project, want dat gaat sowieso door, natuurlijk. Duurzaamheid en leefbaarheid zijn er alleen maar 'voor erbij' en zullen er nooit toe leiden dat deze nieuwe aanslag op de natuur wordt afgesteld.

Tenslotte de financiën. De minister voorspelt 'vooralsnog' 300 miljoen euro. Uit de Nota Kansrijke Alternatieven blijkt echter dat er stilletjes rekening wordt gehouden met een '*taakstellend budget*' van maar liefst 425 miljoen euro en tijdens 'Zeef 0' heeft men om de een of andere reden gerekend met een bovengrens van zelfs 850 miljoen euro. Nu is het bepaald niet uitzonderlijk dat overheidsprojecten financieel enkele keren 'over de kop' gaan, maar hier wordt dat kennelijk al ingecalculeerd; intriest noem ik dat. En dan hebben we het natuurlijk alleen over de kosten van de aanleg, niet van het onderhoud. Die komen uit een ander potje, waar we nu liever niet over praten. En dit alles om een

zelfverzonnen probleem op te lossen.... Het debacle rond de Afsluitdijk, dat nog in volle hevigheid moet losbarsten en waarvoor de belastingbetaler ongetwijfeld weer gaat betalen, zou aanleiding moeten zijn om nu bij de MIRT A15 op de rem te trappen en het geld vast te houden.

### 3. Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017

De startbeslissing van 28 juni 2018 beroept zich ter verdediging van de conclusie dat er een grootschalige infrastructurele oplossing moet komen, op de NMCA 2017. Hieruit moet blijken dat er een enorm verkeersprobleem is, dat in de toekomst alleen maar groter wordt als we de A15 niet uitbreiden. Hieruit moet blijken dat uitbreiding van de A15 absoluut nodig is om de eeuwige groei van de economie – een gegeven en bittere noodzaak alsook een groot goed – te waarborgen.

De NMCA getuigt echter van een tunnelvisie die zijn weerga niet kent. De schrijvers komen er ook ruiterlijk voor uit: *'In de NMCA wordt niet onderzocht wat de specifieke oorzaken van een opgave zijn en welke oplossingen bij de opgaven passen.'* Oftewel: wij vragen ons niet of hoe het toch komt dat er zoveel verkeer is en of dat wel een goed idee is.

Maar het toppunt is toch wel: *'De NMCA is een verkeer- en vervoeranalyse. Veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid maken geen onderdeel uit van de NMCA. De NMCA gaat ook niet in op opgaven die gerelateerd zijn aan een gebrek aan groei of kwaliteit.'* Een gebrek aan groei of kwaliteit is kennelijk iets vreselijks (daar gaan we weer) en een verontschuldiging en disclaimer waard. De NMCA is dus een koelbloedige studie op basis van allerlei getallen, aannames, formules en denkbeelden die voortborduren op het eeuwige-groeiendenken en geen rekening houden met de vernietigende werking daarvan op de aarde, de natuur, biodiversiteit, dieren en, oh ja, de leefbaarheid (voor de mens dan, want dieren tellen niet mee in deze zieke gedachtengang).

Nu kan zo'n heel beperkte studie handig zijn als onderdeel van een allesomvattende studie naar de noodzaak én de effecten op de natuur en leefbaarheid van uitbreiding van de A15 (dat zegt de NMCA op pg. 11/62 ook zelf), maar er is bij mijn weten geen studie gemaakt van die effecten en kennelijk was dat fundamentele gemis aan kennis geen reden voor de minister om het besluit tot uitbreiding op te schorten. Zeker, duurzaamheid en leefbaarheid worden her en der genoemd, en later moet de milieueffectrapportage de aanslag van de uitbreiding van de A15 op de natuur nog goedpraten, maar duurzaamheid en leefbaarheid zijn in geen geval *'conditio sine qua non'* en zullen in geen geval het oprukkende verkeer en asfalt tegenhouden. De minister baseert zich dus feitelijk alleen op de NMCA in haar startbeslissing, waarmee vaststaat dat die beslissing op drijfzand berust.

De NMCA analyseert allerlei gegevens en vertelt dat als uitgangspunt voor de verkeers- en vervoermodellen zijn gebruikt de *'ontwikkelingen zoals beschreven in de nieuwe Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van CPB en PBL (2015a) met als zichtjaar 2030 en 2040. .... Eind 2015 zijn de scenario's opgeleverd en ontworpen als rustige groeipaden. In de basispaden Hoog en Laag zijn geen forse beleidsbijstellingen of transities vanuit bijvoorbeeld duurzaamheid, energie, digitalisering of zelfrijdende auto's meegenomen. In het scenario Hoog is wel een substantieel internationaal klimaatbeleid verondersteld, maar nog niet voldoende om te voldoen aan de klimaatafspraken van Parijs.'*

Zo, de NMCA baseert zich dus op ontwikkelingen die het CPB en PBL hebben voorspeld. Dat zijn instituten die zich, net als zovelen, niet inlaten met de onderliggende keuzes voor de heilloze weg van eeuwige groei en consumentisme, maar braaf aannemen dat de wereld blijft doorrennen zoals hij nu doet, richting de ecologische afgrond, richting stijgende zeespiegel, richting steeds maar toenemende extreme weersomstandigheden, richting het massaal uitsterven van duizenden diersoorten. Ze hebben rustige groeipaden 'ontworpen', maar hebben weggekeken van wat er uit oogpunt van duurzaamheid echt nodig is, waarmee hun orakels bij voorbaat al te kort schieten wat betreft de klimaatafspraken van Parijs. Hoe is dit in vredesnaam mogelijk? Hoe kan het dat zulke gezaghebbende instituten geen rekening houden met wat er in Parijs na lang soebatten is afgesproken en waarvan iedereen zegt dat die afspraken nog maar een 'bare minimum' zijn, en waarvan we inmiddels in Nederland al diverse malen hebben moeten vaststellen dat het zelfs die minimale afspraken niet gaat nakomen?

Het zal er wel op neergekomen zijn dat rekening houden met Parijs voor het CPB en PBL te moeilijk was. Het rapport moest immers af en de inkt van het klimaatakkoord was nog maar net droog. En de economie moest toch hoe dan ook blijven groeien, weet u nog?

Goed, de NMCA houdt dus geen rekening met duurzaamheid en benadrukt zelfs dat de daarin verwerkte groeipaden strijdig zijn met de klimaatafspraken van Parijs. Wat is dan nog de waarde van zo'n rapport? Maar we zijn er nog niet, zoals hieronder zal blijken. Het rapport is eigenlijk best goed, als je even vergeet dat veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid niet meetellen, want het geeft nl. zelf al aan waarom uitbreiding van de A15 complete onzin is.

- o Op pg. 5/62 zegt de NMCA dat het totaal aantal voertuigverliesuren in 2030 in het 'Lage scenario' vergelijkbaar is met het niveau in 2014. *'Dit is een daling van de situatie in 2016. In het Hoge scenario stijgen de files met 70% ten opzichte van 2014 en zijn daarmee vergelijkbaar met het niveau zoals door het KiM geprognoseerd in 2021.'* Het zou toch zonneklaar moeten zijn dat het uitgeven van een bedrag tussen de 425 en 850 miljoen euro aan belastinggeld aan de uitbreiding van de A15 volstrekt uit den boze is als we daarmee een 'probleem' gaan oplossen dat juist aan het afnemen is (in het Lage scenario)? Het Hoge scenario gaat uit van een astronomische groei van de voertuigverliesuren in 2030, een groei die kennelijk al in 2021 werkelijkheid is en vervolgens 9 jaar stabiel blijft. Nogal onlogisch, maar hoe dan ook weten we inmiddels dat die 70% uit de lucht gegrepen blijkt, omdat we al bijna in 2021 zitten en van een dergelijke groei niets is gebleken. Nee, Corona heeft zelfs voor een sterke daling gezorgd. Tijdens het online vragenuurtje op 2 november jl. werd door een consultant van RWS gesteld dat we Corona, wat verkeersdrukke betreft, niet serieus moeten nemen, omdat dat slechts voor een tijdelijke afname zorgt en we na Corona gewoon weer teruggaan naar de oude situatie. Dat was dezelfde persoon als degene die zo hoog opgeeft over 'adaptiviteit'... In werkelijkheid zijn de geluiden natuurlijk anders en is de roep om een fundamentele verandering van leefwijze enorm gegroeid; immers, het besef is eindelijk doorgedrongen dat we juist niet terug moeten naar het oude abnormaal, maar dat we, 'geholpen' door Corona, hebben ingezien dat het anders kan en moet: meer thuiswerken, veel minder reizen, veel meer on-line vergaderen. Ik weet er zelf alles van. Ik placht veel te reizen (tot mijn verdriet) en ging overigens elke dag naar kantoor in Papendrecht (sinds 3 jaar staat mijn leaseauto bij mij op de oprit en ga ik met de fiets/trein). Sinds medio maart heb ik niet meer gereisd en werk ik meestentijds thuis.

Afgezien van enige gewenning is dat allemaal heel efficiënt gebleken en heb ik niets gemist. Ons kantorencomplex in Papendrecht is uitgestorven, wat honderden autoritten per dag scheelt. Na Corona zal dat wel toenemen, maar het wordt niet meer wat het was (gelukkig). En zo zijn er talloze bedrijven en mensen. Veronderstellen dat het allemaal weer wordt zoals begin 2020, is klinkklare onzin. Als men adaptiviteit werkelijk serieus neemt, moet men zich dus aan die situatie aanpassen en dat betekent maar één ding: geen uitbreiding van de A15. Gegevens uit 2014 gebruiken en simpelweg extrapoleren naar 2030 of 2040, zonder rekening te houden met Parijs en de post-Corona realiteit, is een farce en m.i. zelfs een vorm van zinloos geweld, gezien de enorme negatieve impact op de natuur en de volksgezondheid van kilometers meer asfalt.

- Op pg. 11/62 geeft de NMCA toe dat het slechts één van de bouwstenen is voor het bepalen van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven, dat hierbij ook andere analyses een rol spelen en dat *'de nadruk op andere opgaven (zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid)'* gelegd kan worden.  
Heel goed gezien, maar dat gebeurt dus niet. Duurzaamheid is slechts een aspect in het beoordelingskader, een meekoppelkans, een hobbel die genomen moet worden; zeker geen obstakel of waarde die tot bezinning gaat leiden.
- Wat dan toch weer tegenvalt en aangeeft hoe men zichzelf voor de gek houdt, is de mededeling op pg. 20/62, dat bij openbaar vervoer en autoverkeer 'belangrijke kwaliteitsverbeteringen als gerealiseerd verondersteld' worden, zoals het Programma Hoogfrequent Spoor, verlaging van de kilometerkosten en zuinigere auto's. Dit zijn wederom positief gebrachte aannames zonder fundament en inmiddels gelogenstraft door de werkelijkheid: er komt natuurlijk geen hoogfrequent spoor op de Merwedelingelijn en een verlaging van de kilometerkosten voor auto's is niet bepaald positief te noemen, alleen al omdat daarin ongetwijfeld niet de milieukosten van productie, gebruik en sloop zijn meegenomen. Autokosten moeten juist omhoog om mensen te dwingen met het OV of de fiets te gaan. Dat auto's zuiniger worden, slaat natuurlijk alleen op het gebruik van fossiele brandstoffen. Op zich goed, maar in het grote plaatje helemaal fout: de laatste jaren is er een toename van de verkoop van belachelijke grote en vervuilende auto's, SUV's. Kleine zelfstandigen kopen massaal Amerikaanse macho pick-ups die 2500 kilo wegen en in hun hele verschijning een aanslag zijn op het milieu; kopers worden hierbij van harte gesubsidieerd door de overheid ..... Inmiddels is er ook een wapenwedloop onder fabrikanten van elektrische auto's ontstaan: het moet er vooral over gaan hoe snel ze optrekken, wat betekent dat ze bredere banden krijgen en grotere accupakketten, terwijl dat soort auto's dan letterlijk het asfalt kapot trekt. Dag mag allemaal en ook dit wordt door de overheid gesubsidieerd, maar per saldo zijn zoals altijd, de natuur, de volksgezondheid en de aarde er de dupe van.  
Afijn, de bovengenoemde aannames bevestigen alleen maar het ongefundeerde positivisme waarmee de NMCA is opgezet.
- In de voetnoot op pg. 24/62 wordt nog even voetstoots aangenomen dat 'voortgaande globalisering' een feit is en gesteld dat de effecten ervan versterkt tot uitdrukking komen in het goederenvervoer. Dit hebben het CPB en PBL in 2016 verzonnen in het WLO achtergronddocument Goederenvervoer en Zeehavens.

Het is deze ongenueanceerde, kritiekloze, blindelingse adoptie van dit soort allesvernietigende ontwikkelingen die maakt dat natuur en volksgezondheid altijd verliezen. De laatste jaren hebben we zeker ook gezien dat niet elke regering langer voorstander is van onbeperkte globalisering (zij het met heel andere argumenten dan behoud van de aarde) en dat dit dus niet iets is waar je koste-wat-het-kost van uit moet en mag gaan.

- Op pg. 27/62 wordt iets heel verstandigs gezegd, nl. dat *hogere brandstofprijzen van substantiële invloed zijn op de automobilititeit en daarmee de te verwachten congestie*. Is dat nieuw, rocket science, nooit eerder vertoond? Natuurlijk niet! De mens wordt in al zijn simpelheid nu eenmaal geleid door egocentrisme en financiële prikkels en daar maakt iedereen gebruik van, zeker ook overheden. Dat hogere autokosten leiden tot minder autogebruik, weten we al decennialang en is ook in de praktijk meermalen gebleken. Als dat dan zo duidelijk is (en dit is dus nu eens geen aanname) en nu ook onomstotelijk vaststaat dat we minder moeten consumeren, minder grondstoffen moeten verbruiken en de auto moeten laten staan, waarom wordt er dan niet aan deze knop gedraaid? Waarom dan niet het OV en de fiets drastisch stimuleren en autorijden zo duur maken, dat mensen het uit hun hoofd laten of alleen doen als het echt nodig is?
- Klap op de vuurpijl is toch wel paragraaf 7.2 [Digitalisering] op pg. 54/62, die in wollige taal en op een plek die je niet verwacht de totale waanzin van de uitbreiding van het wegennet neerzet: *'Landelijk gezien wordt op de lange termijn de vrije ruimte op de weg voor een groot deel weer gevuld door andere weggebruikers.'* Oftewel: meer asfalt leidt tot meer verkeer. Weggestopt in een paragraaf over digitalisering, komt deze uitspraak niet tot zijn recht en er wordt dan ook nergens in het vervolgtraject naar verwezen. Op zichzelf is dit wel logisch, want dit is nu typisch de inconvenient truth waar de minister en consorten niet aan willen: uitbreiding van welke weg dan ook heeft geen zin, omdat het slechts tijdelijk verlichting geeft. Het lost dus geen probleem op, maar creëert juist een nieuw. En hoewel het nieuwe probleem naar zijn aard hetzelfde zal zijn als het vorige, zal het als ernstiger worden ervaren omdat dan natuurlijk het aantal voertuigverliesuren groter zal zijn vanwege het groter aantal auto's dat vertraging ondervindt.  
Alleen al hierom is uitbreiding van de A15 (en alle andere snelwegen) complete onzin. Het staat dus nu al vast dat een 6-baans A15 in de toekomst niet voldoende zal zijn. Zoals eerder al opgemerkt, kijkt men slechts tot 2030/2040 en ontbreekt het aan elke visie op de tijd daarna. Een consequente toepassing van de groei- en verkeersproblemenretoriek kan echter niet anders dan tot de conclusie leiden, dat er in de toekomst wéér meer asfalt nodig is. Dit soort automatismen is natuurlijk al veel langer bekend, maar wordt stelselmatig onderdrukt en genegeerd. De minister kijkt vast bewust niet verder dan 2040, want als ze dat wel deed, zou haar asfaltevangelië haar hebben moeten doen zeggen dat we na 2040 kunnen verwachten dat de A15 8-baans moet worden en dat we bijv. Hardinxveld-Giessendam moeten ontruimen en de Biesbosch moeten dempen.

Als je nu toch weet dat meer asfalt meer verkeer aantrekt, dat verhoging van de kilometerkosten het autogebruik afremt, dat Nederland de klimaatdoelen van Parijs niet haalt en dat de toestand van de aarde erbarmelijk is door toedoen van de mens, dan ga je toch niet propageren dat de economie blijft groeien, globalisering nu eenmaal doorgaat en dat we dus 'grootschalige infrastructurele oplossingen' moeten gaan doorvoeren??! Hoe krijg je het verzonnen!

#### 4. De alternatieven

Toen ik op 14 november 2019 bij de 'inloopbijeenkomst' in Sliedrecht was, heb ik de diverse vertegenwoordigers nadrukkelijk gevraagd naar het waarom van de plannen. Meer dan klaagverhalen over de drukte kreeg ik niet. Geen diepgang, geen uitleg over de bron van die drukte en de achterliggende propaganda voor eeuwige groei. Toen ik daarnaar vroeg, werd het betoog plotseling heel naïef: 'we willen toch allemaal door kunnen rijden' en 'de bevolking groei nu eenmaal' enz., maar ook: 'Oh, maar het ligt allemaal nog niet vast, want er wordt ook serieus gekeken naar het nulalternatief.' Toen ik dat nulalternatief openlijk in twijfel trok een aangaf dat de minister al bij de startbeslissing heeft aangegeven dat er aan grootschalige infrastructurele oplossingen wordt gedacht, was het even stil, maar al snel werd herhaald dat het nulalternatief echt op tafel ligt. Ik ging er toen ten onrechte van uit dat het nulalternatief ook echt een scenario van 'niets doen' betrof. Niets is minder waar, weet ik nu. Het nulalternatief, zoals o.a. omschreven op pg. 6/114 van het document getiteld 'Oplossingsrichtingen en Zeef 0' luidt; *'geen aanpassing van de A15 Papendrecht - Gorinchem op de middellange en lange termijn. De maatregelen uit de kortetermijnaanpak worden wel uitgevoerd (referentiesituatie). Ook wordt een gevoeligheidsanalyse op de volledige invoering van de zelfrijdende auto en overige 'Smart Mobility'-ontwikkelingen in 2030 uitgevoerd.'* Dit betekent dus dat er nog steeds miljoenen euro's aan belastinggeld worden uitgegeven aan infrastructurele aanpassingen en allerlei studies; de consultancywereld vaart er wel bij. De infrastructurele aanpassingen worden feitelijk al als uitgevoerd verondersteld, want ze worden meteen maar als referentiesituatie aangenomen. Hoewel het uit wetenschappelijk oogpunt natuurlijk uit den boze is om na het lanceren van de probleemstelling uitgevoerde maatregelen als uitgangspunt te nemen, zou het in dit geval een gunstig effect moeten hebben, omdat de eerst als rampzalig geportretteerde verkeerschaos door die korte termijn infrastructurele aanpassingen voor verlichting moeten hebben gezorgd. Dit betekent dus dat het probleem niet meer zo ernstig is als eerst verondersteld in o.a. de NMCA en dat men de NMCA dus niet langer als uitgangspunt mag nemen, waarmee automatisch de noodzaak tot verdere maatregelen minder groot moet zijn. Maar nee, die conclusie zie je niet terug en men gaat nog vrolijk verder op basis van inmiddels reeds ten minste 6 jaar oude analyses, van vòòr Parijs. Tegelijkertijd heeft men stilletjes het 'probleem' zelfs groter gemaakt door het 'projectgebied' te verruimen tot voorbij de aansluiting Papendrecht met de N3 en N214, zo lezen we op pg. 4/32 van de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Dit typefoutje werd hersteld en wijkt af van het in de startbeslissing opgenomen projectgebied. Dit betekent natuurlijk dat het allemaal duurder wordt, maar dat wordt er niet bij verteld.

In het online vragenuur op 2 november jl. werd uitgelegd hoe het zeefproces in zijn werk gaat en hoe er zodoende 3 alternatieven over zijn. Ja, u leest het goed: 3, niet 4. Het nulalternatief telt nl. niet mee, hoe gekleurd dat eigenlijk al is. Dit blijkt ook uit paragraaf 3.3.1 van de NRD op pg. 20/32, waar het gaat om de alternatieven die in het planMER worden onderzocht. Daar worden slechts 3 alternatieven genoemd. In genoemd online vragenuurtje werd nog even fijntjes uitgelegd dat alternatief 1A [Smart Mobility: no-regret pakket], dat geen extra asfalt inhoudt, niet als zelfstandig alternatief wordt behandeld, maar altijd in combinatie met alternatief 1C of 1D, waarvan 1D uitgaat van meer asfalt. Nu is het misschien logisch dat in het kader van de MER het nulalternatief niet meetelt, omdat er bij een nulalternatief waarschijnlijk geen MER nodig is. Echter, in paragraaf 2.4 op pg. 17/32 lezen we wat de doelstelling van het project is: *'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.* Er wordt nog aan toegevoegd dat het project hiermee een bijdrage levert *'aan de economische ontwikkeling op de drie schaalniveaus nationaal, regionaal en lokaal'*, en aan de *'doelstellingen van het programma Goederenvervoercorridors.'* Daarmee zijn we terug bij af natuurlijk, want het 'waarom' komt niet aan de orde: waarom moet die doorstroming beter?; Wat is er mis met de economie van dit moment op landelijk, regionaal en lokaal niveau?; Waarom moeten die verder worden ontwikkeld en wanneer is dat dan af?; Waarom moet de A15 een corridor naar Duitsland zijn? We weten het dogmatische antwoord al: om economische groei en meer consumptie te faciliteren, want dat is goed voor Nederland en de wereld; Parijs, waar ligt dat? Waarom doen we zo moeilijk over plastic? Astma? Dan ga je toch naar de dokter? Dieren? Die zijn toch om op te eten en schoenen van te maken? Het échte nulalternatief bestaat dus niet en heeft nooit bestaan.

## 5. Doelstelling MIRT A15 en Participatie

De doelstelling van de MIRT A15 is al meerdere keren aan bod gekomen en in de vorige paragraaf aangehaald: *'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.'*

De enige zinnige oplossing is natuurlijk het échte nulalternatief, gekoppeld aan grootschalige uitbreiding van het OV, fietspadennetwerk en thuiswerken, forse verhoging van de kosten van autogebruik, ontmoediging van vliegzeizen, afschaffing van landbouwsubsidie, afschaffing van subsidie voor de fossiele industrie, afschaffing van de bio-industrie, investeringen in groene industrie enz. enz.; kortom, al die dingen die we allemaal al lang weten, maar waar de gevestigde orde niet aan wil en te laf voor is.

Hoewel de omschrijving van de doelstelling dus zelfs het ten onrechte als nulalternatief omschreven minimum pakket als oplossing niet zou mogen uitsluiten, is overduidelijk dat men bij RWS de oplossing ziet in meer asfalt, de 'grootschalige infrastructurele oplossingen' van de minister. Dat we daarbij niet moeten denken dat we er enige invloed op kunnen uitoefenen, wordt wel duidelijk uit het Participatieverslag, dat op pg. 6/28 laat zien dat er op diverse niveaus wordt meegedacht, geïnformeerd, en meegewerkt, maar dat de beslissing is voorbehouden aan de minister.

Alle andere 'stakeholders' mogen iets vinden, maar de minister heeft natuurlijk al lang besloten wat er gaat gebeuren, getuige de startbeslissing.

In de NRD wordt hoog opgegeven over de participatie in het proces door betrokken provincies en de gemeenten, maar ook de *'omgeving ... zoals burgers, bedrijvenverenigingen en belangengroepen.'* Hoewel de natuur niet in dit rijtje wordt genoemd, heb ik inmiddels begrepen dat er heus gesproken is met natuurorganisaties zoals de Natuur- en Vogelwacht. Die vallen kennelijk onder de noemer 'belangengroepen', alsof de natuur slechts één van de vele belangen is die door allerlei hobbyisten voor het voetlicht worden gebracht. De natuur moet het hierin dus opnemen tegen de allesoverheersende belangen van het bedrijfsleven, van de economie, waarvan we moeten begrijpen dat die eeuwig moet groeien. Dat het behoud van de natuur en deze aarde dé voorwaarde is voor het overleven van de mens en dus in deze tijden bovenaan onze prioriteitenlijst zou moeten staan, komt in het klassieke groeidenken niet voor. Dat is te confronterend. Dit blijkt ook vooral uit hoe er over de MER wordt gedacht.

Paragraaf 3.3 [Alternatieven planMER (structuurvisie, voorkeursalternatief)] begint heel treffend: *'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.'*

Wat uit de MER en de daarop gebaseerde keuze komt, markeert dus het eind van het nadenken. Vervolgens beslist de minister, die per definitie alternatief 1A gaat koppelen aan alternatief 1B of 1C, zo moeten we nu denken. Zoals gezegd, telt het nulalternatief niet mee.

Verder vermeldt paragraaf 3.3.1 nog dat de *'in Zeef 1 beoordeelde maatregelen in relatie tot openbaar vervoer, fietsroutes of vrachtvervoer'* niet worden meegeteld, omdat de verantwoordelijkheid hiervoor bij andere partijen ligt. Zo wordt bij voorbaat de heel voor de hand liggende oplossing van minder verkeer en geen uitbreiding van de A15 door uitbreiding van OV en fietsroutes naar de prullenbak verwezen, alleen omdat men het in Nederland niet voor elkaar krijgt (of wil krijgen) om mobiliteit integraal aan te pakken. Het plaatje waar men in het kader van MIRT A15 iets van mag vinden, wordt zodoende wel heel bizar klein, wat geheel voorbijgaat aan de grote maatschappelijke vragen waar het écht over zou moeten gaan, nl. dat eeuwige groei, consumentisme, globalisering en automobilititeit niet langer vanzelfsprekend mogen zijn en dat het anders móet.

In paragraaf 4.1 van de NRD lezen we dat het in het beoordelingsproces en de MER procedure 'gebruikelijk' is 'om de maatregelenpakketten, ook wel alternatieven genoemd, te vergelijken met de zogenaamde referentiesituatie.'. Weet u nog: de kortetermijnmaatregelen die al genomen zijn, worden als inbegrepen in de referentiesituatie beschouwd. De (tijdelijke) eindsituatie die met die kortetermijnmaatregelen wordt bereikt, wordt als startpunt beschouwd, als 0-punt, als gegeven, waarover we geen mening hoeven te hebben omdat die nu eenmaal zo is.



Zo worden we gehersenspoeld en psychologisch klaargestoomd voor het idee dat de effecten van de uitbreiding van de A15 allemaal wel meevallen; we vergelijken die immers niet met een 0+5-situatie, maar met een 0-situatie (waar de +5 al in is verdisconteerd, zodat we het niet zien). Dit methodologie is bepaald niet wetenschappelijk onderbouwd, maar kennelijk heel gebruikelijk bij RWS.

Paragraaf 4.2 van de NRD is ook zeer interessant, omdat hier wordt verteld waar de verschillende alternatieven (behalve het nulalternatief) op worden beoordeeld. Het startpunt is altijd de vertekende referentiesituatie en alleen als het 'zinvol' is worden de effecten kwantitatief in beeld gebracht. Dat 'beoordelingskader zien we dan gepresenteerd in Tabel 4.1. Dat beoordelingskader heeft als premisse, dat er een oplossing moet worden gezocht voor het uitgevonden probleem van de onhoudbare verkeersdrukke en dat die oplossing moet worden gezocht in een aanpassing van de A15, hoe dan ook. De al te zeer voor de hand liggende oplossingen van lokaal vrachtvervoer via water, het motiveren van treingebruik, de aanleg van snelfietsroutes, het aanleggen van een snelbus tussen Papendrecht en Gorinchem en het doortrekken van de waterbus tussen Papendrecht en Gorinchem worden weggezet als 'meekoppelkansen', m.a.w. zaken die eventueel zouden kunnen worden 'meegenomen' als ze kansrijk worden geacht op basis van doelbereik en (kosten-)effectiviteit. Dit komt er dus op neer dat oplossingen die uitbreiding van de A15 onnodig maken en dus een bedrag tussen de 425 en 850 miljoen euro kunnen besparen, als 'leuk voor erbij' worden bestempeld, als het niet teveel kost. Zo voorgeprogrammeerd zijn de MIRT A15 mensen op de aanleg van meer asfalt, dat ze de werkelijk relevante oplossingen bij voorbaat al op het tweede plan zetten, waarmee – u begrijpt het al – de toon gezet is en niemand nog aan een nulalternatief denkt of zich überhaupt de vraag stelt waar we in vredesnaam mee bezig zijn.

De doelstelling is door de minister in juni 2018 al gegeven: grootschalige infrastructurele oplossingen, oplossingen voor een probleem dat in kleine industriële kring bedacht is en feitelijk niets anders is dan een in een politiek correct jasje gestoken pleidooi voor een door de belastingbetaler gefaciliteerde uitbreiding van het Rotterdams havengebied, waar een handjevol mensen hun brood verdient met het vervoeren van spullen die niet in Nederland gemaakt zijn naar consumenten die niet in Nederland wonen over een weg waarlangs mensen wonen die daar niet van profiteren en alleen maar de negatieve gevolgen van ondervinden. Die Rotterdamse haven wordt zo langzamerhand gedomineerd door buitenlandse conglomeraten en rederijen, die de Nederlandse economie bar weinig brengen, behalve vervuiling en afval.

## 6. Conclusie

Alle seinen zouden op rood moeten staan; Nederland zou zich in het licht van Parijs moeten herbezinnen op deze – letterlijk – levensgevaarlijke race to the bottom, deze aanloop naar zelfvernietiging, deze nietsontziende een voortdurende aanslag op de natuur, deze ecocide.

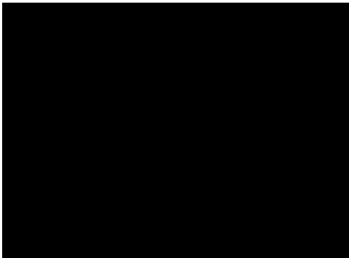
Terwijl het wetenschappelijk onderzoek waarop de minister zich ter rechtvaardiging van haar ondemocratisch genomen besluit tot grootschalige infrastructurele oplossingen beroept, ervoor waarschuwt dat het veiligheid, duurzaamheid en veiligheid niet in het onderzoek heeft betrokken; dat meer asfalt alleen maar zorgt voor meer verkeer; dat de beste manier om mensen uit de auto te krijgen is, het duurder maken van autogebruik; dat er op basis van de situatie uit 2014 gekeken is naar de periode tot slechts 2040; en dat we zelfs bij het 'rustige' Hoog groeiscenario al niet voldoen aan de klimaatafspraken van Parijs, gaat het MIRT A15 projectteam onverdroten voort met het uitwerken van de uitbreidingsplannen, waarbij oplossingen met andere vervoersmodaliteiten bewust worden genegeerd ('niet onze verantwoordelijkheid'), het nulalternatief niet eens meespeelt en de MER wordt gezien als niets anders dan een procedure waarin bijzaken als duurzaamheid en leefbaarheid zodanig worden gekleurd, gemanipuleerd en verkocht, dat altijd aan de doelstelling van de minister wordt voldaan: uitbreiding van de capaciteit en waarborgen van de doorstroming van een alsmaar toenemende verkeersstroom.

Gezien de kritiekloze adoptie van een verwrongen wereldbeeld van eeuwige groei, globalisering en consumptie, het rotsvast geloof in een zelfbedacht, maar o zo fictief probleem, de drogredenen waarmee wordt voorgesorteerd op een 6-baans A15, en tegelijkertijd de naïviteit en het zelfbedrog waarmee weggekeken wordt van de langetermijneffecten van die uitbreiding (meer verkeer, 8-baans in de toekomst, vernietiging van natuur, meer zieke mensen etc.), vraag ik me in gemoede af waarom er zoveel moeite en dus geld wordt gestoken in informatieavonden, inloopavonden, webinars en allerlei andere democratisch klinkende praatsessies waarin mensen de indruk wordt gegeven dat ze ertoe doen. Immers, het besluit staat allang vast.

De enige juiste conclusie kan zijn, dat elke op aanpassing en/of uitbreiding van de A15 gerichte activiteit onmiddellijk moet worden gestopt en dat ALLE aandacht uit moet gaan naar het terugdringen van de verkeersstromen, de eeuwige-groeigedachte en het consumentisme, gepaard gaande met forse uitbreiding van het OV en andere niet-auto gerichte oplossingen, zoals fietsen, thuiswerken, online vergaderen etc. Voor mobiliteit moet bulktransport de norm worden, net als in Singapore (MRT – Mass Rapid Transport), waar ze autogebruik zo duur hebben gemaakt en tegelijkertijd het OV zo goed en goedkoop, dat de gemiddelde ingezetene het wel uit zijn hoofd laat om met de eigen auto te gaan. Onder OV versta ik trouwens ook vervoer per taxi, maar dan wel tegen normale prijzen en niet tegen de woekerprijzen waarmee we in peperdure Mercedesen, BMW's en Tesla's gepropt worden.

Niet alleen moet autoverkeer aan banden gelegd worden, auto's (en andere motorvoertuigen) moeten ook aan banden worden gelegd met betrekking tot geluid, banden, motorvermogen, snelheid en gewicht. Motorvoertuigen moeten zo min mogelijk geluid maken; remvoeringen moeten van biologisch afbreekbaar materiaal worden gemaakt; Maserati's, Range Rovers, Dodge Ram's en soortgelijke ego-auto's moeten worden verboden; emissienormen moeten gelden voor elke individuele auto en niet uitgesmeerd over het hele gamma van een merk; er moet op worden toegezien dat vrachtauto's werkelijk niet harder dan 80 km/u rijden (i.p.v. de 90 km/u of harder die ze nu rijden); auto's en motoren moeten niet harder kunnen rijden dan, stel, 120 km/u; overtreding van de normen (snelheid, geluid, gewicht etc.) moet veel strenger bestraft worden; er moet eindelijk een treinverbinding langs de A27 komen van Breda naar Utrecht, alsook een directe verbinding tussen Rotterdam/Dordrecht en Nijmegen. Dàt zijn de dingen waar het over moet gaan.

Ik weet het: voor u een onmogelijke opgave, maar ik hoop dat ik bij u een zaadje heb geplant en dat u op zijn minst het nulalternatief serieus neemt en op zijn werkelijke merites beoordeelt, recht doende aan de existentiële uitdagingen waar we heden ten dage voor staan en dus verder kijkend dan de kortzichtige meer-asfalt propaganda van de minister.



17 november 2020



17 november 2020







Breedeway 1a  
3371 CX Hardinxveld-Giessendam  
✉ info@christengemeente.nl  
🌐 www.christengemeente.nl

---

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie  
o.v.v. MIRT-Verkenning A15 Papendrecht –  
Gorinchem  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Hardinxveld-Giessendam, 19 november 2020

Betreft: zienswijze MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem

Geachte heer, mevrouw,

In het lokale weekblad in de gemeente Hardinxveld-Giessendam, het Kompas Hardinxveld-Giessendam, lazen wij een kennisgeving van de aankondiging van de "MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem". Omdat het gebouw van Stichting Christen-Gemeente (Breedewaj 1a in Hardinxveld-Giessendam) vrij dicht naast de A15 ligt, is de MIRT-Verkenning voor ons van belang. Via deze brief dienen wij graag onze zienswijze cq. aandachtspunten in.

#### **6 Maatregelen**

Uit de informatie blijkt dat van de 32 mogelijke opties er na het eerste 'zeefmoment' nog 6 zijn overgebleven. Deze zijn:

pakket 1: Mobiliteitsmanagement en Smart Mobility

pakket 2: Aanleg 2x2 rijstroken en spitsstrook;

pakket 3: Aanleg 2x3 rijstroken + vluchtstrook;

pakket 4: Aanleg 2x2 rijstroken en aparte vrachtstrook;

pakket 5: Realiseren minder op- en afritten en onderliggend wegennet (OWN) opwaarderen;

pakket 6: Opwaarderen N214 (100 km/u).

Op grond van deze 6 mogelijkheden lijken er twee het meest kansrijk te zijn, namelijk pakket 2 en 3. Ook maken wij uit de maatregelen op dat het laten vervallen van de bestaande afrit Hardinxveld-Giessendam vooralsnog geen onderdeel uit van de pakketten uitmaakt.

#### **Geen inhoudelijke zienswijzen, wel specifieke aandachtspunten**

Uit de stukken maken wij op dat niet om 'inhoudelijke' zienswijzen wordt gevraagd maar om opmerkingen op de opgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Daarnaast wordt nog naar 'specifieke aandachtspunten' gevraagd.



Breedeway 1a  
3371 CX Hardinxveld-Giessendam  
✉ info@christengemeente.nl  
🌐 www.christengemeente.nl

---

### Zienswijze

In het kader van de verkenning brengen wij graag de huisvesting van Stichting Christen-Gemeente, gebouw aan de Breedewaj 1a in Hardinxveld-Giessendam, onder uw aandacht. Graag vragen wij daarbij aandacht voor onder meer aan bereikbaarheid van ons gebouw, geluidsoverlast door mogelijke extra rijstroken, luchtkwaliteit en overige milieu-effecten. Met name het gegeven dat meerdere keren per week het gebouw gebruikt wordt voor samenkomsten en andere activiteiten maakt dat de maatregelen een breder effect hebben dan alleen onze belangen inzake het gebouw zelf.

Graag blijven wij op de hoogte van de ontwikkelingen en de verdere uitwerkingen.

Met vriendelijke groet,



Voorzitter Stichting Christen-Gemeente

Ministerie van I & W  
Directie Participatie

Dordrecht, 18 november 2020  
Betreft: MIRT-verkenning A15 Papendrecht  
-Gorinchem  
E-mail: drechtsteden@fietsersbond.nl

Geachte heer, mevrouw,

## Vooraf

De Fietsersbondafdelingen Drechtsteden en Gorinchem/ Molenlanden zijn betrokken bij de reconstructie van de A15 (tussen Sliedrecht en Gorinchem). Tegelijkertijd zijn wij ook nauw betrokken bij de ontwikkeling van de snelfietsroute tussen Sliedrecht en Gorinchem. De kennis en ervaring die we in beide projecten opdoen blijken in het project over de vergroting van de capaciteit van de A15 goed van pas te komen.

## Vragen

In de fase waarop de procedure van de uitbreiding van de capaciteit van de A15 zich bevindt stelt u twee vragen:

1. *'Brenge we de milieuaspecten in beeld die belangrijk zijn of heeft u voor ons nog specifieke aandachtspunten?'*
2. *'Bent u het eens met de manier waarop de milieueffecten worden onderzocht, met de methode van onderzoek of heeft u suggesties?'*

*Deze vragen zijn hieronder opgedeeld in drie deelvragen waar we aandacht voor vragen.*

## Milieuaspecten

Er ligt nu een fietspad dicht tot zeer dicht langs de huidige A15. Uit de bijlage van de NRD blijkt dat ter hoogte van het geluidsscherm de geprognoseerde hoofdfietsroute (die voor een groot deel over het bestaande tracé zal gaan) in een relatief minder belaste smalle zone lijkt te liggen. Verder achter het scherm neemt de concentratie van de luchtvervuiling weer flink toe. Er lijkt dus een beschermende werking van het scherm uit te gaan.

Omdat het overgrote deel van het bestaand fietspad dicht tot zeer dicht nabij de A15 is gesitueerd is het van belang te weten welke gezondheidseffecten dit heeft, met name vanuit luchtkwaliteit. (Daar waar geen scherm aanwezig is blijkt logisch een (te?) hoge intensiteit luchtvervuiling).

Verder wordt steeds meer bekend over het effect op het gebruik van de fiets als vervoermiddel gelet op de kwaliteit/aantrekkelijkheid van de route. Het effect van de vergroting van de capaciteit van de A15 zal waarschijnlijk daarom niet alleen leiden tot meer milieuverontreiniging, maar ook tot een beïnvloeding van de modal split van de fiets.

De verkenning zou volledige duidelijkheid moeten verschaffen in hoeverre een fietspad over een dergelijke lengte zeer nabij de A15 vanuit gezondheid te verantwoorden is en in hoeverre het de aantrekkelijkheid (het gebruik) van de fietsroute beïnvloedt. Dit kan leiden tot afscherpende maatregelen en/of kiezen voor een andere ligging van het fietspad.

## Aandachtspunten

Uit de Nota reikwijdte en Detailniveau (NRD)

- *aanleg snelfietsroute en missing links oplossen*

*‘Snelfietsroute en missing links fietsnetwerk aanleggen. Op deze manier kan de fiets beter concurreren met de auto. Bij de realisatie van de fietsroute wordt ook rekening gehouden met infrastructurele aanpassingen, koppeling van het fietsnetwerk met de stations, OV-fietsen, fietskluizen en een werkgeversaanpak. Voor meer gebruik van de fiets, is het van belang om ook na te gaan welke missing links in het fietsnetwerk aangepakt moeten worden (ook vanaf bedrijven naar fietsinfrastructuur), en deze met elkaar te verbinden.*

*Niet overal is een fietspad langs de A15 in te passen, de aanleg van bruggen of tunnels zal nodig zijn t.b.v. een doorgaande route (NRD bijlage 1D)’*

Zoals in de inleiding is genoemd zijn we bij twee projecten betrokken die elk hun eigen pad trekken. Door ons is geconstateerd dat zij op verschillende manieren de vergroting van de capaciteit van de A15 en de daaruit volgende investeringen kunnen beïnvloeden. Investeringen die wanneer ze niet in hun samenhang worden behandeld op een hoger aggregatieniveau tot desinvesteringen zullen leiden.

Daarnaast kan een juiste planning van de realisatie van beide projecten ertoe leiden tot het gebruik van de fiets op korte en langere termijn wordt gestimuleerd, wat weer een positief effect heeft op de capaciteit van de A15.

Een integrale benadering van de twee projecten ligt daarom voor de hand.

## Onderzoek milieueffecten

Voor dit onderdeel hebben wij enkele vragen over de referentiesituatie.

Uit de Nota Reikwijdte en Detailniveau: *‘In een MIRT-Verkenning is het gebruikelijk om de maatregelenpakketten te vergelijken met de zogenaamde referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in de toekomst (2030) waarin alle geplande ontwikkelingen in de omgeving doorgaan, behalve de maatregelen die in deze verkenning centraal staan.*



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

## **Extra aandacht nodig**

De gekozen referentiesituatie is 2030. Niet zozeer om die in dit stadium te wijzigen maar om het versluisend effect ervan op te heffen. Versluisd wordt de toename van het aantal verplaatsingen tot 2030. Voor 2030 wordt waarschijnlijk een aantal regionale groeiplannen op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid gerealiseerd. Deze, vooral op economische motieven gebaseerde ambities, hebben een forse impact op het aantal verplaatsingen. Dit wordt onvoldoende verhelderd met de keuze voor 2030 als referentiejaar. Immers, dan zal een groot deel van de ambities gerealiseerd zijn. De daaruit voortvloeiende toename van de verplaatsingen wordt als bestaand en dus vaststaand gegeven meegenomen. Het effect hiervan wordt qua gevolgen niet in beeld gebracht maar als gesommeerd 2030-gegeven en als uitgangspunt gebruikt. Het tot 2030 gegroeide aantal verplaatsingen wordt als onvermijdelijk opgevat. Op zich logisch omdat die wordt veroorzaakt door vaststaande planontwikkelingen.

## **Vraag**

De Fietsersbond vraagt een explicieter beeld van de toename van het aantal verplaatsingen tot 2030. Om de effecten van de groeiambities (wonen en werken) en de gevolgen ervan voor het aantal verplaatsingen zichtbaar te maken. De verschillende gemeentelijke ambities dragen er nl. toe bij dat nota bene in 2030 er meteen weer sprake zal zijn van filevorming op de A15 ter hoogte van Papendrecht.

De Fietsersbond bepleit daarom een meer integrale en gewogen benadering van planologie en mobiliteit op alle planniveaus, niet alleen bij RWS/Rijk, maar ook bij de gemeenten. Ook vraagt de Fietsersbond zich af of het verkeers- en vervoersbeleid van de aanliggende gemeenten het oneigenlijk gebruik van het bovenliggend wegennet (de A15) wordt beïnvloed en of dat beleid hierin kan worden meegenomen.

## **Samengevat**

1. Neem bij de milieueffecten naast de kwaliteit van de lucht ook de effecten op de aantrekkelijkheid van de fietsroute mee in het onderzoek.
2. Nuanceer het beeld van de effecten van de plannen, rekening houdend met de te realiseren plannen in de aangrenzende gemeenten, over een langere tijd.
3. Onderzoek hoe gemeenten in hun beleid het oneigenlijk gebruik van de A15 kunnen beïnvloeden.
4. Onderzoek hoe de twee projecten, de A15 en de snelfietsroute, goed op elkaar kunnen worden afgestemd.

Vriendelijke groet,

Secretariaat afd. Drechtsteden.



## Zienswijze A15 Papendrecht-Gorinchem

Gorinchem, 24 november 2020

L.S.

Bij de verbreding is jaren geleden de kans gemist gelijk naar 2x3 rijbanen te gaan. De praktijk heeft de theorie daarvan ingehaald, het staat nu dagelijks vast rond de spits. (Ik verdenk Rijkswaterstaat er van de weg als opleiding te gebruiken voor nieuwe medewerkers: stel de 50km borden in werking ter hoogte van Hardinxveld richting Rotterdam rond de spits, ook als dat nog nergens voor nodig is. Mijn regelmatige ervaring.)

Kortom, mijn oplossing: zo snel mogelijk verbreden naar 2x3 rijbanen.

Het is overigens duidelijk dat de opstellers van de onderzoeken geen motorrijders zijn en motoren volledig zijn vergeten.

Als je een nota moet opstellen waarin oplossingen moeten worden aangegeven voor het fileprobleem, dan is dat een ernstige omissie. Als maar een paar procent van de automobilisten kan worden bewogen uit de auto en op de motor te stappen zou het file-probleem aanzienlijk verminderen.

Je kunt automobilisten niet dwingen, wel verleiden. Dan moet je het aantrekkelijk maken om op de motor te stappen. Dat kan door één van de twee, relatief zeer goedkope, maatregelen te treffen.

De technisch eenvoudigste en alleen administratief ingewikkeld is het in de wetgeving mogelijk maken om bij file met motoren met aangepaste snelheid over de vluchtstrook te mogen rijden. Dat levert verkeerstechnisch geen enkel probleem op, want de vluchtstrook blijft vrij voor het doel waarvoor die is aangelegd. Eventuele stilstaande motoren kunnen eenvoudig aan de kant worden gezet.

De andere maatregel vraagt wel enig werk, maar kan wellicht al worden meegenomen tijdens het normale onderhoud aan de weg. In dat geval is het niet nodig extra rijbanen van normale breedte aan te leggen. Dan gaat het om het creëren van een extra motorstrook. Die strook kan worden gevonden rechts naast de linker rijbaan en hoeft niet breder dan pakweg 50 centimeter te zijn.

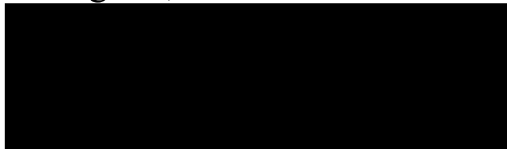
Mijn opzet is niet meer dan een strook te realiseren met iets van attentiewaarde. Zo van: let op, hier kunnen motoren rijden. Ik vraag in verband met de beperkte ruimte ook niet eens om een aparte extra rijstrook, specifiek gereserveerd voor motoren. Het gaat er mij om de rijbanen samen maar pakweg 50 cm te verbreden. Het is in de huidige situatie net niet voldoende, maar door een extra onderbroken streep te trekken zou er nu net dat kleine beetje extra ruimte komen en zullen automobilisten in de file ook iets minder snel schrikken als er een motorrijder tussendoor komt.

Daarom hoeft de ruimte ervoor ook niet de volle breedte van een motor te zijn. Ze kan ook komen uit de breedte van de gewone rijstroken en het wellicht iets meer benutten van de redresseerstrook..

Ik heb het idee voor de motorstrook al eerder in procedure gebracht, namelijk bij de inspraak voor de A12. Dat resulteerde in een uitnodiging om het te komen toelichten op een congres van de Vereniging van hogere functionarissen van de Rijkswaterstaat in de Kunsthall op 7 november 1996. Het commentaar dat daar geleverd werd bestond voornamelijk uit het feit, dat de verdragen die Nederland heeft gesloten zich er niet tegen verzetten.

Tenslotte: als het nodig is dat in verband met de aanleg van extra rijstroken de benzinstations bij Hardinxveld moeten worden verplaatst, dan valt te overwegen ze gewoon te sluiten. Het zijn volgens onderzoeken van naar ik meen begin dit jaar of eind vorig jaar de duurste in Nederland. Op dit moment gemiddeld telkens ruim meer dan 20 cent per liter duurder dan aan de Stationsweg in Gorinchem. Nergens voor nodig.

Met groet,



Correspondentieadres:



Aan : Ministerie van I&W, Directie Participatie, project MIRT-A15  
Van : Bewonersvereniging Nieuweweg (Hardinxveld-Giessendam)  
Namens deze<sup>1</sup> : [REDACTED]  
Betreft : Zienswijze op notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT A15  
Datum : 25 november 2020

---

## 1 Sluipverkeer in de Gemeente Hardinxveld-Giessendam t.g.v. capaciteitsprobleem A15

U geeft aan dat de aanleiding voor het project MIRT A15 is (publicaties; Kansrijke alternatieven, MIRT A15 website en Notitie Reikwijdte en detailniveau):

*“De A15 vormt een belangrijke logistieke verbinding tussen de haven van Rotterdam, Arnhem, Nijmegen en Duitsland.”*

*“De A15 Papendrecht-Gorinchem kent nu al problemen met doorstroming. De verwachting is dat de fileproblemen op de A15 in de toekomst nog verder toenemen. De dagelijkse files leiden tot een verslechterde bereikbaarheid van de regio's Rotterdam, Drechtsteden en Rivierenland. Bovendien gebeuren er op het tracé Papendrecht - Gorinchem ook relatief veel ongevallen.”*

Het is onze perceptie en ervaring dat het woordje **“nu” in** boven geciteerde aanleiding beter vervangen had kunnen worden door **“al jaren”**. Namelijk **al jaren** worden bewoners van o.a. Hardinxveld-Giessendam geplaagd door de effecten van het capaciteitstekort van de A15. Files op de A15 zowel in avond- als ochtendspits, als gevolg van het capaciteitstekort, zijn geen uitzondering maar regel. Het gevolg is dat het verkeer van de A15 in die filesituaties overloopt naar de gemeentelijke wegen die door Hardinxveld-Giessendam lopen. Al jaren wordt de gemeente Hardinxveld-Giesendam en haar bewoners, wonende aan of langs in bijlage 1 genoemde sluipwegen, geplaagd door dit sluipverkeer.

## 2 Beperking sluipverkeer lijkt geen expliciet doel van het MIRT A15?

Als projectdoel wordt in verschillende documenten en op de website van de MIRT-A15 verkenning, als projectdoel geformuleerd: *“Het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door 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” (nota kansrijke alternatieven).*

Het is begrijpelijk dat vanuit de optiek van het ministerie van I&A en van Rijkswaterstaat, als beheerder van 's rijkswegen, deze formulering gekozen is. Echter deze enge definitie doet geen recht aan de problemen die het capaciteitsgebrek van de A15 nu al vele jaren veroorzaken in en op de leefomgeving van bewoners van Hardinxveld-Giessendam. Het

---

<sup>1</sup> Vertegenwoordiging: Artikel 14 lid 6 der statuten: De Vereniging wordt in en buitenrechtelijk vertegenwoordigd door het bestuur. De vertegenwoordigingsbevoegdheid komt mede toe aan twee gezamenlijk handelende bestuursleden en aan de voorzitter. Bijgesloten bij de indiening van de zienswijze zijn: 1. Het statuut 2. Uittreksel KvK 3. Huishoudelijk reglement.

A15-probleem dient in onze optiek benaderd en beschouwd te worden, over de grenzen van het tracé van de huidige en toekomstige A15 heen. Met het oog op de MER-studie zou het in onze optiek niet juist zijn alleen de directe aspecten betreffende milieu gerelateerde zaken van de A15 vanuit de tracé-begrenzing te bezien (direct effecten op de omgeving t.g.v. geluid, luchtkwaliteit, veiligheid etc.), maar ook de indirecte.

Met **indirecte effecten** bedoelen wij de invloed en de effecten van de gekozen oplossing(en) van het A15-capaciteitsprobleem, op de woon- en leefomgeving van bewoners, van in dit geval Hardinxveld-Giessendam, die niet zondermeer in de directe omgeving van het tracé van de A15 woonachtig zijn, maar wel de indirecte effecten in hun leefomgeving ondervinden als gevolg van structureel sluipverkeer (drukke verkeer, veiligheid; zie ook §5, geluidsoverlast, luchtvervuiling etc.). In dat verband lijkt het ons raadzaam, de relatie tussen de capaciteitsverbeteringsscenario's van de A15 en de mate waarin dit, het nu aanwezige probleem van sluipverkeer met alle implicaties op milieu en leefomgeving van bewoners van vooral Hardinxveld-Giessendam met zich meebrengt, explicieter en prominenter te beschouwen.

Dit pleit ervoor de huidige knelpunten (locatie en omvang) m.b.t. sluipverkeer (ook milieutechnisch en invloed op leefomgeving) aan de voorkant explicieter te beschouwen en te inventariseren. Dit impliceert dat het voorkomen dan/wel beperken van sluipverkeer (overloop van A15) in de primaire doelstelling opgenomen dient te worden van het project dan wel van het MER-onderzoek.

### **3 OWN-verkeersberekeningen en zicht op omvang toekomstig sluipverkeer!**

In o.a. de *publicaties Kansrijke Alternatieven* en *Reikwijdte en Detailniveau (RW&DN)* wordt de term OWN gebezigd. Deze is tekstueel door u gedefinieerd als: *Onderliggend WegenNet* (bijlage 1 RW&DN). Welke wegen hieronder vallen, blijft echter enigszins onduidelijk. Bijlage 4 van de genoemde notitie geeft een beeld van het studiegebied en resultaten van verkeersberekeningen (referentiesituatie). De daarin roodgekleurde wegen doen vermoeden dat deze tot het HWN en/of OWN behoren (onze interpretatie; impliciete en contextuele definitie). Onduidelijk blijft het wat de verdeling is tussen de provinciale wegen (e.g. N214, N216) en gemeentelijke wegen in de verzameling OWN!

Bijlage 5 (RW&DN) geeft een relatie van verkeerskilometers op het HWN (Hoofdwegenet) en OWN in de horizonjaren 2030 en 2040 en de toe- en afname t.a.v. de referentiewaarde voor de verschillende alternatieven.

De alternatieven 2 en 3 (2 + spits en 3 stroken), behorende tot alternatieven *Reikwijdte en Detailniveau* notitie en onderwerp van MER-studie, scoren het best op de afname van verkeerskilometers op het OWN. De relatieve afnamecijfers (10 – 15%) lijken ons in algemeenheid, geen zicht te geven op afname van sluipverkeer in absolute zin voor de toekomst t.o.v. de huidige situatie. Er wordt overigens niet expliciet gemaakt wat de verdeling van de referentiekilometers op de provinciale wegen (N214, N216) en gemeentelijke wegen is.

Het lijkt er op dat het sluipverkeer, ook in de gevallen van de geselecteerde scenario's, in absolute zin verder toe zal nemen, lettende op de geprojecteerde groei. Dit zal resulteren in onacceptabele en blijvende milieueffecten (geluidhinder en slaapverstoring- nu al niveau boven de 65 db ([https://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel\\_doel.html](https://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_doel.html); kwalificatie "zeer slecht"), veiligheid, stikstof- en vooral fijnstofdepositie), voor o.a. de sluipwegen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam en vooral de Nieuweweg-Zuid, Wieling, Peulenlaan en Rivierdijk-Oost en haar bewoners.

#### **4 Analyse ontstaan sluipverkeer t.g.v. capaciteitsprobleem A15 via de gemeente Hardinxveld-Giessendam**

Bijlage 1 geeft een tentatief beeld van de door ons gepercipieerde sluipverkeersbewegingen, op de wegen binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam, waar dit het meest speelt en de (HWN)-wegen (A27 en A15) die hun overloop op verschillende punten afvoeren naar (OWN) gemeentewegen. Dit is een kwalitatieve beoordeling gebaseerd op eigen waarneming en analyse.

Wij beschikken niet over expliciete aantallen verkeersbewegingen t.g.v. sluipverkeer. Echter lettende op het feit dat t.g.v. de Corona-crisis het aantal files op de A15 drastisch beperkt wordt/is, en sluipverkeer via de gemeente Hardinxveld-Giessendam, als gevolg daarvan, eveneens beperkt is, kunnen wij wel tentatief een kwalitatieve appreciatie geven van het aandeel sluipverkeer boven het normale lokale (bestemmings-)verkeer. Wij schatten in dat door het sluipverkeersaanbod in de morgen- een avondspits bij filevorming op de A15 van voor de corona-crisis, het verkeersaanbod een factor tussen 5 à 10 hoger ligt dan het "normale" lokale bestemmingsverkeersaanbod in de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

Het aanbod van sluipverkeer is veelal zo groot, dat capaciteiten van de gemeentelijke wegen genoemd in bijlage 1 overschreden worden. Dit heeft stuwings en filevorming tot gevolg op deze wegen. Gevolg hiervan is dat het sluipverkeer niet beperkt blijft tot deze wegen (veelal met een functie van gebiedsontsluitende weg), maar overloopt naar erftoegangswegen met een doorgaand karakter. Dit is b.v. het geval voor de Rivierdijk-West en Peulenstraat-Zuid. (30 km zones).

#### **5 Functie, karakter en inrichting van wegen die belast worden met sluipverkeer; ongeschiktheid als omleidingsroute**

De in bijlage 1. genoemde lokale wegen, die belast worden met sluipverkeer, binnen het gemeentelijk gebied van Hardinxveld-Giessendam, worden door de gemeente geduid als *gebiedsontsluitende wegen*. Functioneel gezien is dit correct! Echter qua karakter en inrichting van deze wegen is dit geenszins correct. Veel van de genoemde wegen voldoen

niet aan de minimale norm ter zake, volgens CROW<sup>2</sup>-richtlijnen m.b.t. genoemde functie. Zo zijn er weggedeelten waar b.v. “snelverkeer” en “langzaam verkeer” niet gescheiden afgehandeld worden. Dat maakt deze wegen in ieder geval onveiliger voor de kwetsbare weggebruiker. Zeker waar sluipverkeersdeelnemers zonder binding met het dorp waardoor zij transiteren en hun gerichtheid om zo snel mogelijk op plaats van bestemming te geraken, zij extra bijdragen tot de genoemde onveiligheid (lappen verkeersregels aan hun laars en kennen lokale situatie niet, en gemeente Hardinxveld kent traditie van “niet handhaven”). Veel van de wegen met gebiedsontsluitende functie kennen een erftoegangsfunctie en kunnen daarom correcter aangeduid worden als “gemengde weg”. Ten tijde van veel sluipverkeer staat de erfontsluitingsfunctie voor bewoners en weggebruikers onder druk en daarmee de veiligheid (op- en afrijden van weg).

De gemeente Hardinxveld-Giessendam richt zich, mede gelet op de toebedeelde functie aan deze wegen, op vooral “doorstromingsmaatregelen” en niet of minder op “veiligheidsmaatregelen”. Samen met dit beleid en het grote aanbod van sluipverkeer draagt dit, naast reeds genoemde aspecten van karakter en weginrichting, ernstig bij tot de onveiligheid van weggebruikers en bewoners

In ieder geval maakt het de genoemde wegen ongeschikt als “omleidingsroute”. In dat verband dient het sluipverkeer in en via de gemeente Hardinxveld-Giessendam, of dit nu bewust of onbewust vanuit het oogpunt van wegbeheer en verkeersmanagement plaats vindt, uitgebannen te worden ter verbetering van lokale milieu aspecten (inclusief veiligheid).

Gedragverandering realiseren bij snelweggebruikers (A15) in het kader van smart mobility maatregelen, zal in onze optiek zonder dat er dwang uitgaat van de maatregelen niet leiden tot het bereiken van het doel van uitbannen sluipverkeer.

## 6 Meekoppelkansen

Aan de wethouder verkeer van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, hebben wij voorstellen gedaan om een aantal ingrepen aan de afwikkeling van verkeer op gemeentelijke doorgaande wegen, met het oog op beperken van verkeer op vooral Nieuweweg-Zuid en eerste deel Rivierdijk-Oost, evenals op een deel van de Nieuweweg-Noord, in samenhang te bezien met de aanpassingen aan de A15 (meekoppelkansen). Eén en ander heeft nauw te maken met de afhandeling van verkeer met bestemming industrieterreinen **Langeveer** ten zuiden van de A15 en achterliggend **industriegebied in Boven-Hardinxveld (haven)** en industrieterrein **Nieuweweg** ten noorden van de A15.

---

<sup>2</sup> De CROW-richtlijnen hebben geen wettelijke status. CROW geeft alleen adviezen voor bijvoorbeeld de wegbeheerder. Over het algemeen geldt wel dat een wegbeheerder in Nederland goed moet kunnen motiveren waarom van de richtlijnen is afgeweken.



Ons voorstel bestaat er in, het verleggen/verlengen van de oprit A15/Nieuweweg richting Gorinchem en verleggen/verlengen van de afrit A15/Nieuweweg (vanuit richting Gorinchem; afrit 26) teneinde de genoemde industrieterreinen direct te ontsluiten vanaf de rijksweg A15. Doelstelling hiervan is om o.a. de Nieuweweg-Zuid en deel Rivierdijk-Oost (tot aan de afrit Rivierdijk-Oost/Helling) alsmede Nieuweweg-Noord tot aan de rotonde Nieuweweg/Wieling, te ontlasten van verkeer met bestemming genoemde industrieterreinen en achterliggend industriegebied in Boven-Hardinxveld. Tevens leidt dit tot verbetering van de verkeersveiligheid op genoemde weggedeelten. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van deze industriegebieden vergroot.

Deze aanpassing houdt in dat zowel afrit A15/Nieuweweg (vanuit Gorinchem) als oprit A15/Nieuweweg (naar Gorinchem) verlengt dient te worden en het huidige deel van de op- en afrit aan de Nieuwewegzijde geschikt gemaakt wordt voor afhandeling van lokaal verkeer in twee richtingen (zie fig. 1).

Mogelijk heeft de gemeente Hardinxveld-Giessendam dit idee/voorstel bij RWS ingebracht, ter beoordeling en haalbaarheid en mogelijk uitwerking, in het kader van de Meekoppelkansen.



Figuur 1 Verleggen en verlengen op- en afrit A15/Nieuweweg vanuit en richting Gorinchem

## 7 Onze aanbevelingen

- Voeg beperken/uitbannen sluipverkeer prominenter toe als doelstelling van de ingrepen in de A15 en niet alleen als vergelijkend toetscriterium
- Breng knelpunten (nu en toekomst) van sluipverkeer expliciet qua locatie en omvang verkeer en impact op leefmilieu in kaart
- Bepaal in het kader van de MER wat de toe- of afname van milieueffecten, inclusief veiligheid, van de alternatieven is op de leefomgeving van bewoners, in zowel directe nabijheid van het A15-tracé als langs de gemeentelijke wegen (OWN) die belast worden/zijn met sluipverkeer.

- Maximaliseer de effecten van beperken van sluipverkeer door de keuze van voorkeursalternatief en smart mobility maatregelen (als b.v. intelligente aanbod gestuurde toeritdosering; aanbodgestuurde verkeerslichten op kruispunten/af- en opritten HWN en gemeentelijke wegen) te combineren dan wel verkeerregulerende (en sluipverkeer ontmoedigende) maatregelen op het OWN.
- Beoordeel de in § 5 genoemde aanpassingen in de op- en afritten van de A15/Nieuweweg op haalbaarheid/uitvoerbaarheid i.h.k.v. meekoppelkansen (in overleg met gemeente Hardinxveld-Giessendam).
- Betrek in uw studie ook de milieueffecten tijdens de uitvoerings-/bouwfase in relatie tot (tijdelijke) capacitaire ingrepen op de A15 en de daaraan gekoppelde effecten op de omvang van geprojecteerd sluipverkeer; Neem maatregelen om ook in de uitvoerings-/bouwfase, het verkeer "**op de A15 te houden**" (tijdelijke dwangmaatregelen) en daarmee de effecten op toename sluipverkeer en milieuhinder te mitigeren.
- Te nemen maatregelen in het kader van smart mobility, om langs gedragsverandering van snelweggebruikers (A15 en A27), sluipverkeer(-sgedrag) te beperken/uit te bannen, dienen een dwangmatig karakter te hebben om resultaat te sorteren.

# Bijlage 1: Analyse routes sluipverkeer op gemeentelijke en waterschapswegen Hardinxveld Giessendam t.g.v. filevorming en stuwing verkeer op A15

Tekstkleuren corresponderen met routekleuren in kaarten!

1. Bij file op de A15, richting Rotterdam, die zich uitstrekt tot voorbij knooppunt Gorinchem
  - 1.1. Verkeer vanuit het zuiden via de A27 naar A15 richting Rotterdam ontwijkt file door:
    - 1.1.1. → afslag Avelingen west → Wopherensedijk → Rivierdijk richting Hardinxveld → Nieuweweg-Zuid → oprit A15 Nieuweweg richting Rotterdam of → Wieling Hardinxveld → Peulenlaan → oprit A15 Sliedrecht-Oost
  - 1.2. Verkeer vanuit het noorden via de A27 naar de A15 richting Rotterdam ontwijkt file door:
    - 1.2.1. → afslag Gorinchem/Schelluinen → Rotonde Schelluinen → Brug over kanaal steenenhoek → Rivierdijk richting Hardinxveld → Nieuweweg-Zuid → oprit A15 Nieuweweg richting Rotterdam of → Wieling Hardinxveld → Peulenlaan → oprit A15 Sliedrecht-Oost **OF**
    - 1.2.2. → afslag Gorinchem/Schelluinen → Rotonde Schelluinen → N216 → Linksaf (Giessenburg) AMA van Langeraadweg → CM van Houwelingenweg → Olivierweg → linksaf Neerpolderseweg → rechtsaf Parallelweg (Hardinxveld) → linksaf Nieuweweg-Noord → oprit A15 Nieuweweg richting Rotterdam of → Wieling Hardinxveld → Peulenlaan → oprit A15 Sliedrecht-Oost
2. Bij file op de A15, richting Rotterdam, die zich uitstrekt tot juist voorbij afrit A15/Nieuweweg
  - 2.1. Verkeer vanuit het zuiden via de A15 richting Rotterdam ontwijkt file door:
    - 2.1.1. → verlaat A15 via afrit A15/Nieuweweg → Wieling Hardinxveld → Peulenlaan → oprit A15 Sliedrecht-Oost **OF** → richting Sportlaan Sliedrecht



Fig. 2. Sluipverkeer Hardinxveld-Giessendam richting west/Rotterdam t.g.v. filevorming op A15

3. Bij file op de A15, richting Gorinchem/Nijmegen, die zich uitstrekt tot juist voorbij afrit A15/Nieuweweg (Hardinxveld)
  - 3.1. Verkeer van het westen via de A15 richting Gorinchem/Nijmegen/Breda/Utrecht ontwijkt file door:
    - 3.1.1. → afrit A15/Nieuweweg → Nieuweweg-Zuid → linksaf naar Rivierdijk → Wolpherensedijk → oprit A27 Avelingen-West richting Breda of Richting Utrecht/Nijmegen
4. Bij file op de A15, richting Gorinchem/Nijmegen, die zich uitstrekt tot juist voorbij afrit A15/Sliedrecht-Oost
  - 4.1. → afrit Sliedrecht-Oost → linksaf over viaduct A15 richting Peulenlaan (Hardinxveld) → Peulenlaan → Wieling → rechtsaf Nieuweweg-Zuid → linksaf naar Rivierdijk → Wolpherensedijk → oprit A27 Avelingen-West richting Breda of Richting Utrecht/Nijmegen

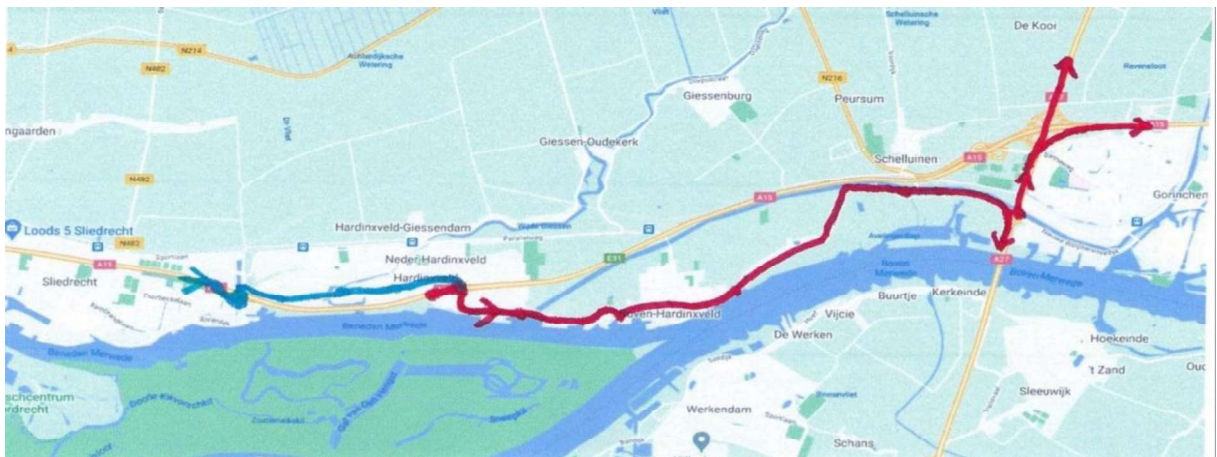


Fig. 3. Sluipverkeer Hardinxveld-Giessendam richting oost/Gorinchem/Utrecht/Breda/Nijmegen t.g.v. filevorming op A15

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
Directie Participatie  
MIRT-Verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem  
Postbus 20901,  
2500 EX Den Haag

**Gasunie Transport Services B.V.**

Postbus 181  
9700 AD Groningen  
Concourslaan 17

Handelsregister Groningen 02084889  
www.gasunietransportservices.com

Datum  
25 november 2020

Doorkiesnummer

Ons kenmerk  
OOW 20.2031

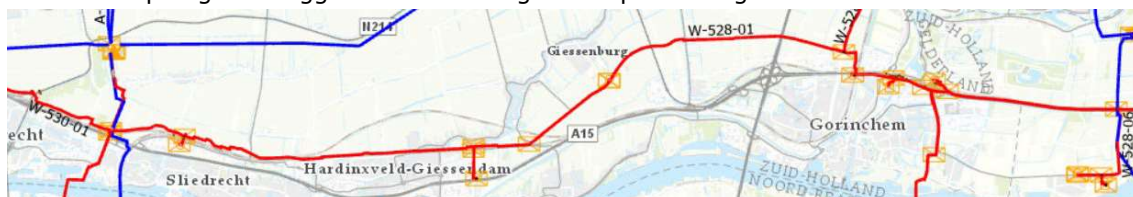
Uw kenmerk

Onderwerp  
Zienswijze NRD A15 Papendrecht-Gorinchem

Geachte,

Uit een publicatie in de Nederlandse Staatscourant van 15 oktober 2020, nr. 53141, blijkt dat het bovengenoemd Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Hierna: NRD) door u ter inzage is gelegd. Dit NRD geeft ons aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

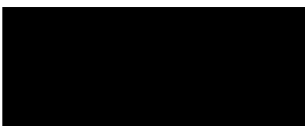
Binnen het plangebied liggen diverse aardgastransportleidingen van Gasunie



Op dit moment kunnen wij niet inschatten wat de consequenties zijn voor ons aanwezige aardgastransportleidingen. Wij verzoeken u om over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen in overleg te gaan met onze tracébeheerder, [redacted], telefoonnummer [redacted] email [redacted]

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.

Hoogachtend,



Adviseur Omgevingsmanagement Juridische Zaken

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 30 november 2020 14:55  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** FW: A15 Papendrecht-Gorinchem

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 27 november 2020 16:48  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** A15 Papendrecht-Gorinchem

Beste heer, mevrouw,

Graag zou ik u willen vragen of er bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem ook rekening gehouden en in overweging genomen is:

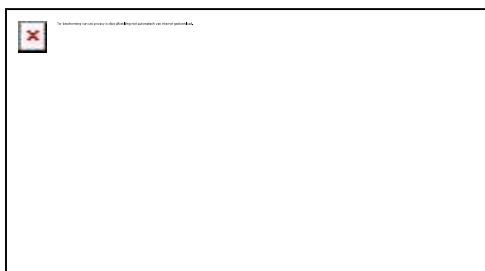
1) De verwachte reductie van verkeer door het blijvende effect van thuiswerken na Corona. Verkeersexperts voorspellen aanzienlijk minder verkeer en adviseren om projecten (zoals A15 Papendrecht-Gorinchem) uit te stellen en opnieuw te beoordelen na de pandemie. Een kleine afname (8%) van het verkeer leidt al tot een halvering van het aantal files. Zie tevens: <https://www.ad.nl/auto/files-halveren-al-door-slechts-8-procent-minder-verkeer~a6f85f71/>

Vanuit mijn oogpunt lijkt me de best optie om na de pandemie opnieuw onderzoek te doen indien een verbreding nog steeds noodzakelijk wordt geacht. Een miljoenen project uitvoeren terwijl dit niet nodig blijkt, lijkt mij niet de bedoeling. Tot die tijd kunnen er nieuwe inzichten komen.

2) Er blijkt ook flink te worden gesneden in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer staat ook als belangrijk onderdeel omschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Door dit bericht lijkt mij nu juist het tegenovergestelde te gebeuren. Middels dit project zou het openbaar vervoer juist aantrekkelijker worden gemaakt en toegankelijker, in deze regio.

Vanuit mijn oogpunt lijkt met het belangrijk om op dit moment hier de focus te leggen en het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, toegankelijk en vooral veilig.

Zie tevens: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/artikel/5199557/mes-gaat-flink-het-openbaar-vervoer-10-procent-minder-ov>



Mes gaat in het openbaar vervoer:  
10 procent dienstregeling verdwijnt |  
RTL Nieuws

Het openbaar vervoer staat zwaar onder druk en daarom zal volgend jaar 10 procent van de

bestaande dienstregeling verdwijnen. Dat is nodig om financieel overeind te blijven, bevestigt ...

[www.rtlnieuws.nl](http://www.rtlnieuws.nl)

Helaas was de deadline van het insturen van de zienswijze gisteren, 26 november 2020, verstreken. Ik hoop dat u mijn mail nog kan toevoegen.

Ik zie graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,



---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

## Bijlage B Bestuurlijke reacties





Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
Directie participatie  
MIRT-verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

datum	4 december 2020
behandeld door	[REDACTED]
ons kenmerk	2020-0164551
doorkiesnummer	[REDACTED]
onderwerp	Zienswijze MIRT- verkenning A15

Geachte heer, mevrouw,

Voor de bereikbaarheid van gemeente Papendrecht is de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem van bijzonder toegevoegde waarde en zelfs van groot belang om de bereikbaarheid en leefbaarheid toekomstig te kunnen borgen. Met de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als startpunt van het milieueffectrapport (MER) is weer een belangrijke stap gezet.

Met dit schrijven spreken wij in de eerste plaats onze dank uit voor de aanpak waar wij als gemeente Papendrecht bij betrokken zijn. Ondanks dat we de noodzaak onderschrijven en content zijn met de voortvarendheid waarmee wordt doorgepakt grijpen wij deze gelegenheid aan om onze zorgpunten aan u kenbaar te maken. We vragen u om aanpassingen te doen aan de NRD, dan wel in de nadere en toekomstige planuitwerkingen die voor gemeente Papendrecht van belang zijn bij het planMER in de verkenningsfase en het projectMER.

In hoofdlijnen komt dit samen binnen de onderstaande opsomming.

### **Studiegebied**

In hoofdstuk 1.2 van NRD beschrijft u zowel het projectgebied als het studiegebied. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten effecten van de te onderzoeken oplossingen. Vervolgens geeft u aan dat de effecten ook tot buiten het gedefinieerde studiegebied kunnen reiken. En dat, waar relevant, ook gekeken wordt wat de effecten van het project op een groter gebied in en rondom de A15 zijn.

Wij verzoeken u om het studiegebied uit te breiden met in elk geval de aanstaande verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht, eigenlijk vanaf de Noordtunnel tot Sliedrecht, maar bij voorkeur nog verder. Dit zien wij graag aangevuld met het onderliggende wegennet van gemeente Papendrecht. Feitelijk tot waar de

daadwerkelijke effecten van de verbreding reiken. Daarnaast vragen we u om met grote zorgvuldigheid de effecten op verkeer en milieu inzichtelijk te maken. Wij maken ons zorgen over de toename van het (sluip) verkeer op ons wegennet door de verbreding van de A15, de effecten welke de nieuwe verkeerstromen met zich meebrengen op zowel het hoofd- als onderliggende wegennet en de effecten van deze wijzigingen op het gebied van milieu (lucht, geluid en omgevingsveiligheid). Uit onderzoek vanuit het samenwerkingsverband Drechtsteden blijkt dat richting 2040 er sprake is van een onaanvaardbaar negatief effect (afwenteling van verkeer) op het onderliggende wegennet van gemeente Papendrecht.

### **Doelstelling in relatie tot effecten (op HWN en OWN)**

In hoofdstuk 2.4 haalt u voor de beoordelings- en besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning de doelstelling aan. Tevens geeft u aan dat als randvoorwaarde geldt 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).

Dat er geen afwenteling van verkeer op het onderliggende wegennet mag plaatsvinden lijkt ons evident. Verkeer dat zich verplaatst via de corridor A15 (ook richting en naar de N3) mag in geen geval het onderliggende wegennet gebruiken als (doorgaande) route.

*Kunt u ons in dit kader aangeven wat u als definitie van een onaanvaardbaar negatief effect hanteert?*

Ook hier maken wij graag de koppeling met het voorgenomen studiegebied en ons verzoek dit uit te breiden. Wij zijn namelijk van mening dat we pas kunnen toetsen of er aan de doelstellingen wordt voldaan als er inzicht is in alle hiervoor relevante feiten. Concreet: de effecten van de verbreding van de A15 op zowel het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet van gemeente Papendrecht moeten voldoende inzichtelijk worden gemaakt.

### **Referentiesituatie**

In hoofdstuk 4.1 beschrijft u de werkwijze inzake de referentiesituatie. Wij merken op dat de huidige situatie (2020) niet benoemd is als een referentie. In het MER wordt voor een aantal thema's, zoals geluid, lucht en omgevingsveiligheid, als referentiejaar en onderzoeksjaar voor de alternatieven 2040 aangehouden, omdat hiervoor gebruik wordt gemaakt van de verkeersberekeningen voor 2040.

*Dit bevreemdt ons en dit beschouwen wij als een omissie, we verzoeken u dit voorafgaand aan het bestuurlijke besluit toe te lichten en waar nodig te herstellen.*

### **Beoordelingskader**

Hoofdstuk 4.1, Beoordelingskader. Bij het criterium van het aspect geluid moet er ook getoetst worden aan de wettelijke normen, Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11. Onderzocht moet worden of er voldaan wordt aan de GeluidProductiePlafonds (GPP's). Dit voor zowel dit project MIRT A15 Papendrecht-Gorinchem als voor alle geplande ontwikkelingen in de omgeving tezamen.

Aanvullend op het beoordelingskaders hebben de voorgenomen plannen een nadrukkelijke relatie met en effect op de leefomgeving. In de basis denken wij graag mee met de omgevingsaspecten, de invloed ervan en de beperking van overlast.

Gelet op de tijdshorizon van dit project (2040) en de impact op de fysieke leefomgeving zijn wij nieuwsgierig naar het effect en de impact van de omgevingswet op de planvorming, de toetsing en de uiteindelijke mate en verdeling van verantwoordelijkheid en kosten. Dit geldt met name op het gebied van geluid, externe veiligheid (omgevingsveiligheid), luchtkwaliteit en stikstofdepositie, de keuzemogelijkheden voor de uitvoering van de energietransitie en daarmee verband houdend mogelijk ook de stralingscontouren van hoogspanning.

Specifiek brengen wij vanuit zorg ook graag de stikstofdepositie onder uw aandacht. Binnen de Drechtsteden (en in de rest van Nederland) ligt er een enorme opgave door de wetgeving rondom stikstof. De regio Drechtsteden heeft zich gecommitteerd aan het realiseren van een groot aantal woningen.

*Wij vragen u:*

- *Inzicht te geven in hoe u denkt om te gaan met de omgevingswet en de effecten hiervan binnen dit kader. Hierbij denken wij o.a. aan het effect op de flexibiliteit en keuzevrijheid van de omgevingsplannen op de leefomgeving binnen de gemeente Papendrecht.*
- *Inzichtelijk te maken wat de verschillende alternatieven voor consequentie hebben op de "stikstofruimte", geluidsbelasting, luchtkwaliteit en omgevingsveiligheid en wat dit voor effect heeft op de reeds geplande en toekomstig gewenste ontwikkelingen.*
- *Nadrukkelijk te onderzoeken op welke wijze aan de geformuleerde doelstellingen rondom de verbreding van de A15 voldaan kan worden zonder dat hierbij sprake is van een toename van stikstofdepositie, verslechtering van omgevingsveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsbelasting.*

#### **Mitigerende en compenserende maatregelen**

Hoofdstuk 4.4 geeft inzicht in de manier waarop met mitigerende en compenserende maatregelen wordt omgegaan. Concreet benoemen wij hier het onderdeel sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Dit is niet specifiek benoemd binnen dit onderdeel echter geformuleerd als meekoppelkans. In beide gevallen achten wij dit volledig prematuur gelet de fase waarin we ons bevinden

Als blijkt dat er sprake is van een toename van het verkeer op het onderliggende wegennet veroorzaakt door de verbreding van de A15 dan betekent dit dat mogelijk niet voldaan wordt aan de geformuleerde doelstelling. Ook hierbij geldt dat een voldoende breed studiegebied en het feitelijk beschouwen van de onderzoeksresultaten van cruciaal belang is.

## **Meekoppelkansen**

In hoofdstuk 4.5 gaat u in op de meekoppelkansen die zich voordoen. In algemene zin zijn wij content met de geformuleerde meekoppelkansen en hoe hierop geacteerd wordt door de diverse stakeholders. Wij willen nogmaals benadrukken dat meekoppelkansen extra krachtig zijn als dit in gezamenlijkheid wordt opgepakt. Ieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid.

## **Multimodale oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen A15**

In de MIRT-verkenning ligt de focus vooral op het bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten van de A15. Wij missen hierin de bredere afweging op multimodale verbindingen om de hoeveelheid verkeer op de A15 te verminderen. Wij vragen u deze problematiek te bekijken vanuit breder mobiliteitsperspectief. Onderstaand sommen we enkele mogelijkheden op:

- Versterken van de parallelle spoor- en waterverbindingen aan de A15. Dit zorgt enerzijds voor een afname van de druk op de A15 en anderzijds levert dit een bijdrage aan een vorm van duurzame mobiliteit. Duurzaamheid staat binnen gemeente Papendrecht hoog in het vaandel.
- Een andere vorm om invulling te geven aan de doelstelling van duurzaamheid en duurzame mobiliteit is het bevorderen van fietsverkeer op het parallelle traject door bij alle alternatieven een snelfietsroute te realiseren tussen Papendrecht en Gorinchem (als onderdeel Dordrecht- Gorinchem).
- Wij zien graag meer nadruk op het verkennen, onderzoeken en afwegen van nieuwe en innovatieve mobiliteitsoplossingen op de lange(re) termijn zodat hiervoor aan de voorkant ruimte voor gereserveerd kan worden.

Wij ontvangen graag uw reactie op de geformuleerde vragen en benoemde aandachtspunten in deze brief. Voor inhoudelijke vragen kunt u terecht bij:

- 
- 

Nogmaals benadrukken wij de prettige samenwerking zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Wij zetten dit graag toekomstig voort bij de nadere uitwerking en detaillering van de plannen.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Papendrecht,  
namens dezen,  
teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling,

  
M.G.J.C. van Dijk

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid  
Programmering Rijkswegen  
t.a.v. [REDACTED]  
Postbus 20901  
2500 EX 'S-GRAVENHAGE



Uw brief van:  
15 oktober

Ons kenmerk:  
D-721734

Gorinchem,  
1 december 2020

Uw kenmerk:  
IENW/BSK-2020/199062

Behandelaar:  
[REDACTED]  
Doorkiesnummer:  
[REDACTED]

Zaaknummer:  
Z/20/696174

- 1 DEC 2020

Onderwerp:  
Bestuurlijke reactie Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-Verkenning  
A15 Papendrecht – Gorinchem

Geachte [REDACTED]

In uw brief van 15 oktober 2020 heeft u ons geïnformeerd over de mogelijkheid om te reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A15. In de Bestuurlijke Advies Groep MIRT-Verkenning A15 van 26 november 2020, is afgesproken dat wij tot en met 3 december een bestuurlijke reactie mogen geven. Graag maken wij van deze mogelijkheid gebruik.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het doorlopen proces, waarbij zowel overheden als maatschappelijke organisaties zijn meegenomen in de A15 MIRT-Verkenning. Hierdoor hebben wij onze aandachtspunten en wensen kunnen inbrengen en toelichten.

In de MIRT-Verkenning is uitsluitend de A15 onder het knooppunt A27-A15 meegenomen in het projectgebied. Het overige deel van het knooppunt is onderdeel van het studiegebied. Met de verbreding van de A27 en mogelijk de A15, bestaat de kans dat eveneens aanpassingen aan dit knooppunt noodzakelijk zijn. Het is dan ook van belang dat hier in de uitwerking van de plannen voldoende aandacht aan wordt besteed. Tijdens de Bestuurlijke Advies Groep is door de gemeente Gorinchem hiervoor meerdere malen aandacht gevraagd.

Hierbij willen wij nogmaals het belang benadrukken om dit knooppunt bij de MIRT-Verkenning te betrekken en eventueel benodigde aanpassingen in het kader van deze MIRT-Verkenning uit te werken.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Gorinchem  
de secretaris, de burgemeester,





Hendrik-Ido-Ambacht

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie  
o.v.v. MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk 2020-0161815
Datum 30-11-2020	onderwerp	Bestuurlijke reactie/zienswijze op de NRD-MIRT Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem

Geachte heer/mevrouw ,

Hierbij geven wij onze reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem zoals door u ter inzage is gelegd vanaf 16 oktober 2020.

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is als agenda-lid betrokken geweest bij de totstandkoming van deze NRD. Wij hebben in de Bestuurlijke Adviesgroep eerder aandacht gevraagd om in de verkenning de effecten op aansluitende tracédelen van de A15 aan de westkant van de tunnel onder de rivier De Noord en ook de effecten op het verkeer over de brug over De Noord (N915) mee te nemen.

**Het studiegebied uitbreiden tot waar effecten verwacht worden**

In paragraaf 1.2 blz. 5 schrijft u dat effecten voor verkeer en milieu verder kunnen reiken dan het studiegebied. Wij vragen u om bij het vervoltraject, waarvan de M.e.r-procedure de eerstvolgende stap is, de effecten op verkeer (bereikbaarheid, toename verkeersstroom, sluipverkeer via het onderliggend wegennet) en milieu (effecten van toename verkeer op lucht & geluid op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet) inzichtelijk te maken op aansluitende tracédelen van de A15 aan de westkant van de tunnel onder de rivier De Noord tot en met het knooppunt Ridderkerk-Zuid en op het verkeer op de N915 aan de westkant van de brug over De Noord.

We ontvangen graag uw reactie op bovenstaande aandachtspunt. Voor inhoudelijke vragen kunt contact opnemen met [REDACTED]  
[REDACTED]

Hoogachtend,



R.J. Lafleur  
Wethouder Hendrik-Ido-Ambacht  
(portefeuillehouder Duurzaamheid en Mobiliteit)

[REDACTED]

---



Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

Datum: 1 december 2020

Zaaknummer: 1082925

Bijlagen:

Voor

informatie: 

Onderwerp: Zienswijze nota Reikwijdte en  
Detail MIRT A15

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

In het bestuurlijk overleg van 26 november 2020 zijn de meekoppelkansen bij aanpassing van de A15 besproken. Tijdens dit overleg heeft wethouder Quik opnieuw ingebracht, dat maatregelen om de leefbaarheid van Schelluinen te verbeteren noodzaak zijn, doch worden gemist in het overzicht. In reactie hierop werd de suggestie gedaan om alsnog een zienswijze op de "Nota Reikwijdte en Detailniveau" te geven en hiervoor enig uitstel van de indieningstermijn te geven. Graag maken wij hier gebruik van.

#### *Zienswijze.*

De kern Schelluinen ligt ten noorden van de A15. Tussen de A15 en Schelluinen liggen ook nog de sporen van de Merwede-Lingelijn en de Betuwelijn en de provinciale weg N216. De inwoners van de kern Schelluinen geven al langere tijd aan overlast te ondervinden van deze verkeersaders. Om de overlast te beperken heeft de Provincie de N216 uitgerust met geluid reducerend asfalt en is de Betuwelijn verdiept aangelegd. Aanpassingen aan de A15 hebben, ondanks herhaalde verzoeken, echter (nog) niet plaatsgevonden. De voorgenomen uitbreiding van de capaciteit van de A15 zal, zonder het aanbrengen van overlast beperkende voorzieningen, leiden tot een verdere verslechtering van de leefomstandigheden in Schelluinen.

In de Nota Reikwijdte en Detailniveau zijn in tabel 4.1 - Beoordelingskader de omgevingsaspecten geluid en lucht opgenomen. De wijze van beoordeling is: kwalitatief, op basis van modellering. Ons verzoek is om niet alleen naar de omgevingsaspecten van de A15 te kijken, maar naar de bundeling van infrastructuur ter plaatse en bij de voorgenomen aanpassing van de A15 maatregelen te nemen om de ervaren overlast te reduceren.

#### *Meekoppelkansen.*

De bespreking op 26 november was gericht op de beoordeling van meekoppelkansen bij de aanpassing van de A15. Bij de beoordeling van de meekoppelkansen is als belangrijk argument voor de planning van de invulling van deze kansen het argument van benodigde ruimte voor realisatie van de meekoppelkansen gebruikt. Indien een meekoppelkans niet gepaard gaat met ruimtebeslag kan uitwerking in een later stadium plaatsvinden. Wij vinden in de opgestelde notitie niets terug over maatregelen om de overlast in Schelluinen te verminderen.

Wel vinden wij onder punt 32 terug:

Kans nr.	Ambitiweb-thema	Soort kans	Kans	Extra informatie	Motivatie voor prioritering	Erft
32	Welzijn en gezondheid	2: In planuitwerkingsfase of latere fase relevant (niet onderscheidend in keuze VKA)	Onderzoeken mogelijkheden minimaliseren hinder voor omgeving.	Fijnstof/stikstof/geluid/trillingen: Samen met gemeenten in gesprek gaan over aspecten die belangrijk zijn in het kader van leefbaarheid, hinder en veiligheid en toewerken naar maatregelen die hierop aansluiten. Combineren met kans 11 en 13	In de verkenningfase worden de effecten in beeld gebracht in de afweging naar het VKA. Indien de wens is de effecten verder te beperken dan wettelijk nodig (bovenwettelijk), wordt dit gezien als een omgevingswens. Dan zou dit volgen na de planuitwerkingsfase waarin onderzoek op wettelijk niveau wordt uitgevoerd.	

Wij zijn van mening dat vermindering van de overlast bij Schelluinen zou kunnen leiden tot extra ruimtebeslag en vinden dat in een eerder stadium duidelijk moet zijn welke maatregelen hier getroffen gaan worden.

Wij danken u voor de mogelijkheid om alsnog een zienswijze in te kunnen dienen en wachten uw reactie af.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Molenlanden,  
de secretaris,

  
drs. mevr. F. Jonker

de burgemeester,

  
drs. T.C. Segers MBA





Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie  
o.v.v. MIRT – Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Uw brief van: --  
Uw kenmerk: --  
Bijlage(n): --

Ons kenmerk: 227242  
Contact: [REDACTED]  
Telefoonnummer: [REDACTED]  
E-mailadres: [REDACTED]  
Datum: 27 november 2020

Betreft: Zienswijze op de NRD – MIRT Verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem

Geachte heer, mevrouw,

U hebt uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als startpunt van het milieueffectrapport (MER) ter inzage gelegd. Wij willen u bedanken voor het intensieve participatietraject, waar de gemeente Ridderkerk als aanliggende gemeente ook deel van mocht uitmaken als agendalid. Hierdoor hebben we de mogelijkheid gehad om onszelf blijvend te informeren en regelmatig deel te nemen aan geplande bijeenkomsten. Toch willen we van de gelegenheid gebruik maken om onze aandachtspunten aan u toe te lichten. In deze brief vragen we daarom om aanpassingen in de NRD, danwel uitwerkingen in toekomstige documenten die voor Ridderkerk van belang zijn bij het planMER in de verkenningsfase en het projectMER tijdens de planuitwerkingsfase.

#### **Het studiegebied uitbreiden tot waar effecten verwacht worden**

In paragraaf 1.2, blz. 5, beschrijft u het studiegebied. Hierin geeft u aan dat het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van het verkeer en milieu. Daarna in dezelfde paragraaf geeft u aan dat de effecten ook buiten dit studiegebied zullen reiken. En dat u dit, waar relevant, zal bekijken in een groter gebied dan het studiegebied.

Als u nu al weet dat de gevolgen verder reiken dan het studiegebied vragen wij u om het studiegebied uit te breiden, voor het thema verkeer en milieu, tot en met het A15 knooppunt Ridderkerk-Zuid. Wij vragen u in dat kader nadrukkelijk om op een zorgvuldige manier de effecten op verkeer (bereikbaarheid, toename verkeersstroom, sluipverkeer via het onderliggend wegennet) en milieu (effecten van toename verkeer op lucht & geluid op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet) inzichtelijk te maken op dit wegvak.

### **Multimodale oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen A15**

Deze MIRT-verkenning richt zich voornamelijk op het bereikbaarheidsknelpunt van de A15 en is daarmee volledig gericht op de autobereikbaarheid. Wij missen hierin de afweging op multimodale verbindingen om de hoeveelheid verkeer op de A15 te verminderen. Graag willen wij u meegeven deze problematiek breder te bekijken vanuit mobiliteit in plaats van infrastructuur. Dit kan bijvoorbeeld door:

- Aanleg snelfietsroute bij alle alternatieven om het fietsen tussen Gorinchem en Ridderkerk te verbeteren als alternatief voor autoverkeer (gezonde en actieve mobiliteit vraagt om het stimuleren van fietsgebruik).
- Versterken van de spoorverbinding Merwede-Lingelijn om meer mensen te verleiden om met de trein te reizen in plaats van met de auto (ook in het kader van duurzame mobiliteit).

### **Referentiesituatie: huidige situatie toevoegen en toezeggen bestuurlijk besluit**

Paragraaf 4.1, blz. 24, Referentiesituatie: u neemt als referentiesituatie het jaar 2040. In eerste instantie is de referentiesituatie altijd de huidige situatie en niet 20 jaar vooruit. Wij vragen daarom om naast het jaar 2040 ook de huidige situatie in beeld te brengen als referentiesituatie.

Omdat er naast de MIRT A15 Papendrecht - Gorinchem meerdere ontwikkelingen in de omgeving gepland zijn, is het in kaart brengen van de effecten van alle ontwikkelingen samen in het jaar 2040 gewenst zodat er een totaal overzicht ontstaat van de effecten. Een periode van 20 jaar is geen tijdelijke situatie. Het is daarom zeer wenselijk dat er een toezegging gedaan wordt voor het nemen van een bestuurlijk besluit, waarin geborgd wordt dat er maatregelen onderzocht worden op basis van het totaal effect van alle ontwikkelingen samen uit de omgeving en niet alleen van de MIRT A15. Met daarbij aangegeven wat de kosten zijn, wie deze kosten gaat betalen en wat de mogelijkheden zijn om maatregelen op voorhand te treffen en niet te wachten tot er daadwerkelijk wettelijke overschrijdingen zijn. Dit om te voorkomen dat inwoners niet te lang moeten wachten op maatregelen en een goed woon- en leefklimaat geborgd wordt.

### **Aanvulling Beoordelingskader: Aspect geluid, toetsen aan wettelijke normen**

Paragraaf 4.1, blz. 25, Beoordelingskader: bij het criterium van het aspect geluid moet er ook getoetst worden aan de wettelijke normen, Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11. Onderzocht moet worden of er voldaan wordt aan de GeluidProductiePlafonds (GPP's). Dit voor zowel dit project MIRT A15 Papendrecht - Gorinchem als voor alle geplande ontwikkelingen in de omgeving tezamen.

### **Contact**

We ontvangen graag uw reactie op de genoemde aandachtspunten in deze brief. Bij inhoudelijke vragen kunt u terecht bij [REDACTED]

[REDACTED] en [REDACTED]  
[REDACTED]



Graag willen wij met u, als actief agendalid, op ambtelijk en bestuurlijk niveau in gesprek blijven tijdens de MER-procedure en de ontwerpstructuurvisie.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris

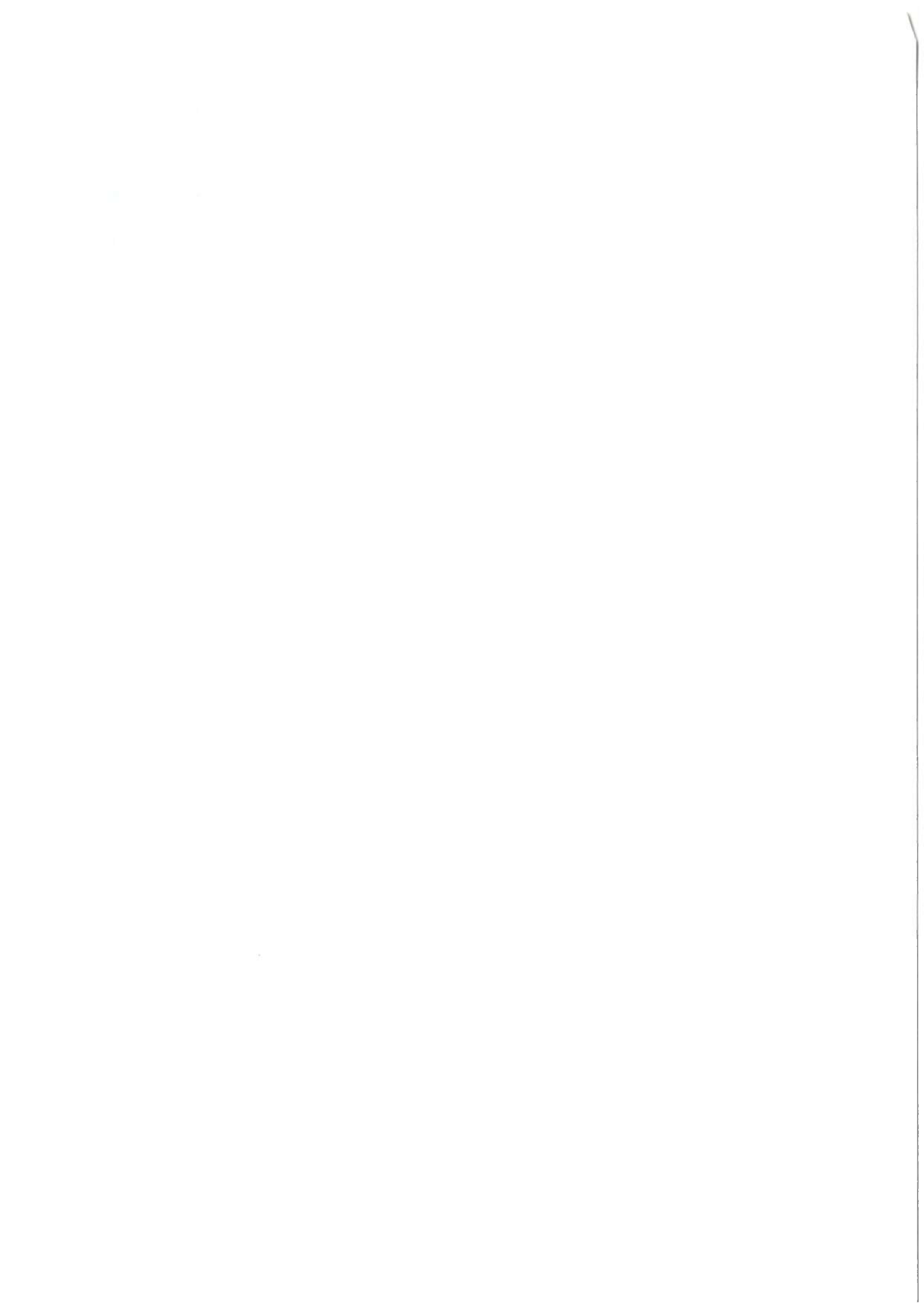
A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H.W.J. Klaucke', written over a horizontal line.

dhr. H.W.J. Klaucke

de burgemeester,

A large, stylized handwritten signature in blue ink, appearing to be 'A. Attema', written over a horizontal line.

mw. A. Attema



**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** woensdag 2 december 2020 15:43

**Aan:** [REDACTED]

[REDACTED]

**CC:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Bestuurlijke reactie op notitie Reikwijdte en Detailniveau A15

Geachte [REDACTED],

In de Bestuurlijke Advies Groep MIRT-Verkenning A15 van 26 november 2020, is onder andere de notitie Reikwijdte en Detailniveau A15 aan de orde geweest. In dit overleg is afgesproken dat wij tot en met 3 december een bestuurlijke reactie hier op mogen geven. Graag maken wij van deze mogelijkheid gebruik.

Onlangs is het TB voor de verbreding van de A27 onherroepelijk geworden en kan gestart worden met de realisatie. De as noord-zuid met de A27 maar zeker ook de as oost-west met de A15 is belangrijk voor de (economische) vitaliteit van dit gebied. De twee rijkswegen kruisen elkaar bij Gorinchem en hebben zodoende ook invloed op elkaar. Dit knooppunt dateert nog uit de jaren 70 en is met de kennis en visie van toen gedimensioneerd en vormgegeven.

Het behoeft geen betoog dat het gebruik en de visie van nu behoorlijk afwijkt van die uit de jaren 70. Een knooppunt is meer dan een kruising van twee wegen. Het is een vervoersknoop met vele mogelijkheden op het gebied van mobiliteit en economie. Alleen met een dergelijke integrale blik kan een knooppunt bijdragen aan het goed functioneren van de beide rijkswegen. Tot onze spijt is een integrale visie op het verkeersknooppunt Gorinchem niet meegenomen met de Verbreding van de A27. Deze wordt betrokken bij de A15. Echter nu zien we dat het knooppunt Gorinchem heel eng wordt beschouwd in deze MIRT-verkenning.

Een integrale visie van knooppunt Gorinchem behoort ons inziens in de scope van dit project. Alleen dan kunnen beide wegen goed functioneren en bijdragen aan (economische) vitaliteit / bereikbaarheid van dit gebied.

Wij vrezen als het knooppunt onvoldoende aandacht krijgt, niet alleen een kans gemist wordt maar tevens een negatief effect heeft op het functioneren van de A27. Gezien alle inspanningen aan de A27, die vooraf gaan aan een mogelijke verbreding van de A15, zou dat zonde zijn. Een goed functionerend knooppunt is ook van belang voor de andere wegbeheerders te noorden en ten zuiden van Gorinchem en een aantal van deze gemeenten hebben hun steun geuit.

Hierbij willen wij nogmaals het belang benadrukken om dit knooppunt bij de MIRT-Verkenning te betrekken en eventueel benodigde aanpassingen in het kader van deze MIRT-Verkenning uit te werken.

Hoogachtend,

H. Tanis,

Wethouder gemeente Altena

\*\*\*\*\*

Graag ontvang ik van u een bevestiging dat deze reactie goed ontvangen is en betrokken gaat worden in het project.







provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Mw. Drs. C. van Nieuwenhuizen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Contact



Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
[www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl)

Datum

Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk

PZH-2020-758571282

DOS-2017-0001458

Uw kenmerk

IENW/BSK-2020/199062

Bijlagen

Onderwerp

Reactie op de notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-  
Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Met tevredenheid heeft de provincie Zuid-Holland kennis genomen van de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op 15 oktober 2020. Dit is een belangrijke mijlpaal, omdat dit moment de formele start markeert van de 2e fase van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht en Gorinchem (beoordelings- en besluitvormingsfase).

In algemene zin ondersteunt de provincie Zuid-Holland uw voornemen om de capaciteit van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem uit te breiden om de blijvende druk op het hoofdwegennet tussen Rotterdam en het oostelijk gelegen achterland op te vangen. De uitbreiding sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de provincie Zuid-Holland met daarin een goede bereikbaarheid binnen de provincie en van de economisch kerngebieden. In het Zuid-Hollandse zijn daarbij specifiek Rotterdam, de Drechtsteden en de havengebieden aan de orde. Daartoe hebben rijk en provincie in 2017 in het BO-MIRT goederenvervoercorridors ook financiële afspraken gemaakt. Onderdeel daarvan is het bedrag van € 30 mln dat wij als provincie Zuid-Holland in samenwerking met de regio Drechtsteden voor investeringen in de doorstroming op de A15 beschikbaar hebben gesteld. Daarnaast heeft de provincie in 2018 een bijdrage van € 2,6 mln voor maatregelen in het kader van Korte Termijn Maatregelen A15 in het vooruitzicht gesteld, naast de bijdrage van de regio Drechtsteden en het bedrijfsleven.

Ook al heeft de Corona crisis de druk op het wegennet op dit moment afgenomen, daarmee is de noodzaak van dit soort wegprojecten op de lange termijn niet in een ander daglicht komen te staan. Vanuit het uitgangspunt dat de situatie in Nederland zich uiteindelijk weer zal normaliseren en de druk op het wegennet weer toeneemt als vanouds, is het onze overtuiging dat investeren in de A15 positief zal doorwerken in de toekomst.

Met de waardering voor de voortvarendheid die tot dusver met de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem aan de dag is gelegd, heeft de provincie het vertrouwen dat ook de vervolgfase succesvol zal kunnen zijn.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen  
90, 385 en 386 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.



Het ingaan van de 2e fase van de verkenning is tegelijk een goede aanleiding om uw aandacht te vragen voor de bredere verantwoordelijkheid die het rijk naar onze stellige opvatting draagt voor de bereikbaarheid in Zuid-Holland, óók op de A15. Die bredere verantwoordelijkheid komt tot uiting in aandacht voor zaken die sterk gerelateerd zijn aan het accommoderen van de mobiliteit, maar waarvan de uitwerking soms voorbij het keurslijf van de strikt wettelijke mitigatie- en/of compensatieverplichting bij rijksinfrastructuurprojecten gaat.

Verbetering van de bereikbaarheid en versterking van de economische structuur kunnen niet zonder inpassingskwaliteit en maatschappelijk draagvlak voor oplossingen. Onder de verzamelterm 'meekoppelkansen' gaat het in het geval van de A15 Papendrecht-Gorinchem bijvoorbeeld concreet om zaken als:

- het faciliteren van energieopslag bij verzorgingsplaatsen, carpoollocaties en P+R opstapplaatsen;
- bij het ontwerp van de weg waar deze op de waterkering ligt rekening houden met de eventuele toekomstige dijkversterkingsopgave;
- het verminderen van de barrièrewerking A15 door natuurgebieden te beschermen, een groene corridor te creëren en te vergroenen voor waterbuffering;
- het aanleggen van een snelfietsroute Sliedrecht-Hardinxveld-Gorinchem en hierin de ecologische kansen meenemen;
- het meenemen van win-winopties bij ontwerpkeuzen, materialenkeuze en gebruik van reststromen/circulariteit.

Als medeopdrachtgever voor de verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem is het onze overtuiging dat aandacht voor de meekoppelkansen zoals hierboven aangeduid een noodzakelijke voorwaarde is. Ik nodig het ministerie daarom uit om samen met de provincie en de andere regio-partijen op korte termijn bijeen te komen om te bepalen hoe wij de perspectieven voor de meekoppelkansen, inclusief de financiering daarvan, waarbij juist het rijk niet afzijdig kan blijven, overeind kunnen houden in de komende fase voor de verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Wij zien uit naar uw beantwoording van onze reactie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
voor dezen,

  
secretaris

*Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.*

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer te vermelden dat wij rechts bovenaan in deze brief hebben opgenomen.

## Bijlage C Advies Commissie voor de m.e.r.

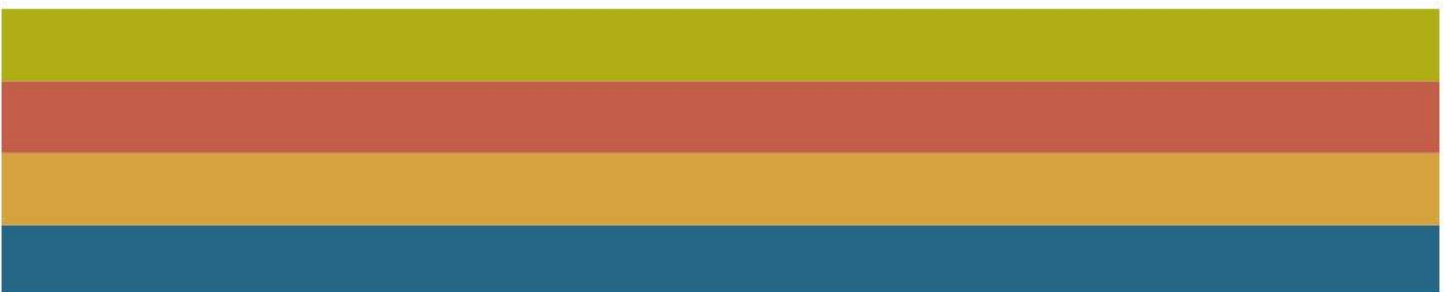


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## 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:

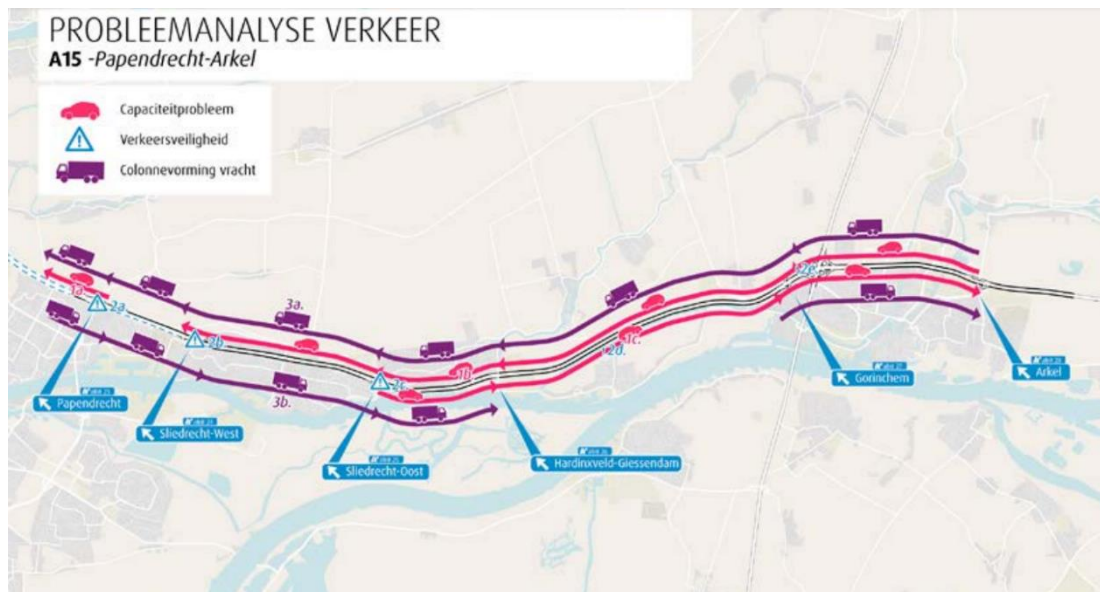
- Toetsbare en, zo mogelijk, meetbare doelstellingen. Onderzoek in het MER alternatieven die aan de doelstellingen voldoen, ook op de lange termijn.
- Een kwantitatieve verkeers- en verkeersveiligheidsanalyse met onder andere aandacht voor colonnevorming, het onderliggend wegennet en fietsverkeer.
- 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.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.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 letsel- 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 colonnevorming 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)

