

Sliedrecht Noord en Noord-Zuidverbinding

Notitie Reikwijdte & Detailniveau
ten behoeve van de Milieueffectrapportage



Project	Sliedrecht Noord en Noord-Zuidverbinding
Status	concept
Projectnummer	25013
Kenmerk	25013.NRD.01
Datum	17 juni 2025
Auteur	E.E. Schijff, M.L.W. Andela & A. Hatzman
Controle	E.J. Scheer, M. Schouten

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu| Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer in samenwerking met
Miraf.| Wegastraat 29-31 | 2516 AN Den Haag

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onderzoek naar milieueffecten	5
1.3	Stappen in de mer-procedure	6
1.4	Doel NRD en MER	8
1.5	Rolverdeling	8
1.6	Participatie	8
1.7	Leeswijzer	10
2	Beleidskader	11
2.1	Rijksbeleid	11
2.2	Provinciaal beleid	12
2.3	Regionaal beleid	14
2.4	Gemeentelijk Beleid	15
3	Projecten Noord-zuidverbinding en Noord	17
3.1	Inleiding van beide Projecten	17
3.2	Referentiesituatie	20
3.3	Onderzoeksgebied	22
4	Inhoud MER en onderzoeksmethodiek	24
4.1	Gemaakte keuzes	24
4.2	Te onderzoeken alternatieven	26
4.3	Te toetsen milieuaspecten	29
4.4	Beoordelingswijze	32
4.5	Mitigerende maatregelen	32
4.6	Monitoring	32
5	Planning	34

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De gemeente Sliedrecht is voornemens aan het noorden van de gemeente een ontwikkeling te laten plaatsvinden. Het totale gebied bedraagt circa 80 hectare. Sliedrecht Noord is gelegen aan de noordzijde van de Rijksweg A15. In deze polder wordt een nieuwe woonwijk gebouwd. Deze woonwijk zal bestaan uit circa 1800 tot 2100 woningen en maximaal 17.000 m² aan maatschappelijke, commerciële, sportieve en recreatieve voorzieningen. Bij maatschappelijke voorzieningen kan gedacht worden aan een huisartsenpraktijk, apotheek of school.

Om deze woonwijk te verbinden met de rest van Sliedrecht en de wijdere omgeving en daarbij een goede mobiliteit en doorstroom te waarborgen wordt de Noord-Zuidverbinding aangelegd. Dit is een verbinding over de Rijksweg A15 en verbindt de Thorbeckelaan en de N482. Deze verbinding is bedoeld voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Rondom de verbinding wordt een park aangelegd waarbij rekening wordt gehouden met de reeds aanwezige voorzieningen. Daarnaast kent de Noord-Zuidverbinding een groen doel, namelijk de realisatie van een groene verbinding van de Merwede naar de polder. Dit plangebied betreft ongeveer 9 ha.

Het ontwikkelen van deze wijk sluit aan op de toekomstambities¹ van Sliedrecht en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave in Sliedrecht. Het resultaat is een aantrekkelijke en complete wijk, met een mix aan functies in het gebied. Binnen het plan is er aandacht voor groen en water en vormen de bodem en het landschap leidende uitgangspunten binnen het ontwerp.

De gemeenteraad heeft ingestemd met de voorkeursvariant voor de Noord-Zuidverbinding en bijbehorende oplossingen voor de voorzieningen en een voorbereidingskrediet voor het uitwerken van een voorlopig ontwerp. De ontwikkeling van woningen in Sliedrecht Noord past binnen de gemeentelijke Omgevingsvisie maar niet binnen het omgevingsplan van de gemeente en is daarnaast strijdig met de vigerende Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) van de provincie Zuid-Holland. Sliedrecht Noord is overigens wel in het coalitieakkoord van de Provincie Zuid-Holland genoemd als potentieel nieuw te realiseren woonwijk maar is planologisch nog niet mogelijk. Sliedrecht Noord is dan ook een van de twee buitenstedelijke locaties die in aanmerking komt om door de Provincie Zuid-Holland op de 3 hectare kaart te worden geplaatst. De gemeente dient hierbij aan de voorwaarden te voldoen die de provincie hieraan stelt. Wanneer de provincie dit voldoende vindt, kan zij de provinciale omgevingsverordening wijzigen. Op zijn vroegst kan dit in 2026 plaatsvinden.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken, moet zowel het gemeentelijk omgevingsplan als de provinciale omgevingsverordening worden aangepast. Bij een ontwikkeling van deze omvang zijn (milieu)effecten niet op voorhand uit te sluiten. Daarom wordt voor de besluiten van Sliedrecht Noord en de Noord-Zuid-verbinding een mer-procedure doorlopen en een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De mer-procedure start formeel met de terinzagelegging van de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD biedt inzicht in wat er in het MER onderzocht wordt (reikwijdte) en op welke manier dit gebeurt (detailniveau).

¹ [Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt](#)

Figuur 1. Ligging van het plangebied van ontwikkelingen woonwijk Sliedrecht-Noord en de Noord-Zuidverbinding (bron: Sliedrechtbouw)



1.2 ONDERZOEK NAAR MILIEUEFFECTEN

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord en de Noord-Zuidverbinding past niet in het (tijdelijk deel van het) omgevingsplan van de gemeente Sliedrecht. Het tijdelijk deel bestaat onder andere uit de bestemmingsplannen 'Buitengebied', 'Woongebied' en 'Stationsgebied'. Om de beoogde ontwikkelingen planologisch en juridisch mogelijk te maken wordt voor beide projecten een aparte planologische procedure doorlopen. Het voornemen is om eerst de verbinding te realiseren en vervolgens de woonwijk. Een aantal verenigingen verplaatst al eerder dan nodig voor aanvang van de werkzaamheden van hun huidige locatie van de Noord-Zuidverbinding naar Sliedrecht Noord, hiervoor is al een planologische procedure doorlopen (BP Sliedrecht Buiten & Stationsgebied, zie 3.2.1 autonome ontwikkelingen). Voor de overige verenigingen is nog geen planologische procedure doorlopen.

Juridische achtergrond voor het opstellen van het plan/project-mer

De procedure van de milieueffectrapportage (mer) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om dit te doen is het instrument mer ontwikkeld, dat dient ter onderbouwing van de besluitvorming over de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. Er wordt een rapport (MER) opgesteld, waarin de (verwachte) milieueffecten voor een tal van aspecten voor één of meerdere alternatieven worden

geanalyseerd en beoordeeld. In het MER wordt gekeken naar effecten op de fysieke leefomgeving (verder: omgevingsaspecten).

In algemene zin is mer verplicht op grond van Europese en nationale wet- en regelgeving als er sprake is van plannen of projecten met mogelijk belangrijke milieueffecten. Dit is nader uitgewerkt in bijlage V van het Omgevingsbesluit, dat samen met de Omgevingswet vanaf 1 januari 2024 van kracht is.

De ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding betreft de wijziging en uitbreiding van een weg, wat valt onder categorie J1 'Wegen' zoals opgenomen in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. De woningbouw in Sliedrecht Noord is een 'stedelijk ontwikkelproject' zoals opgenomen onder categorie J11 in Bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Onder een stedelijk ontwikkelingsproject valt zowel de aanleg als het wijzigen en/of uitbreiden van (bouw)projecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein. De ontwikkelingen van Sliedrecht Noord en de Noord-Zuidverbinding kunnen nadelige effecten hebben op het milieu. Hierdoor ontstaat er een mer-beoordelingsplicht.

Om het milieubelang een nog volwaardigere plaats te geven in de besluitvorming heeft gemeente Sliedrecht ervoor gekozen een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. Met een plan/project-MER wordt inzicht verkregen in de effecten van de voorgenomen activiteiten. Daarmee kan het bevoegd gezag (de gemeente Sliedrecht), die het besluit neemt over het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling, de milieugevolgen volwaardig meewegen.

Het plan/project-mer levert daarmee een onderbouwing van de planologische procedures door:

- Een toetsing aan wet- en regelgeving, geldend beleid en (gemeentelijke) ambities;
- Inzicht te verschaffen in verschillen tussen één of meerdere alternatieven;
- Inzichtelijk te maken welke mitigerende maatregelen en aandachtspunten er voor de vervolgfases zijn.

Voor de Noord-Zuidverbinding wordt het eerste planologische besluit genomen, namelijk een wijziging van het omgevingsplan 'Omgevingsplan gemeente Sliedrecht'. Aan deze procedure wordt dit plan/project-MER gekoppeld. Hierna wordt de planologische procedure voor Sliedrecht Noord doorlopen. De projecten worden in samenhang met elkaar en in samenhang met andere, beoogde omvangrijke projecten in de directe omgeving (zie par. 3.2 referentiesituatie) beschouwd. Reden hiervoor is dat op deze wijze kan worden bekeken of sprake is van cumulatieve effecten.

Als een plan of project significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden, dan moet volgens de Omgevingswet een passende beoordeling opgesteld worden². Die beoordeling moet de zekerheid geven dat de activiteiten de natuurlijke kenmerken van de betreffende Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. In het MER wordt in eerste instantie beoordeeld in hoeverre het significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000. Stikstofdepositie is daarin een bepalende factor. Als daaruit volgt dat significante gevolgen niet uitgesloten kunnen worden, dan zal een passende beoordeling worden opgesteld.

Voor dit plan/project-MER wordt gekozen voor een gecombineerd plan/project-MER. Het plan-MER gedeelte voorziet de afweging van milieu-effecten voor alternatieven in Sliedrecht Noord. Dit is namelijk kaderstellend; het zijn de plannen voor een nieuwe wijk dat kaderstellend is voor de verdere uitwerkingen. Het project-MER gedeelte ziet op de Noord-Zuidverbinding. Dit is namelijk concreet en gaat over de aanleg van de weg. Dit stuk van de plan/project-MER zal meer zien op eventuele compenserende en mitigerende maatregelen.

1.3 STAPPEN IN DE MER-PROCEDURE

Procedureel wordt de plan/project-MER aan de ruimtelijke procedure voor de Noord-Zuidverbinding gekoppeld (aan het besluit dat als eerste de besluitvorming zal ingaan). De plan/project-MER heeft enkele

² Artikel 16.53c, eerste lid Ow.

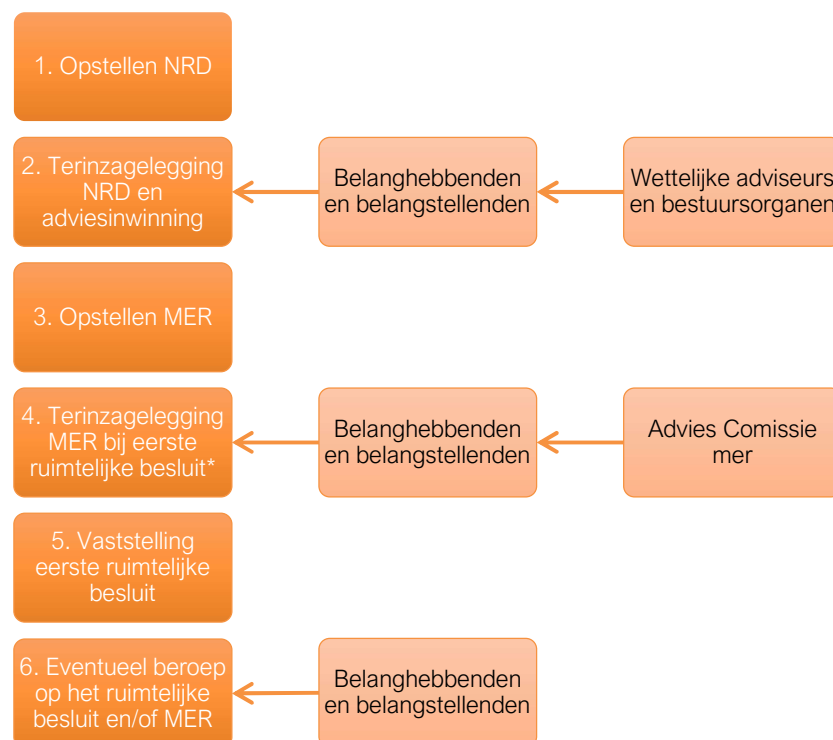
verplichte procedurestappen. De start van de plan/project-mer begint met de kennisgeving op basis van de voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD). In de NRD staan de projectuitgangspunten, de te onderzoeken milieuthema's en alternatieven (dit noemen we de 'reikwijdte'). Daarnaast staat in de NRD op welke wijze het onderzoek wordt verricht (dit is het 'detailniveau').

De NRD wordt gepubliceerd door het college van burgemeester en wethouders (B&W). Gedurende zes weken ligt de NRD ter inzage. Eenieder kan zienswijzen indienen op de reikwijdte en het detailniveau van het milieuonderzoek (zie paragraaf 1.5). Daarnaast raadpleegt de gemeente betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseur zoals Rijkswaterstaat, ProRail maar ook het waterschap, de omgevingsdienst en de provincie Zuid-Holland. De zienswijzen en adviezen op de NRD worden meegenomen bij het opstellen van het plan/project-mer. De NRD wordt niet voor advies voorgelegd aan de commissie mer. De gemeente gaat er vanuit dat de betrokken bestuursorganen en wettelijk adviseurs voldoende input kunnen geven op de reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken.

Het plan/project-MER en het ontwerpbesluit worden vrijgegeven door het college van B&W waarna deze wordt vrijgegeven voor de terinzagelegging. Eenieder kan zienswijzen indienen op het ontwerpbesluit en het plan/project-MER. Ook zal de commissie mer om advies worden gevraagd. Het college van B&W beantwoordt de zienswijzen in een nota van beantwoording en biedt dit samen met het definitieve besluit en de plan/project-mer aan de gemeenteraad aan ter vaststelling. Tegen het vastgestelde besluit staat beroep open bij de Raad van State.

De procedurestappen van de plan/project-MER zijn schematisch weergegeven in de volgende figuur.

Figuur 2. Stappenplan mer-procedure



* Bij de start van een procedure voor het wijzigen van het omgevingsplan is een kennisgeving voornemen en participatie verplicht. Deze kennisgeving is geen onderdeel van de mer-procedure, maar van de omgevingsplanprocedure.

1.4 DOEL NRD EN MER

Het doel van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De procedure valt grofweg uiteen in twee fases: de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de plan-/project-MER.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Zoals aangegeven begint de procedure met de kennisgeving op basis van de voorliggende NRD. Middels de NRD worden betrokken bestuursorganen, belanghebbenden en andere stakeholders geïnformeerd over het voornemen om een plan-/project-mer op te stellen voor de ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. De NRD informeert ook over de wijze waarop de omgevingseffecten worden onderzocht, afgewogen en beschreven.

Reikwijdte

De reikwijdte van de NRD gaat over welke alternatieven en/of varianten er onderzocht worden en over welke omgevingsaspecten onderzocht worden in het MER. Daarnaast wordt het onderzoeksgebied aangeduid. In voorliggende NRD wordt dit gedaan in paragraaf 4.3 en hoofdstuk 5.

Detailniveau

Het detailniveau geeft aan welke milieuaspecten worden onderzocht en hoe uitgebreid het onderzoek naar deze milieuaspecten plaatsvindt. Daarnaast wordt het beoordelingskader geschetst. Hierbij wordt aangegeven op welke manier de aspecten worden gewogen, dat wil zeggen: kwalitatief of kwantitatief.

Milieueffectrapportage (MER)

Het MER is het onderzoeksrapport van het uitgevoerde onderzoek. Hierin worden de resultaten gepresenteerd tezamen met de beoordeling van de effecten van het planvoornemen op de fysieke leefomgeving en de gemaakte afwegingen. Omdat het hier gaat om een plan-/project- MER moet het MER voldoen aan de vereisten voor een plan-MER maar ook aan die voor een project-MER. Het plan-MER geeft de beslisinformatie die nodig is om het desbetreffende besluit te wijzigen. Het project-MER geeft de beslisinformatie om het voorkeursalternatief vast te leggen.

1.5 ROLVERDELING

Initiatiefnemer

De ontwikkelende partij voor de Noord-Zuidverbinding is de gemeente Sliedrecht. De gemeente is ook één van de ontwikkelende partijen van Sliedrecht Noord. Tussen de gemeente en marktpartijen zijn voor Sliedrecht Noord afspraken gemaakt die de komende periode in de planvorming en contractueel verder worden uitgewerkt. De gemeente Sliedrecht heeft ervoor gekozen om het initiatief te nemen en de procedure op zich te nemen. De gemeente Sliedrecht is daarmee initiatiefnemer van het plan/project-mer en bijbehorende planologische besluiten.

Bevoegd gezag

De gemeenteraad is bevoegd gezag voor de planologisch juridische procedures en de bijbehorende plan/project-MER. Het college is het bevoegd gezag voor de voorbereidende en uitvoerende taken.

1.6 PARTICIPATIE

Noord-Zuidverbinding

De Noord-Zuidverbinding wordt een verbinding voor auto- en fietsverkeer tussen het bestaande centrum van Sliedrecht en de nieuwe woonwijk in de polder. In het plangebied zijn nu zeven organisaties gevestigd: zes sportverenigingen en een sociale moestuin. Van hun accommodaties en velden wordt ook door andere partijen zoals scholen en jeugdwerk gebruik gemaakt. In de initiatieffase zijn drie consultatierondes met de

zeven organisaties en omwonenden waaronder ook een zorgcentrum gesproken en om hun mening en voorkeuren gevraagd. Deze input is meegenomen in de 17 varianten die zijn verkend en waaruit een voorkeursvariant is gekomen.

In de ontwikkelfase worden de stakeholders op verschillende participatieniveaus betrokken. Met de drie verenigingen en de sociale moestuin die terugkomen in het plangebied wordt in co-creatie aan nieuwe accommodatie en buitenruimte gewerkt. Zij zijn ook onderdeel van de klankbordgroep waar ook omwonenden en andere belanghebbenden zoals scholen en stichting Sliedrecht groen deel van uitmaken. In workshops onder leiding van de landschapsarchitect wordt samengewerkt aan de inrichting van het plangebied. Het resultaat van dit proces is input voor het inrichtingsplan voor de Noord-Zuidverbinding. Het inrichtingsplan is vervolgens de input voor het Voorlopig Ontwerp van de verbinding. Inwoners van Sliedrecht worden op de hoogte gehouden via de website en de nieuwsbrief 'Sliedrecht Bouwt'. Ook zijn informatiebijeenkomsten voorzien.

Sliedrecht Noord

Het projectgebied van Sliedrecht Noord is groot. In het gebied zijn diverse organisaties en eigenaren actief. In 2023 zijn, middels een informatiemarkt, grondeigenaren en inwoners geïnformeerd over deze gebiedsontwikkeling. Op regelmatige basis vindt overleg plaats met eigenaren en betrokken professionele stakeholders zoals medeoverheden over de voortgang van de ontwikkeling.

Daarnaast is een Maatschappelijke Advies Groep (MAG) ingesteld die bij belangrijke mijlpalen advies uitbrengt over de ontwikkelingen voor Sliedrecht. Inwoners van Sliedrecht worden op de hoogte gehouden via de website en de nieuwsbrief 'Sliedrecht Bouwt'.

Formele participatie tijdens procedure

In de officiële procedure zijn er de volgende formele participatiemomenten:

- Eenieder kan een reactie geven op de voorliggende NRD. Deze wordt formeel bekend gemaakt via www.officielebekendmakingen.nl
- Eenieder kan een zienswijze indienen op het ontwerpbesluit en het plan/project-MER.
- Belanghebbenden (en belangstellenden) kunnen na vaststelling van het ontwerpbesluit beroep indienen.

Eenieder kan een reactie op de NRD indienen bij de gemeente. De gemeente vraagt u in het bijzonder om een reactie te geven op de volgende vragen:

- Mist u alternatieven en/of te onderzoeken milieuaspecten in het beoordelingskader?
- Wat zou u specifiek onderzoekt willen hebben en waarom?
- Vindt u dat een bepaalde kans duidelijker moet worden meegenomen?

Hoe kunt u reageren?

Deze NRD ligt voor zes weken ter inzage. Binnen deze periode kunt u uw reactie kenbaar maken en per post of per email naar de gemeente toesturen. Hieronder vindt u de relevante contactgegevens die u kunt gebruiken voor het toezenden van uw reactie op de NRD.

Per post:

Gemeente Sliedrecht
o.v.v. Reactie NRD Sliedrecht Noord en Noord-Zuidverbinding
Postbus 15
3360 AA SLIEDRECHT

Per e-mail:

gemeente@sliedrecht.nl met als onderwerp: Reactie NRD Sliedrecht Noord en Noord-Zuidverbinding

1.7 LEESWIJZER

De voorliggende notitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 schetst het beleidskader voor de ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord.
- Hoofdstuk 3 beschrijft het plangebied en de omgeving van de projecten Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. Verder beschrijft dit hoofdstuk wat de positie is van Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord binnen de context van de ontwikkelingen van de gemeente Sliedrecht.
- Hoofdstuk 4 gaat specifiek in op de inhoud en de onderzoeksmethodiek voor het plan/project-MER. De samenhang tussen diverse ontwikkelingen (niet alleen deze, maar ook andere raakvlakprojecten en autonome ontwikkelingen) en het gecombineerd plan/projectMER komen aan bod en het beoordelingskader.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de planning van het plan/project-MER.

2 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op relevant rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid.

2.1 RIJKSBELEID

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is de langetermijnvisie van het Rijk tot 2050 op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. De NOVI geeft richting en helpt om keuzes te maken, te kiezen voor slimme combinaties van functies en uit te gaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden. Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkelingen van het landelijke gebied.

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de NOVI is het bereiken van een balans tussen: '(a)' het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig;
2. Kenmerken & identiteit;
3. Afwentelen & voorkomen.

21 nationale belangen

In de NOVI zijn nationale belangen beschreven die gewaarborgd moeten worden in het beleid voor de fysieke leefomgeving. De nationale belangen zijn als volgt:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.

12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteit van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen natuur en biodiversiteit
21. Ontwikkelen van een duurzaam visserij

Toetsing

De ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord leidt tot de toevoeging van woningen en de verbetering van de infrastructuur in Sliedrecht. Hierdoor wordt de fysieke leefomgeving beter bereikbaar en wordt het mobiliteitssysteem veiliger, robuuster en duurzamer. Dit leidt tot de duurzame ontwikkeling van Sliedrecht als onderdeel van Nederland en de realisatie van een goede leefomgevingskwaliteit. De ontwikkeling levert een bijdrage aan een aantal nationale belangen, waaronder 1, 2, 5 en 6. De ontwikkelingen leveren een bijdrage aan het beleid uit de NOVI.

2.1.2 Kamerbrief Water en Bodem sturend

Nederland staat voor grote opgaven: bodemdaling, toenemende droogte, zwaardere piekbuien, verzilting en schaarste in ruimte. Door water en bodem te laten sturen bij ruimtelijke ontwikkeling wordt toekomstige schade bij overstroming en extreme weersomstandigheden verkleint en mogelijk dure herstel- of mitigatiemaatregelen voorkomen. Hierover heeft het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat de Kamerbrief Water en Bodemsturend aan de Tweede kamer gestuurd. In deze brief worden zeven uitgangspunten genoemd en 33 structurele keuzes waarmee het principe water en bodem sturend verder wordt ingevuld.

Toetsing

Bij de ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord geldt het principe van water en bodemsturend als een van de belangrijkste uitgangspunten. Bij nadere uitwerking wordt er gekeken naar de geschiktheid van de bodem en het watersysteem. Deze aspecten zijn vormgevend bij de gebiedsontwikkeling. Hierdoor wordt er voldoende gehoor gegeven aan de Kamerbrief Water en Bodem sturend.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De omgevingsvisie is het strategisch kompas voor de fysieke leefomgeving van de provincie. In de Omgevingsvisie Zuid-Holland wil de provincie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in verschillende onderdelen:

- Ambities: hierin wordt omschreven waar de provincie heen wil;
- Beleidsdoelen: deze geven richting aan de ambities;
- Beleidskeuzes bepalen hoe de ambities bereikt dienen te worden.

In de Omgevingsvisie zijn zeven provinciale vernieuwingsambities vastgesteld, twintig beleidsdoelen en 64 beleidskeuzes. De ambities zijn:

- Ambitie 1: samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten;
- Ambitie 2: bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor;
- Ambitie 3: schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen;
- Ambitie 4: een welvarend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland;
- Ambitie 5: versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving;
- Ambitie 6: sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit;
- Ambitie 7: gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Toetsing

De ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding zorgt voor een betere verkeersdoorstroom en een verbeterde mobiliteit in Sliedrecht. De ontwikkeling van Sliedrecht Noord voorziet in de toevoeging van woningen aan de woningvoorraad, waarbij ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit hoog in het vaandel staat. Zo worden er zoveel mogelijk voorzieningen teruggebracht in de plangebieden van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. Hierdoor wordt met name een bijdrage geleverd aan ambitie 2 en 6. De beleidsdoelen en beleidskeuzes leveren hierbij input voor de nadere planuitwerking. Hiermee zijn de ontwikkelingen in lijn met de Zuid-Hollandse Omgevingsvisie.

2.2.2 Zuid-Hollandse Omgevingsverordening

De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening TAM-IMRO geconsolideerde versie (/akn/nl/act/pv28/2024/ZHOV) is op 17 februari 2025 vastgesteld en in werking getreden per 18 februari 2025. De ambities van de provinciale omgevingsvisie worden middels normering in de omgevingsverordening geconcretiseerd en verankerd. Zo zijn er in de verordening regels opgenomen op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie geeft middels de omgevingsverordening aan wat is toegestaan op een specifieke locatie.

Toetsing

De ruimtelijke ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord is momenteel niet (direct) passend binnen de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening. Zo is locatie van Sliedrecht Noord (gedeeltelijk) gelegen in beschermingscategorie 2 en/of 3. Ten oosten van de N482 gaat het om beschermingscategorie 2, recreatiegebied. De gehele ontwikkeling van Sliedrecht Noord ligt in beschermingscategorie 3, buitengebied. Ook liggen er delen van de plangebieden van Sliedrecht Noord en de Noord-Zuidverbinding in het beperkingengebied van een provinciale weg en voor een klein deel in een gebied met een hoge of zeer hoge bekende archeologische waarde. Tot slot is een deel van de locatie van Sliedrecht Noord (ter plaatse van Sliedrecht Buiten, zie verder paragraaf 3.2.1) als grote buitenstedelijke bouwlocatie³ aangewezen.

In het Coalitieakkoord Zuid-Holland is afgesproken dat Sliedrecht Noord kan worden opgenomen op de kaart met 3-hectarelocaties als wordt voldaan aan de voorwaarden die de provincie hieraan stelt (zie ook paragraaf 1.1). Deze aanpassing is noodzakelijk voor de woningbouw in Sliedrecht Noord. In de ontwikkelingen van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht moet verder worden verantwoord op welke wijze met de provinciale belangen is omgegaan.

³ Op grond van de verordening kan een omgevingsplan alleen voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling groter dan 3 ha op een grote buitenstedelijke bouwlocatie, indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien.

2.3 REGIONAAL BELEID

2.3.1 Groeiagenda 2030: *‘Goed leven in de Drechtsteden’*

De Drechttraad heeft op 4 september 2018 de Groeiagenda 2030 vastgesteld. De Groeiagenda schetst hoe de zes Drechtsteden – Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Sliedrecht, Alblasserdam en Hendrik-Ido-Ambacht – uitgroeien tot een maritieme topregio waar inwoners in 2030 prettig kunnen wonen, werken en reizen. Hiervoor wordt economische vernieuwing gecombineerd met woon- en mobiliteitsopgaven om zo de Drechtsteden te laten doorgroeien tot een toekomstbestendige, aantrekkelijke regio voor bewoners en bedrijven.

Het hoofddoel is een structurele toename van brede welvaart door:

- Een toename van 30.000 banen in toekomstbestendige maak- en maritieme industrie, logistiek, zorg en digitalisering.
- Voldoende en gevarieerde woonmilieus, met nadruk op binnenstedelijke transformatie en betaalbaarheid.
- Slimme, duurzame mobiliteit om woon- en werkenden sneller met elkaar én met de Randstad te verbinden.

Hiertoe zijn er vier programmalijnen geformuleerd:

1. Werken & economie: innovatie-ecosysteem rondom maritieme maakindustrie, versnelling in MKB-digitalisering en campusontwikkeling voor vak- en hbo-opleidingen.
2. Wonen & Leefomgeving: herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen en havens tot gemengde stadswijken; ruimte voor 25.000 extra woningen waarvan 30 % sociaal.
3. Mobiliteit & Bereikbaarheid: programma “Waterbus Plus” (hogere frequentie, emissievrij), verbeteringen A15/A16-netwerk en nieuwe fiets- en OV-brugverbindingen.
4. Energie & Klimaat: versnelling energietransitie via walstroom in havens, regionale warmtenetten en een gezamenlijke aanpak voor klimaatadaptatie (rivierdijken, groen-blauwe structuren).

Toetsing

De ontwikkeling in Sliedrecht Noord voorziet in de toevoeging van woningen, het woonprogramma is gevarieerd en bestaat uit koopwoningen en (sociale) huurwoningen. Deze woningen vallen in verschillende segmenten. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de programmalijn 2. Realisatie van de Noord-Zuidverbinding verbetert de mobiliteit in Sliedrecht en regelt de ontsluiting van Sliedrecht Noord. Bij de Noord-Zuiverbinding worden ook hoogwaardige, veilige voet- en fietspaden aangelegd en wordt bijdragen aan de groen-blauwe structuur. Ook in Sliedrecht Noord is veel aandacht voor groen/blauwe structuren en klimaatadaptatie. Hierdoor wordt ook een bijdrage geleverd aan de programmalijn 3. Hierdoor wordt er een bijdrage geleverd aan de Groeiagenda 2030.

2.3.2 Woonvisie 2017 – 2031: *‘Goed wonen in de Drechtsteden’*

Als regio willen de Drechtsteden haar sociaal-economische achterstand in lopen en haar kwaliteiten beter benutten. Hierbij is wonen van integraal belang. Er is dan ook een schaal- en kwaliteitsprong nodig om het wonen in de regio in balans te krijgen. Er is een groei van circa 10.000 huishoudens geprojecteerd en een groepotentie van zo'n 15.000 huishoudens. Daarnaast is er onvoldoende variatie in de huidige woningvoorraad. De zeven Drechtsteden gemeenten hebben zich verplicht tot een gezamenlijke realisatie van het aantal huishouden met 9.560 tot 2031.

Toetsing

Sliedrecht neemt een deel van 1.600 huishoudens voor haar rekening. Middels de ontwikkeling van Sliedrecht Noord wordt hierin voorzien. Hierbij is de Noord-Zuidverbinding nodig om een goede mobiliteit te blijven waarborgen.

2.3.3 Waterbeheerprogramma Rivierenland 2022-2027

Het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van Waterschap Rivierenland, getiteld 'Versterken, Verbinden, Vergroenen', beschrijft de doelen en ambities voor de planperiode 2022-2027. Het programma richt zich op het versterken van bestaande structuren, het verbinden van partners en het vergroenen van de leefomgeving. Dit is vertaald in acht hoofdthema's:

1. Beschermen tegen overstromingen: Het waarborgen van de veiligheid door het onderhouden en versterken van dijken en waterkeringen.
2. Water eerlijk verdelen: Zorgen voor een rechtvaardige verdeling van water, met aandacht voor zowel tijden van overvloed als schaarste.
3. Voorbereiden op extreem weer: Het watersysteem klaarmaken voor de gevolgen van klimaatverandering, zoals hevige neerslag en droogte.
4. Streven naar schoon water van een goede biologische kwaliteit: Verbeteren van de waterkwaliteit om een gezonde leefomgeving voor mens en natuur te garanderen.
5. Bijdragen aan een fijne leefomgeving voor mens en natuur: Het creëren van een aantrekkelijke en duurzame omgeving door natuurontwikkeling en recreatiemogelijkheden te bevorderen.
6. Kwaliteitsverbetering zwemwater: Het verbeteren van de kwaliteit van zwembaden om de gezondheid en veiligheid van recreanten te waarborgen.
7. Toewerken naar klimaat- en energieneutraliteit: Het verminderen van de CO₂-uitstoot en het bevorderen van duurzame energiebronnen binnen de waterschapsactiviteiten.
8. Toewerken naar circulariteit: Stimuleren van hergebruik van materialen en grondstoffen om zo bij te dragen aan een circulaire economie.

Het programma benadrukt het belang van samenwerking met diverse partners, zoals gemeenten, provincies, natuurorganisaties en inwoners, om deze doelen te bereiken. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het beheer en onderhoud van het watersysteem, waaronder baggerwerkzaamheden, om de waterkwaliteit en -veiligheid te waarborgen. Flexibiliteit en aanpassingsvermogen zijn cruciaal om in te spelen op veranderende omstandigheden en nieuwe inzichten gedurende de planperiode.

Toetsing

Het principe van water en bodemsturend is een van de belangrijkste uitgangspunten bij de ontwikkeling van Sliedrecht Noord en de Noord-Zuidverbinding. Bij nadere uitwerking wordt er gekeken naar de geschiktheid van de bodem en het watersysteem. Daarnaast kunnen bovenstaande thema's kunnen nadere invulling aan water-en bodemsturendheid geven aan de verdere planuitwerking.

2.4 GEMEENTELIJK BELEID

2.4.1 Omgevingsvisie Sliedrecht

De visie beschrijft hoe Sliedrecht de komende 15 jaar wil uitgroeien tot een compact, levendig en klimaatbestendig dijkdorp aan de Merwede, met ruimte voor circa 2500 woningen en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Om dit te bereiken is er een koers op hoofdlijnen uitgezet:

1. Ruimtelijke vernieuwingen: Sliedrecht groeit van bijna 11.000 huishoudens in 2020 naar ongeveer 13.500 huishoudens in 2030. Hierbij wordt een verschuiving in het woningtype en woonmilieus beoogd. De toevoeging van woningen moet bijdragen aan een groter aandeel woningen in het middeldure en dure segment. Daarnaast ontstaat er ook ruimte voor groei in het sociale huuraanbod. Hierbij wordt de mogelijkheid tot buitenstedelijke woningbouw in Sliedrecht-Noord verkend, met daarbij het doorbreken van de barrière van de A15.
2. Veilige, gezonde en inclusieve samenleving: Iedere inwoner verdient een leefbare, veilige en gezonde wijk om in te leven. Om dit te bereiken wordt er gewerkt aan een veilige, gezonde en inclusieve samenleving door onder andere adequate maatregelen te nemen om gezondheidsbedreigingen te

verminderen en te beschermen. Ook zal de fysieke leefomgeving doelmatig worden beheerd, gebruikt en ontwikkeld om zo maatschappelijke behoeften mee te vervullen.

3. Ondernemend en betrokken: Er wordt gewerkt aan duurzame en toegankelijke sportinfrastructuur voor iedereen. Daarnaast ligt er een specifieke focus op culturele dragers zoals het dijklint op de rivieroever, het havenfront, het centrum en de polders en de onderlinge verbindingen tussen deze dragers. De inzet is om de leefbaarheid in bredere zin te vergroten, voor zowel inwoners als bezoekers.

Koers per deelgebied: A15-spoorzone & Polder

De plangebieden liggen grotendeels in deze zones. De A15-Spoorzone wordt Sliedrechts nieuwe, duurzame stadspoort: een compact OV-gericht woon-werkmilieu dat de barrière tussen dorp en rivier doorbreekt en geluids- en milieuhinder van de A15 opvangt. De polder Sliedrecht-Noord wordt in de Omgevingsvisie aangewezen als belangrijkste uitbreidingslocatie: een klimaatbestendige woon-en leefwijk in het open polderland, veel groen-blauw structuur en sterke verbindingen met het bestaande dorp en de regionale ov-netwerken.

Toetsing

Middels de ontwikkeling in Sliedrecht Noord en de Noord-Zuidverbinding groeit de woningvoorraad in Sliedrecht. Er wordt hierbij voorzien in een gevarieerd woonprogramma. Hierbij vormen het concept van water- en bodemsturend en mobiliteit de belangrijkste uitgangspunten. Voorzieningen zullen worden teruggebracht, waardoor deze toegankelijk blijven. Middels realisatie van de Noord-Zuidverbinding wordt de barrière van de A15 doorbroken en de mobiliteit en doorstroming in Sliedrecht verbeterd. De ontwikkelingen zijn hierdoor in lijn met de Omgevingsvisie Sliedrecht.

3 PROJECTEN NOORD-ZUIDVERBINDING EN NOORD

Dit hoofdstuk beschrijft het plangebied en de omgeving van de projecten Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. Verder beschrijft dit hoofdstuk wat de positie is van Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord binnen de context van de ontwikkelingen van de gemeente Sliedrecht.

3.1 INLEIDING VAN BEIDE PROJECTEN

3.1.1 Noord-Zuidverbinding

Huidige situatie

Het plangebied van de Noord-Zuidverbinding bedraagt in totaal 91.295 m² en bestaat uit twee delen, waarvan een deel met een grootte van circa 3,5 hectare aan de noordzijde van de A15 ligt. Het zuidelijke deel beslaat zo'n 5,5 hectare en ligt tussen de A15 en de Thorbeckelaan. In het plangebied zijn een groot aantal voorzieningen gelegen, waaronder korfbalvereniging 'Merwede/Multiplaat', trimclub 'ABC', volkstuinen, de Sociale Moestuin, het zwembad en het zalencentrum 'De Lockhorst'. De volledige benutting van het plangebied is hieronder weergegeven.

Tabel 1. Overzicht benutting plangebied (bron: Rapportagedocument Sliedrecht Bouwt 'De echte groene noord-zuidverbinding').

Benutting plangebied						
Noordelijk deel						
Locatie Lockhorst 1	35.770 m ²					
Zuidelijk deel						
Locatie Sportpark 2	55.525 m ²	Sportveld	Gebouw	Moestuin	Voetpad	Water
Korfbal	8.425 m ²	6.223 m ²	396 m ²		1.806 m ²	
Moestuin (sociale tuin)	4.124 m ²		179 m ²	3.792 m ²	153 m ²	
Recreatievoetbal (plus handboog)	6.785 m ²					
Trimclub locatie	745 m ²		250 m ²			
Sociale moestuin	5.522 m ²			5.249 m ²	273 m ²	7.458 m ²
Volkstuin II	7.458 m ²			7.287 m ²	15 m ²	156 m ²
IJsbaan/skeeler	11.766 m ²	10.722 m ²	221 m ²		823 m ²	
	Tot vereniging 44.825 m ²					
Groen	8.236 m ²					
Water	1.501 m ²					
Parkeren trimclub	964 m ²					
	Tot overig 10.701 m ²					
Totaal plangebied Noord en Zuid	91.295 m ²					

Uit onderzoek blijkt dat de huidige infrastructuur ontoereikend is wanneer er circa 1800 tot 2100 woningen en voorzieningen worden toegevoegd aan de woonvoorraad van Sliedrecht. Om dit op te vangen en de doorstroming als geheel te bevorderen én om de verbinding tussen Merwede en polder en een groen ommetje toe te voegen wenst de gemeente de Noord-Zuidverbinding te realiseren. Hierbij wordt de huidige bebouwing gesloopt. In deze bebouwing zijn diverse voorzieningen gehuisvest. Bij de herinrichting van het gebied worden een aantal gebouwen herbouwd. In verband met de ligging van de weg zullen sommige voorzieningen niet terugkeren op hun huidige locatie. Deze verenigingen krijgen een plek in Sliedrecht Noord. Daarnaast wordt de locatie flink vergroend, door onder andere de aanleg van een park zodat een groene verbinding tussen Merwede en polder wordt gerealiseerd.

Beoogde toekomstige situatie

Er is in 2023 een reeks aan varianten aan tracés beschouwd om te komen tot het voorkeurs tracé. Deze varianten kunt u vinden als bijlage behorend bij het raadsvoorstel d.d. 23 april 2024⁴. Deze varianten zijn beoordeeld op meerdere criteria waarvan de belangrijkste de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte (ambitie van een groene verbinding) zijn. Maar ook het effect op het woonklimaat, de recreatieve waarde (behoud voorzieningen, park), de kosten en de mogelijkheden om te kunnen faseren zijn meegenomen bij de beoordeling.

De eerste selectie tussen de vele varianten is gemaakt op basis van de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte/groene verbinding. Daarop vallen de drie tunnelvarianten af, net zoals de tracés buiten het plangebied en de slingervariant binnen het plangebied. De tunnelvarianten vallen ook af vanwege de mogelijk nadelige geotechnische gevolgen (wegdrukeffect) die door het ondergronds werken kunnen ontstaan.

Bij de tweede selectie zijn alle criteria (verkeerstechnisch, groene verbinding, behoud verenigingen, woonklimaat, kosten, faseerbaarheid) benut en blijkt uiteindelijk de variant die door een vereniging is geopperd het best te scoren. Deze variant, de voorkeursvariant, loopt min of meer midden over het terrein, raakt alle voorzieningen, maar biedt ruimte om daar oplossingen voor aan te bieden en heeft veel bijkomende voordelen.

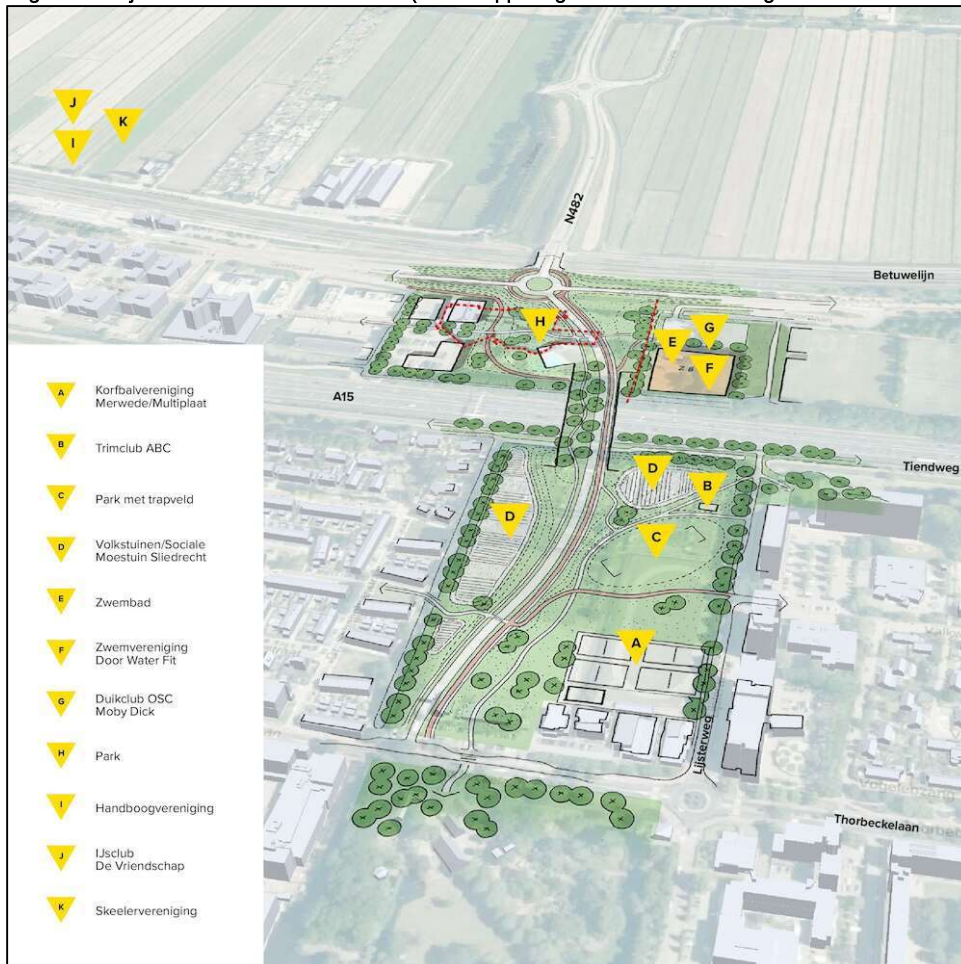
Het voorkeursmodel biedt dus naast het hoofddoel, een ontsluiting voor de nieuwe woonwijk, ook voor de meeste van de huidige voorzieningen een nieuwe plek in het plangebied zelf. En het tweede hoofddoel, een groene verbinding, wordt bereikt doordat het nu nog ontoegankelijke gebied open wordt gebroken door het tot een publiek park om te vormen dat loopt vanaf de Tiendweg tot aan het Feitsmapark.

De voorkeursvariant raakt de volgende voorzieningen: de trimclub ABC, korfbalclub Merwede/Multiplaat, ijsclub de Vriendschap, skeelerclub Sliedrecht, de handboogschietvereniging Sliedrecht, Volkstuinvereniging Sliedrecht, de Sociale moestuin, zalencentrum De Lockhorst, sporthal de Lockhorst, duikclub Moby Dick, zwemvereniging Door Water Fit, bronbad de Lockhorst, de scholen aan de Valkweg en het Griendencollege, evenementen als Knots.

Op 13 februari 2024 is een raadsvoorstel inzake de Noord-Zuidverbinding behandeld door de Gemeenteraad van Sliedrecht. Hierbij is de voorkeursvariant nader toegelicht. De voorkeursvariant heeft een breed viaduct van 40 meter dat over de A15 loopt. Dit leidt tot een heldere verkeersstructuur en een betere verdeling van het verkeer over heel Sliedrecht. Dit betekent dat er ruimte is voor de realisatie van een groene verbinding, waaronder een park en een aantal sportvoorzieningen en volkstuinen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om binnen het plangebied een zwembad met parkeerterrein te realiseren. Het zwembad betreft een ruimtereservering die nog afhankelijk is van besluitvorming in de regio (zie voor meer informatie 3.2.2.).

⁴ Zie [Besluitvormend - Gemeenteraad 23 april 2024](#), agendapunt 10 voor meer achtergrondinformatie, zoals de verschillende varianten en opbrengst van de participatie.

Figuur 3. Projectie van het voorkeursmodel (bron: Rapportage document 'De echt groene noord-zuidverbinding door Sliedrecht bouwt').



3.1.2 Sliedrecht Noord

Huidige situatie

Sliedrecht Noord ligt in de polder aan de noordzijde van Sliedrecht en wordt van de rest van Sliedrecht afgescheiden door de Rijksweg A15 en een spoorbundel. In het oosten wordt het plangebied ingekaderd door de RWZI en in westen door de Tolsteeg. In het midden ligt een rotonde en een stuk weg dat behoort tot de N482. In de huidige situatie is de projectlocatie bijna geheel onverhard en onbebouwd en kent grotendeels een agrarisch gebruik.

Beoogde toekomstige situatie

Voor Noord wordt gewerkt aan een contourenplan. Het contourenplan levert ruimtelijke uitgangspunten en vormt de basis voor de verdere uitwerking van het Masterplan en stedenbouwkundige plannen. In het contourenplan worden de hoofdkeuzes uitgewerkt. Het contourenplan bevat de thema's: waterbeheer, bodemdaling, mobiliteit, woon- & voorzieningenprogramma en financiële haalbaarheid. Na verwachting wordt het contourenplan eind 2025 ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad en vervolgens aan de provincie Zuid-Holland. Na besluitvorming over het contourenplan werkt de gemeente Sliedrecht in 2026 samen met partners verder aan het masterplan voor Sliedrecht-Noord. De mer-procedure voor Noord zal

Figuur 4. Algehele raamwerkkaart (bron: Sliedrechtbouwt



3.2.1 Autonome ontwikkelingen

Pagina | 20

Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. Dat betekent dat ontwikkelingen op nabijgelegen kavels kunnen worden gezien als autonome ontwikkelingen, maar een ontwikkeling op afstand niet. Voor de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord gaat het om de volgende autonome ontwikkelingen.

1. Sliedrecht Buiten & Stationspark III

Voor Sliedrecht Buiten en Stationspark III, gelegen in Sliedrecht Noord, is in april 2024 een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad. Er is een beroep tegen het bestemmingsplan ingediend bij de Raad van State. Hierdoor is het bestemmingsplan nog niet onherroepelijk.

Sliedrecht Buiten

De ontwikkellocatie Sliedrecht Buiten is een gebied dat ten noorden ligt van de kern Sliedrecht, in het buitengebied. Tussen het dorp en Sliedrecht Buiten ligt de A15, een strook met bedrijven en voorzieningen en de spoorlijn. Direct ten zuiden van de locatie ligt de spoorlijn van de Betuweroute en verbinding Dordrecht-Geldermalsen.

Binnen Sliedrecht Buiten zijn verschillende sportfuncties zoals voetbal, tennis en padel opgenomen. De verenigingen zijn afkomstig uit andere delen van de gemeente, waaronder het plangebied van de Noord-Zuidverbinding, en zullen verplaatst worden naar dit gebied. De verplaatsing van de sportvelden vormt de start van de ontwikkeling van het plangebied. Zo krijgt de voetbalvereniging V.V. Sliedrecht een nieuw complex in Sliedrecht Buiten, bestaande uit 6 velden en een kantine met tribune. Ook de Sliedrechtse Lawn Tennisclub krijgt hier een nieuw complex bestaande uit 4 tennisvelden, 4 padelbanen en een clubgebouw.

Binnen het gebied Sliedrecht Buiten is daarnaast nog ruimte voor een sportschool en horeca behorende tot categorie 2 of 3 met een maximale oppervlakte van 200 m² per hoofdgebouw. Binnen het plangebied mogen maximaal 2 hoofdgebouwen worden gerealiseerd met een gezamenlijk oppervlakte van maximaal 2.850 m².

Rondom het sportterrein ligt recreatienatuur. De recreatienatuur vormt de overgang van het sportterrein naar het landschap. In de oksel van de Kweldamweg wordt een extra stuk natuur gerealiseerd. Aan de zuidzijde is ruimte voor natuur ontstaan door de ligging van de leidingen die andere ontwikkelingen op dit deel van de locatie onmogelijk maken.

Stationspark III

De locatie Stationspark III ligt ten zuiden van Sliedrecht Buiten, in de strook van bedrijventerreinen en voorzieningen tussen de snelweg A15 en de spoorlijn en nabij het station Sliedrecht. Stationspark III wordt een nieuw bedrijventerrein met een flexibele inrichtingsmogelijkheid. Een variatie aan kavelgroottes biedt ruimte aan verschillende soorten bedrijven. Op dit moment zijn hier nog de sportvelden en een parkeerplaats aanwezig. In het zuidelijke deel zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan en in het noordelijk deel bedrijven tot en met categorie 4.2.

3.2.2 Raakvlakprojecten

Naast autonome ontwikkelingen zijn er ook raakvlakprojecten. Dit zijn projecten waarvan we wellicht weten dat deze op termijn relevant worden, maar deze hebben nog geen (zicht op) een juridisch-planologisch kader. Voor de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord gaat het om het volgende raakvlakprojecten.

Burgemeester Winklerplein

Ten zuidoosten van de Noord-Zuidverbinding ligt een winkelcentrum aan het Burgemeester Winklerplein. Het plan omvat woonruimten, parkeervoorzieningen en winkels. Inmiddels is de ontwikkeling van de eerste twee blokken gereed. De ontwikkeling van de andere twee gebouwen, bouwdeel B en C, moet nog afgerond worden. Beide bouwdelen bestaan uit winkels met daarboven appartementen. Totaal gaat het om 156 middeldure tot dure woningen.

Binnenstedelijke herstructurering

Ten zuidoosten van de Noord-Zuidverbinding ligt de Thorbeckelaan waar de sloop van ruim 190 woningen en de bouw van ruim 165 sociale huurwoningen en ruim 65 woningen in het midden- tot hoge segment wordt beoogd. Ook de locatie de Valkweg wordt gerekend tot deze herstructurering. Aan de Thorbeckelaan wordt een ontwikkeling voorzien met een mix van sociale huurwoningen en woningen in het midden- en hoge segment. Bij de herinrichting van deze locaties wordt gestreefd naar een betere verbinding met de wijk. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht, met aandacht voor maatschappelijke functies, kwalitatief groen en parkeren.

Daarnaast ligt ten oosten van de Noord-Zuidverbinding, aan de Valkweg, de sportschool De Valk. Deze sportschool zal verhuizen naar de noordzijde van de Valkweg en wordt onderdeel van het Integraal Kind Centrum (IKC), waarin twee basisscholen worden samengevoegd. De procedure voor het IKC moet nog starten. Hiermee komt de locatie van de huidige sporthal beschikbaar voor sloop en de nieuwbouw van 42 woningen in het midden- tot hogere segment. Het beoogde plan omvat naast woningbouw ook een groene inrichting, met een doorlopend pad voor voetgangers en ruimte voor parkeerplaatsen.

De voorziene ontwikkeling van de locatie aan de Thorbeckelaan gaat vanaf 2027 gefaseerd van start.

Groene long

De gemeente Sliedrecht werkt aan plannen voor een groene long: een toekomstige groene verbinding van de toekomstige woonwijk Sliedrecht-Noord, via de toekomstige Noord-Zuidverbinding, lopend tot aan de Merwede. Ten westen en ten zuiden van de Noord-Zuidverbinding worden groengebieden ontwikkeld.

Om het noordelijke deel van de groene verbinding te realiseren, krijgt de gemeente op termijn de mogelijkheid om twee portiekflats aan te kopen van woningcorporatie Tablis Wonen. Het gaat om de portiekflat aan de Professor Lorentzlaan (nrs. 221–255) en de portiekflat aan de Rembrandtlaan (nrs. 286–308).

Daarnaast zal aan de Dr. Schaepmanstraat naast de nieuwbouw van duurzame woningen ook sprake zijn van het vergroenen en herinrichten van de openbare ruimte. Dit draagt bij aan een aangename en toekomstbestendige woonomgeving. Het gebied zal hierdoor beter aansluiten op de nieuwe ruimtelijke context die ontstaat met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding en de realisatie van de Groene Long.

Bedrijven ten oosten van Sliedrecht Noord

In het Ambitiedocument Sliedrecht is ten oosten van Sliedrecht Noord een gebied van ongeveer 8-9 ha ingetekend voor bedrijvigheid ten oosten van de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit gebied, gelegen aan de Zwijnskaade en de Kweldamweg, zal na invulling van Stationspark III een verdere uitwerking krijgen. Deze uitwerking vormt geen onderdeel van het contourenplan en is daarom een raakvlakproject.

Zwembad

Binnen het plangebied is het zwembad de Lockhorst gelegen. De Noord-Zuidverbinding is geprojecteerd over de huidige locatie, daarom is een verplaatsing van het zwembad aan de orde. Op dit moment vindt nog besluitvorming plaats over de nieuwe locatie van het zwembad. Hierbij vindt afstemming plaats met de buurgemeente Hardinxveld-Giessendam voor het mogelijk gezamenlijk optrekken voor de realisatie van een nieuw zwembad. Als de uitkomst is dat gezamenlijk tot realisatie van een nieuw zwembad wordt overgegaan, zal deze buiten het plangebied liggen. Wel is tot daar duidelijkheid over komt een ruimtereservering voor een nieuw (kleiner) zwembad opgenomen.

3.3 ONDERZOEKSGBIED

Het onderzoeksgebied beslaat een groter gebied dan de plangebieden van beide ontwikkelingen. Zo reiken verkeerskundige effecten verder dan alleen het plangebied. Wegen als de parallelweg, Stationsplein, Stationsweg, Sportlaan, Zwijnskaade, Thorbeckelaan, Deltalaan, N214, N216, N482 en A15 zullen meer

verkeer te verwerken krijgen (Resultaten modelberekeningen Sliedrecht-Noord), ook zonder de ontwikkelingen van Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord. Afhankelijk van de resultaten van het verkeersonderzoek kan geconstateerd worden tot waar significante verkeerseffecten reiken. Dit is dan het onderzoeksgebied voor verkeersgerelateerde milieueffecten, zoals geluidhinder, luchtverontreiniging en stikstofdepositie.

Per milieuaspect wordt op die manier een onderzoeksgebied bepaald tot waar milieueffecten kunnen reiken.

4 INHOUD MER EN ONDERZOEKSMETHODIEK

De inhoud van het plan/project-MER is voorgeschreven in het Omgevingsbesluit⁵. Deze omvat beknopt geformuleerd onder meer:

- een omschrijving van het plan en project;
- een beschrijving van de (redelijke) alternatieven;
- een beschrijving van de relevante aspecten van de bestaande staat of kwaliteit van het milieu en de mogelijke ontwikkelingen daarvan als het plan/project niet wordt uitgevoerd;
- een beschrijving van de mogelijk aanzienlijke milieueffecten, voorzien van een beoordeling;
- de voorgenomen maatregelen om de aanzienlijke nadelige milieueffecten te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk te compenseren;
- een beschrijving van monitoringsmaatregelen; en
- een niet-technische samenvatting.

In hoofdstuk 3 is een omschrijving van Sliedrecht Noord en de Noord-Zuidverbinding opgenomen. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de gemaakte keuzes tot nu in deze projecten en worden mogelijke alternatieven beschreven. In paragraaf 4.3 en 4.4 wordt ingegaan op de relevante aspecten en op welke wijze door middel van thema's en aspecten binnen deze thema's de milieueffecten in beeld worden gebracht. Tot slot wordt nader ingegaan op de mitigerende maatregelen en de monitoring.

4.1 GEMAAKTE KEUZES

Noord-Zuidverbinding

Voor de Noord-Zuidverbinding is het document 'Rapportagedocument Sliedrecht Bouwt: De echt groene noord-zuidverbinding' opgesteld. Hierin zijn verschillende modellen uitgewerkt, waarbij er getrechterd is om tot de voorkeursvariant te komen. Hierna wordt kort ingegaan op de totstandkoming van het voorkeursmodel. In 2022 zijn er modellen getekend, model 1 met een tunnel, model 2 met een smal viaduct en model 3 met een breed viaduct. Deze zijn hieronder weergegeven.

⁵ Artikel 11.3 en 11.16 Omgevingsbesluit.

Tabel 2. Overzicht modellen 2022 (bron: Rapportagedocument Sliedrecht Bouwt 'De echte groene noord-zuidverbinding').

	Voordelen	Nadelen
Schaepmantunnel	• Behoudt van veel bestaande functies in gebied	• Slechte verkeerskundige kwaliteit • Complexe route voor fietsers en auto's • Woonomgeving wordt beïnvloed • Geen waarde toevoegingen voor groene verbinding • Grote hoogteverschillen • Technisch risicovol vanwege de ondergrond
Smal Viaduct	• Goedkope oplossing • Rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers	• Veel impact op bestaande voorzieningen • Beperkte toegevoegde waarde voor een groene verbinding
Breed Viaduct	• Verbeterde ruimtelijke kwaliteit • Mogelijkheid tot recreatie • Landschappelijke inpassing	• Duurder dan smalle variant • Vereist verplaatsing van voorzieningen • Raakt verschillende bewoners

Na een consultatieronde is input van inwoners verwerkt en zijn er varianties op bovenstaande modellen toegevoegd. Hierna heeft een selectieronde plaatsgevonden waarna de overgebleven varianten zijn uitgewerkt en voorgelegd. Inwoners konden wederom hun visie op de varianten delen. Hierna is er een volgende selectieronde geweest, waarna er twee varianten overbleven. Deze twee varianten zijn veelbelovend om de groene verbinding vorm te geven en zijn verder verfijnd en geoptimaliseerd om aan de volledige opgave te voldoen. Hierdoor zijn er twee modellen ontwikkeld, waarbij er per model twee subvarianten zijn uitgewerkt. Dit heeft geleid tot vier geoptimaliseerde modellen, waarbij een kruising van de modellen mogelijk is.

- Model 1: Een versmalde verbinding die dicht langs de korfbalvelden loopt
- Model 2: Verbreding van de weg om een betere doorstroom en groenstructuur mogelijk te maken
- Model 3: Een variant met beperkte herinrichting van het gebied.
- Model 4: Vergelijkbaar met model 2, maar met een alternatieve plaatsing van functies.
 - Model 4a 'Februariplantsoen Variant': een model waarin de impact op het februariplantsoen geminimaliseerd wordt.
- Kruising 3-4: Een combinatievariant van Model 3 en 4 die bepaalde aspecten optimaliseert

Uit het Raadsvoorstel Noord-Zuidverbinding blijkt dat Model 2 en een kruising van model 3 en 4 het best scoren. Deze modellen zijn daarom verder uitgewerkt. Uiteindelijk is gekozen voor een kruising van model 3 en 4.

Dit model:

- Heeft een heldere verkeersstructuur
- Leidt tot een betere verdeling van het verkeer over Sliedrecht
- Heeft een breed viaduct van 45 meter, waardoor een groene schakel ontstaat tussen de polder en de Merwede
- Biedt ruimte voor een direct, doorlopende groene verbinding waarbij er ook een verbinding met voet- en fietspaden wordt gemaakt en bevat een voor het publiek toegankelijk park met sportvoorzieningen en tuinen
- Biedt ruimte voor de realisatie van een nieuw zwembad met parkeerterrein
- Voorziet in een nieuwe plek voor de korfbalclub en trimclub met nieuwe bebouwing
- Leidt ertoe dat de scholen aan de Valkweg en het Griendencollege kunnen buitensporten in het park
- Biedt voldoende ruimte voor sporten en bewegen in de buitenruimte, waaraan specifiek aandacht wordt besteed bij verdere plan uitwerking.
- Heeft ruimte voor volkstuinen en de Sociale Moestuin
- Verdeelt de effecten van de verbinding op het woonklimaat in min of meer gelijke mate over de naastgelegen gebieden
- Heeft geen ruimte voor de handboogschietvereniging, maar wel in het nabijgelegen Noord

Bij de uitwerking van deze voorkeursvariant is gebleken dat een directe aansluiting op de bestaande verkeersstructuur in Sliedrecht Noord tot extra verkeerscongestie kan leiden. Daarom zullen ook meerdere aansluitingen op de bestaande verkeersstructuur worden beschouwd.

Sliedrecht Noord

Voor Sliedrecht Noord wordt er gewerkt aan een contourenplan (zie ook paragraaf 3.1.2). Het precieze aantal woningen is nog niet vastgesteld, maar bestaat uit een bandbreedte van minimaal 1800 woningen en maximaal 2100 woningen. In het ideale scenario worden er circa 1900 woningen gerealiseerd.

Voor het opstellen van het plan/project-MER is gekozen om te werken met vanuit milieueffecten bezien een worstcasescenario. Reden hiervoor is dat het in kaart brengen van de effecten van een vast woningaantal doeltreffender is. Daarnaast laat het werken met een worstcasescenario ruimte voor flexibiliteit. Er is gekozen voor een bandbreedte van circa 10%. Daarmee is het te onderzoeken scenario de realisatie van 2300 woningen. Hiermee worden de meest zwaar mogelijke effecten weergegeven. Als voor een lager woningaantal wordt gekozen, geeft de opgestelde plan/project-MER alsnog voldoende informatie omdat er met een worstcasescenario is gewerkt.

4.2 TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

Een vast onderdeel van een MER is het alternatievenonderzoek. Met deze alternatieven worden de 'hoeken van het speelveld' onderzocht. Op die manier kunnen verschillende milieu-effecten in beeld worden gebracht en worden afgewogen welke politiek-bestuurlijk de doorslag geven.

Uitgangspunten

Een alternatief dat in het planproces van Sliedrecht Noord bepalend kan zijn, is het beleid van water- en bodem sturend. Het Rijk heeft hierin verschillende gebieden aangegeven, waarvan binnen het plangebied een aantal plekken als 'nee-tenzij' is aangemerkt (zie figuur 5). Als alternatief willen we dan ook onderzoeken of het wel of niet bebouwen van deze gebieden een groot verschil in milieu-effect gaat opleveren.

Voor de wegenstructuur wordt gekeken naar het zo veel mogelijk bundelen van infrastructuur binnen de hindercontouren van de Betuwelijn en de A15. Binnen de hindercontouren mogen niet zomaar woningen gebouwd worden. Vanuit het oogpunt van zuinig gebruik van de ruimte wordt dit alternatief onderzocht.

Water- en bodem sturend

- 'nee tenzij'-gebieden blijven onbebouwd.
- 'nee tenzij'-gebieden worden bebouwd.

Mobiliteit

- de weg loopt door het midden van het plangebied.
- de weg loopt parallel aan het spoor.

Alternatieven

De hierboven genoemde uitgangspunten resulteren in de volgende vier alternatieven, welke uitdrukkelijk gelden voor Sliedrecht Noord:

Variant A: 'Nee tenzij'- gebieden onbebouwd met de weg door het midden van het plangebied

Variant B: 'Nee tenzij'- gebieden onbebouwd met de weg parallel aan spoor

Variant C: 'Nee tenzij'- gebieden bebouwd met de weg door het midden van het plangebied

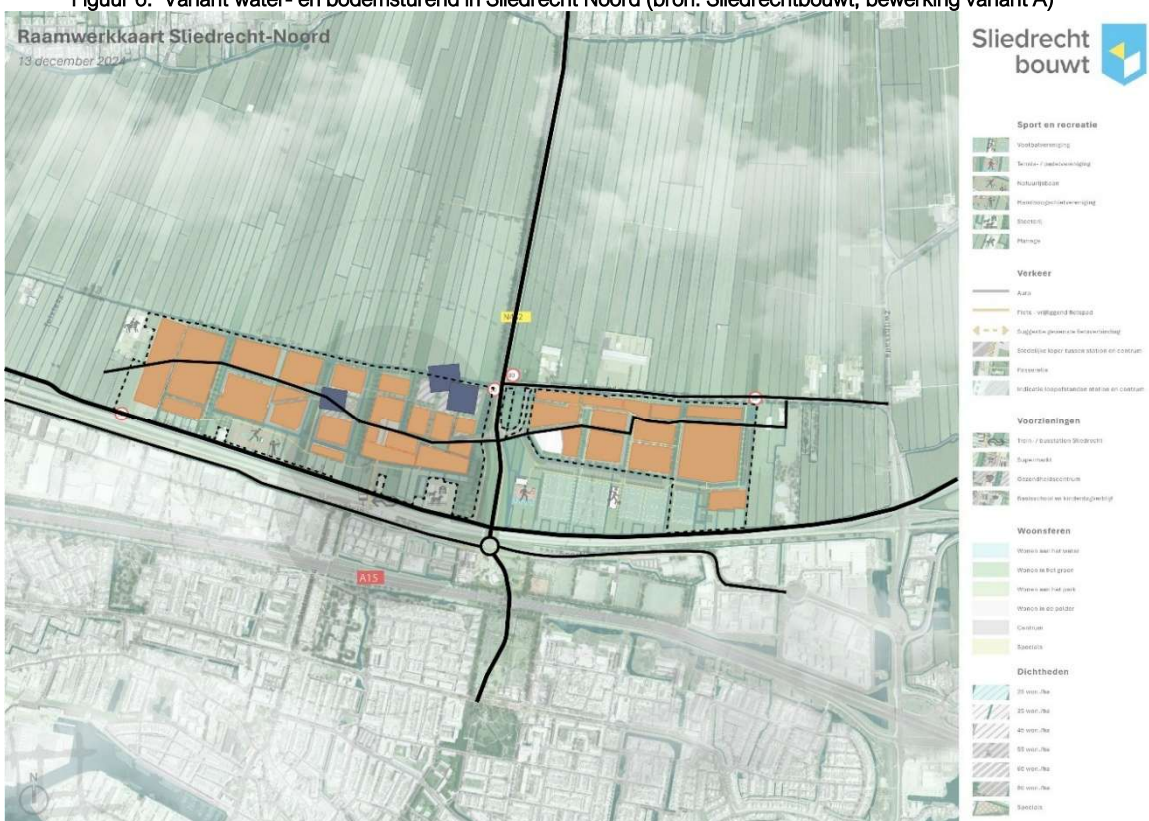
Variant D: 'Nee tenzij'-gebieden bebouwd met de weg parallel aan spoor

De algehele raamwerkkaart is de basis (zie paragraaf 3.1). Figuur 5 toont de 'Nee-tenzij gebieden', geprojecteerd op de raamwerkkaart. Daaronder zijn de schetsen van de verschillende varianten opgenomen.

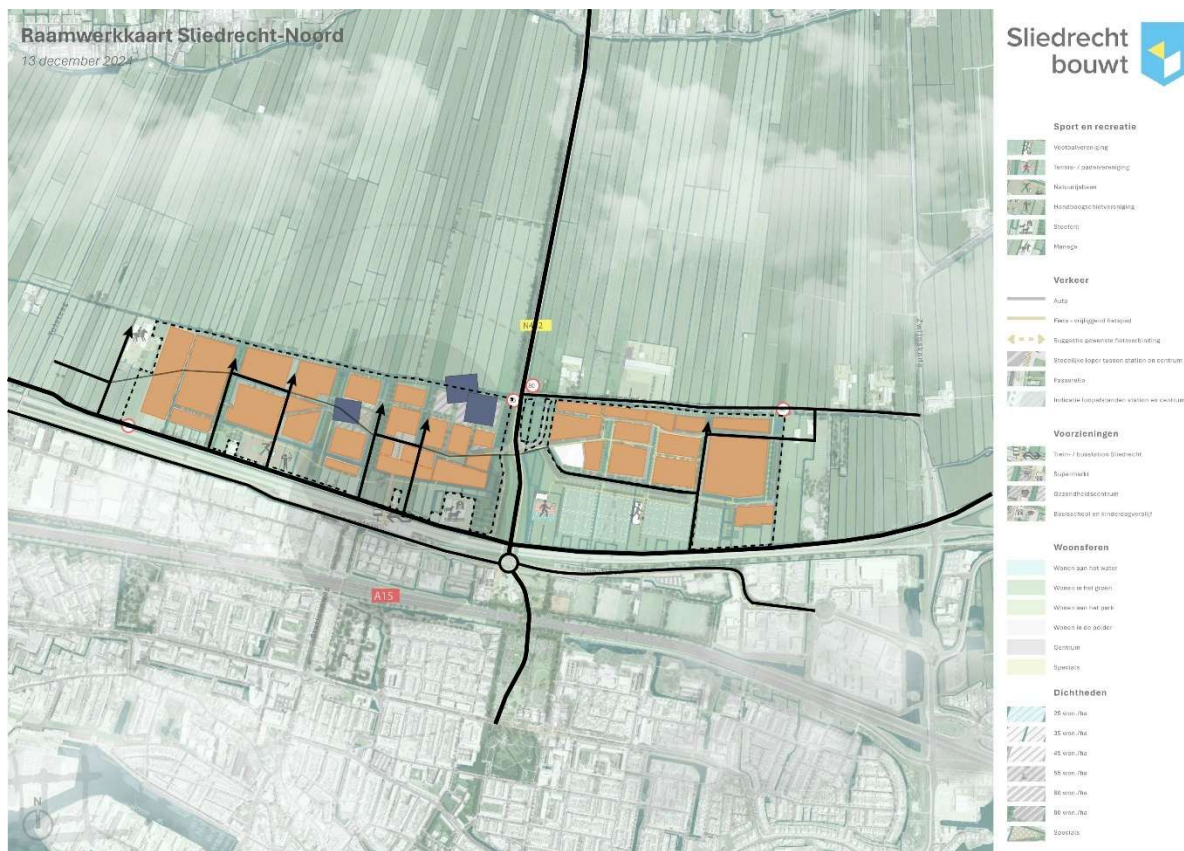
Figuur 5. 'Nee-tenzij' gebieden (bron: Sliedrechtbouwt)



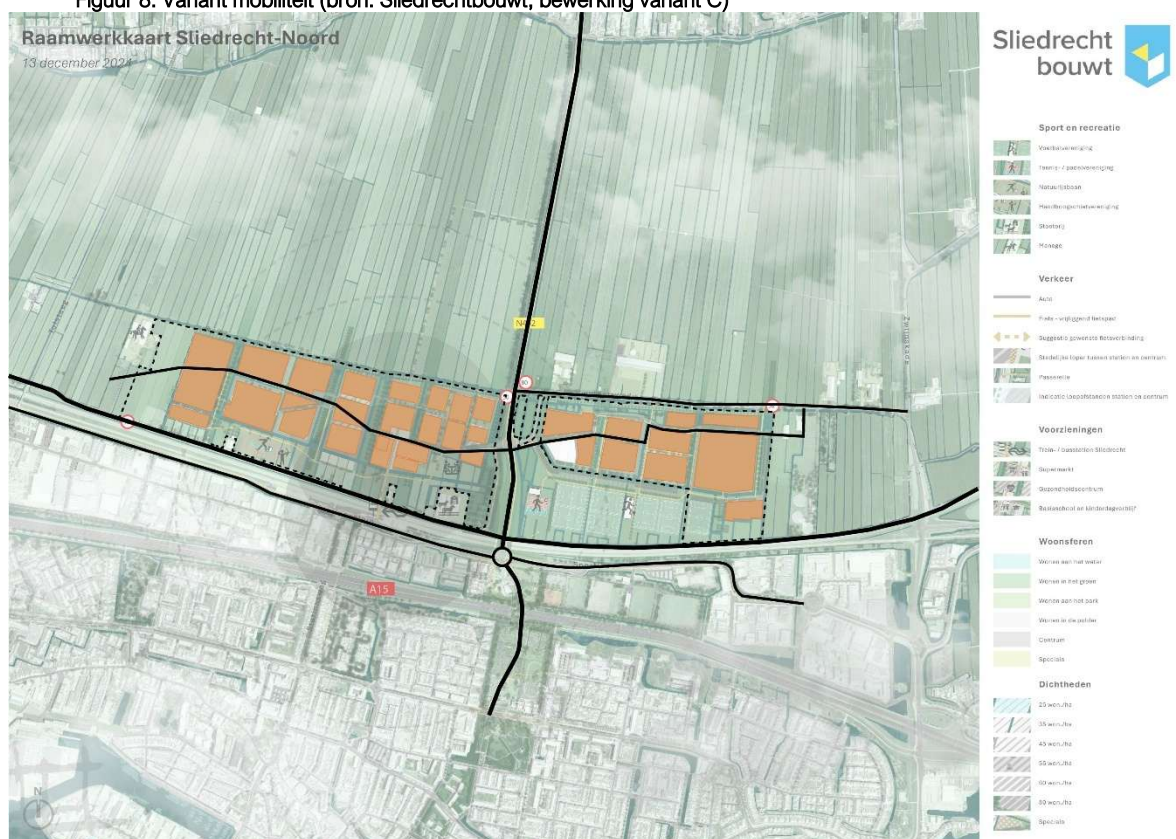
Figuur 6. Variant water- en bodemsturend in Sliedrecht Noord (bron: Sliedrechtbouwt, bewerking variant A)



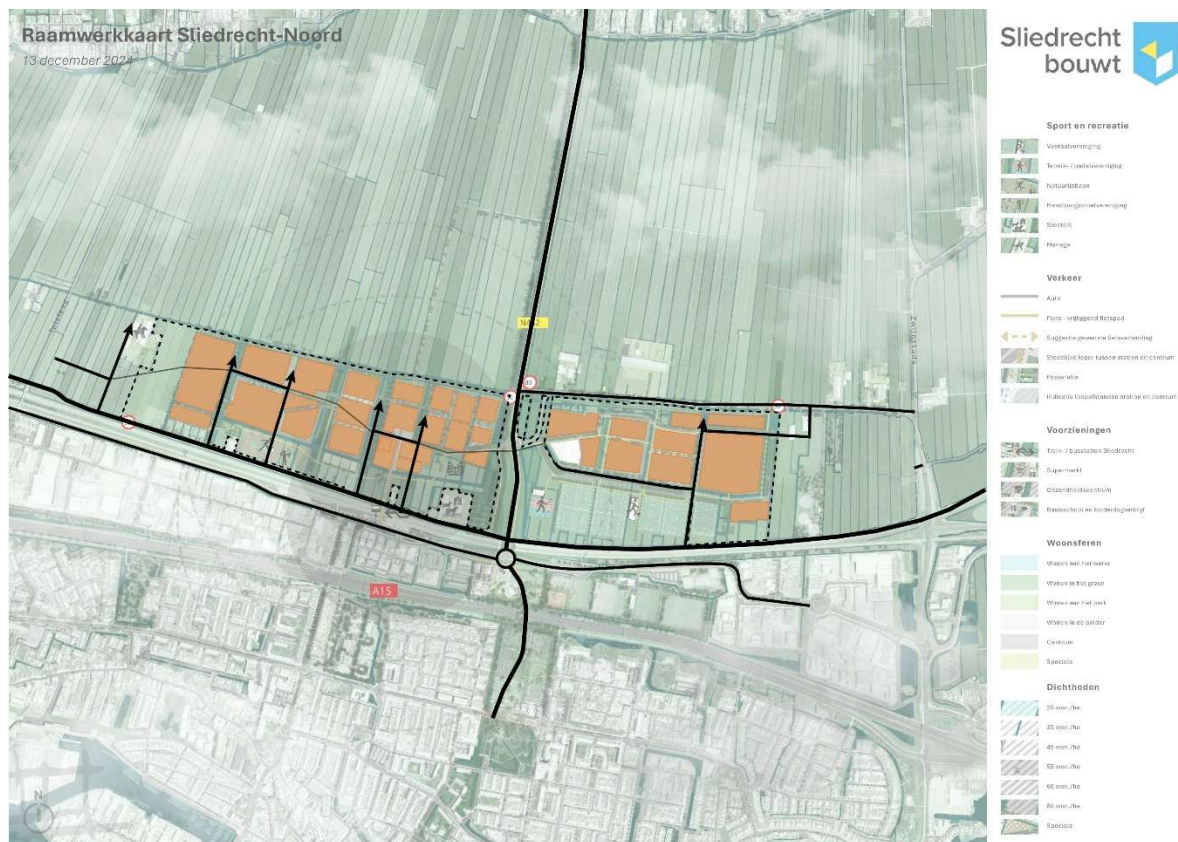
Figuur 7. Variant water- en bodemsturend in Sliedrecht Noord (bron: Sliedrechtbouwt, bewerking variant B)



Figuur 8. Variant mobiliteit (bron: Sliedrechtbouwt, bewerking variant C)



Figuur 9. Variant mobiliteit (bron: Sliedrechtbouwt, bewerking variant D)



4.3 TE TOETSEN MILIEUASPECTEN

In het plan/project-MER worden twee situaties beschouwd: de huidige staat inclusief de autonome situatie in 2040 zonder ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord (de referentiesituatie) en als tweede de toekomstige planologische situatie (bestaande uit de eerdergenoemde alternatieven). De effecten van de beoogde ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord worden in het plan/project-MER systematisch beschreven en beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader.

In de volgende tabel zijn de beoordelingsaspecten voor het plan/project-MER van de twee projecten opgenomen. Het beoordelingskader geeft aan hoe de effecten in het plan/project-MER in beeld worden gebracht; op basis van welke thema's en criteria, en aan de hand van welke onderzoeksmethoden, informatie of data.

Voor relevante thema's worden naast de effecten in de gebruiksfase (vanaf het moment dat de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord in gebruik worden genomen), ook effecten in de aanlegfase in beeld gebracht. De effecten die in deze periode kunnen plaatsvinden worden apart beoordeeld onder het thema 'hinder tijdens de bouw' (zie het beoordelingskader).

Per thema worden in het plan/project-MER (indien nodig) compenserende en mitigerende maatregelen voorgeschreven om de milieueffecten verder te beperken.

Tabel 4. Aspecten en onderzoeksmethoden per thema

Thema	Aspecten	Kwantitatief/ kwalitatief onderzoek	Methode en informatie
Verkeer en vervoer (mobiliteit)	Verkeersintensiteiten	Kwantitatief	Verandering van verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. Effect op capaciteit doorstroming omliggende wegen.
	Verkeersafwikkeling	Kwantitatief	
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief	Verandering verkeersveiligheid
	OV, fiets- en voetgangersverbindingen	Kwalitatief	Aansluiting plangebied op verbindingen.
Geluid	Wegverkeerslawaaï	Kwantitatief	Modelberekening en toets aan wettelijke grenswaarden. Verandering van geluidbelasting.
	Spoorweglawaaï	Kwantitatief	
	Bedrijfslawaai (bedrijventerrein Stationspark)	Kwantitatief	
	Cumulatieve geluidsbelasting	Kwantitatief	
Luchtkwaliteit	Concentraties PM ₁₀ , PM _{2,5} en NO ₂	Kwantitatief	Verandering van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Inclusief toets aan wettelijke waarden en WHO advieswaarden.
Trillingen	Trillingsniveaus	Kwalitatief	Verandering blootstelling aan trillingen ten gevolge van railverkeer. Toets aan SBR-Richtlijn deel B.
Omgevingsveiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwalitatief	Op basis van kaartmateriaal (atlas leefomgeving en Pav Kaarten register externe veiligheid) en onderzoek naar de potentiële effecten van transportroutes spoor, weg, buisleidingen en overige relevante risicobronnen.
	Groepsrisico	Kwalitatief	
	Aandachtsgebieden	Kwalitatief	
Gezondheid	Gezondheidsbescherming	Kwalitatief	Beschouwing van de veranderende gezondheidssituatie waaronder sociale veiligheid.
	Groen in de buurt	Kwalitatief	Bijdrage aan een gezonde levensstijl, beweging en recreatieve mogelijkheden.
	Stimuleren gezond gedrag door ontwerp	Kwalitatief	
Omgevingskwaliteit	Archeologie	Kwalitatief	Beschouwing aan de hand van archeologisch onderzoek.

Thema	Aspecten	Kwantitatief/ kwalitatief onderzoek	Methode en informatie
	Cultuurhistorie en	Kwalitatief	Beschouwing van de verandering in de cultuurhistorische waarden aan de hand van cultuurhistorisch (landschappelijk) onderzoek.
	Landschappelijke waarden	Kwalitatief	
Hinder tijdens bouw	Knelpunten voor de leefbaarheid tijdens de aanlegfase	Kwalitatief	Hinder tijdens de bouw als gevolg van verkeer, geluid, luchtverontreiniging, trillingen en stof.
Bodem	Bodemgesteldheid (opbouw, dichtheid en verzakking (ook in relatie tot water- en bodemsturend)	Kwantitatief	Bodemonderzoek.
	Bodemkwaliteit	Kwantitatief	
	Ruimtegebruik in de bodem	Kwalitatief	KLIC-melding en kaartmateriaal Hoogspanningsnet Netkaart.
Water	Waterkwaliteit (oppervlakte- en grondwater (ook in relatie tot water- en bodemsturend)	Kwalitatief	Op basis van informatie van het Waterschap Rivierenland en (geohydrologisch) onderzoek.
	Waterkwantiteit (oppervlakte- en grondwater)	Kwalitatief en kwantitatief	
Ecologie	Beschermde soorten	Kwalitatief	Ecologisch onderzoek.
	Beschermde gebieden	Kwalitatief en kwantitatief	Ecologisch onderzoek en stikstofdepositieberekening.
Klimaat	Bezonnig	Kwantitatief	Bezonningsstudie.
	Windhinder	Kwantitatief	Windhinderonderzoek.
	Hittestress	Kwalitatief en kwantitatief	Onderzoek/ expert judgement.
	Wateroverlast	Kwalitatief en kwantitatief	Onderzoek, expert judgement van waterschap en onderzoeksbureau (waar mogelijk Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid).
	Natuurinclusiviteit	Kwantitatief	Ecologisch onderzoek en conform beleid.
Energie en circulariteit	Energiebesparing en opwekking	Kwalitatief	Inzicht in welke duurzame energieoplossingen er bestaan en welke potenties benut kunnen worden (denk aan: warmtenet slibfabriek).
	Circulariteit	Kwalitatief	Mate van circulair bouwen.
	Afval	Kwalitatief	Mate waarin hergebruik en recycling wordt toegepast in afvalverwerking.

4.4 BEOORDELINGSWIJZE

In de beoordelingssystematiek wordt rekening gehouden met het feit dat er ten opzichte van de referentiesituatie ook sprake kan zijn van geringe toe- en afnamen van effecten. Deze effecten zijn maar beperkt onderscheidend, maar om te voorkomen dat deze effecten te snel genuanceerd worden tot geen effect of worden overschat, zijn deze in de gehanteerde systematiek aangeduid met de scores 0/+ (licht positief) of 0/- (licht negatief). Voor de effectbeoordeling wordt daarom gebruik gemaakt van een zevenpuntsschaal (zie volgende tabel).

Tabel 5. Puntenschaal effectbeoordeling

Beoordeling	Omschrijving
++	Zeer positief
+	Positief
0 / +	Enigszins positief
0	Neutraal
0 / -	Enigszins negatief
-	Negatief
--	Zeer negatief

Omdat het principe van water- en bodem sturend en een optimale mobiliteit de uitgangspunten zijn van de voorgenomen ontwikkelingen worden deze punten een factor twee zwaarder gewogen. Voor de aspecten water, bodem en mobiliteit wordt er daarom gebruik gemaakt van onderstaande beoordelingsschaal.

Tabel 6. Puntenschaal water- en bodemsturend en optimale mobiliteit

Beoordeling	Omschrijving
++++	Zeer positief
++	positief
+	Enigszins positief
0	Neutraal
-	Enigszins negatief
--	Negatief
----	Zeer negatief

4.5 MITIGERENDE MAATREGELEN

Op basis van de beoordeling van de effecten van de in beschouwing genomen alternatieven volgen mitigerende maatregelen voor die onderdelen waar negatieve milieueffecten voor worden verwacht. Mitigerende maatregelen dienen geborgd te worden in het ruimtelijke besluit, zodat gegarandeerd wordt dat deze te verwachten negatieve milieueffecten niet optreden.

Een voorbeeld van een mitigerende maatregel

Een voorbeeld is dat de geluidbelasting door wegverkeerslawaai (ten dele) op één van de gevels boven de grenswaarden uitkomt. De mitigerende maatregel hier kan zijn dat er per definitie met niet-geluidgevoele gevels (gevels waar geen te openen delen in zitten, zoals ramen) gewerkt moet worden op deze specifieke gevel. Zo wordt de hoge geluidbelasting buiten de woning gehouden. Een andere mitigerende maatregel kan stedenbouwkundig van aard zijn: bij een tweezijdig gepositioneerde woning zou op basis van vigerend geluidbeleid de slaapkamer van de woning aan de stille zijde (dus de andere zijde dan de overbelaste gevel) gesitueerd moeten worden.

4.6 MONITORING

Door de effecten van de ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord te monitoren, kan tijdig worden bijgestuurd wanneer negatieve milieueffecten optreden. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er met een nieuw verkeersmodel wordt gerekend of wanneer er andere rekenvoorschriften voor de berekening

van de geluidbelasting in omloop zijn. Een ander effectief moment om te monitoren is een ijkjaar wanneer de ontwikkelingen gereed zijn: zijn de voorspellingen uitgekomen of treden er toch onverhoopt zwaarwegende negatieve milieueffecten op? En welke maatregelen zijn er dan nog voor handen om deze effecten aan te pakken?

Het plan/project-MER wordt dan ook afgesloten met een aanzet voor de belangrijkste te monitoren indicatoren van het beoordelingskader, maar ook met de leemten in kennis die op dat moment nog bestaan en waar monitoring een belangrijke bijdrage aan kan leveren.

5 PLANNING

Voor de ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding en Sliedrecht Noord geldt de volgende planning.

Jaar	maand	stap
2025	juli	Collegebesluit NRD vrijgave
2025	juli/augustus	Ter inzage legging NRD
2025	sept	Definitieve NRD
2025	sept	Start MER en bijbehorende onderzoeken
2025	dec	Contourenplan Noord
2026	jan	Aanbesteding omgevingsplan voor de Noord-Zuidverbinding
2026	Q2	Wijzigingsbesluit omgevingsplan Noord-Zuidverbinding en MER (als eerste ruimtelijke besluit)
2026	Q3	Masterplan Noord