

Haalbaarheidsstudie

Regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal

Haalbaarheidsstudie

Regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal

projectnummer 0400589
definitief revisie 0.2
1 september 2015

Opdrachtgever
Gemeente Cromstrijen
Postbus 7400
3280 AE Numansdorp

datum vrijgave	beschrijving revisie 0.2	goedkeuring	vrijgave
1-9-2015	definitief	ir. E.M.A. van Kempen	drs. T. Artz

Datum van uitgave:

1 september 2015

Contactgegevens:

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. liesbeth.vankempen@anteagroup.nl

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.1.1	Provinciaal beleid	2
1.1.2	Gemeentelijk beleid	3
1.1.3	Meerwaarde regionale oostelijke ontsluitingsweg	3
1.1.4	Doel regionale oostelijke ontsluitingsweg	4
1.2	Doel rapportage	4
1.3	Randweg of bypass	4
1.3.1	Regionale oostelijke randweg Klaaswaal	4
1.3.2	Bypass Klaaswaal	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Schetsontwerpen	7
2.1	Ontwerpuitgangspunten	7
2.1.1	Inrichting als erftoegangsweg	8
2.1.2	Inrichting als gebiedsontsluitingsweg	9
2.2	Beschrijving varianten	10
2.2.1	Schetsontwerp variant 1 tracé erftoegangsweg 60 km/u randweg	10
2.2.2	Schetsontwerp variant 2 tracé erftoegangsweg 60 km/u bypass	12
2.2.3	Schetsontwerp variant 3 tracé gebiedsontsluitingsweg 80 km/u randweg	13
2.2.4	Schetsontwerp variant 4 gebiedsontsluitingsweg 80 km/u bypass	15
2.2.5	Combinatie van bypass en randweg	16
3	Planologische consequenties	18
3.1	Beleidsanalyse	18
3.1.1	Nationaal beleid	18
3.1.2	Provinciaal beleid	20
3.1.3	Regionaal beleid	24
3.1.4	Beleid Waterschap Hollandse Delta	27
3.1.5	Gemeentelijk beleid	28
3.2	Te doorlopen procedure	32
3.3	Verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage	33
3.3.1	M.e.r.-beoordeling varianten	34
3.3.2	Conclusie	35
3.4	Kosten planologische procedure	36
4	Financiële consequenties	37
4.1	Uitgangspunten kostenraming	37
4.2	Aanlegkosten	37
4.3	Grondverwerving	37
4.4	Raming planschade	39

4.5	Nadeelcompensatie	43
4.6	Financieringsmogelijkheden	44
4.7	Fiscale consequenties	45
4.8	Onderhoudskosten	46
4.9	Risico's	46
5	Stappenplan	48
5.1	Ruimtelijke procedure	49
5.2	Omgevingsmanagement	50
5.3	Ontwerp	51
5.4	Verwerving	52
5.5	Contractvorm	52
5.6	Advies, planning en kosten	54
6	Samenvattende conclusie	55
	Bijlagen	57
	Bijlage I Schetsontwerp variant 1 tracé erftoegangsweg 60 km/uur randweg	58
	Bijlage II Schetsontwerp variant 2 tracé erftoegangsweg 60 km/uur bypass	59
	Bijlage III Schetsontwerp variant 3 tracé gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur randweg	60
	Bijlage IV Schetsontwerp variant 4 gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur bypass	61
	Bijlage V Uitgangspunten raming financiële consequenties	62
	Bijlage VII Beschrijving m.e.r.-procedure	67
	Bijlage VIII Stappenplan	71

1 Inleiding

Dit hoofdstuk schetst de context waarin deze financiële haalbaarheidsstudie geplaatst moet worden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgeschiedenis, het doel en de kernpunten van de voorgenomen ontwikkeling. Tot slot wordt in dit inleidende hoofdstuk de opbouw van dit rapport beschreven.

1.1 Aanleiding

De regio Hoeksche Waard stelde met het opstellen van het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (2014) (hierna: RVVP) een visie vast voor verdere ontwikkeling van de regio en optimale ontsluiting van het gebied voor alle weggebruikers. Het RVVP kwam tot stand door samenwerking van de vijf gemeenten, Waterschap Hollandse Delta en provincie Zuid-Holland.

In het RVVP is de wegenstructuur van de Hoeksche Waard geactualiseerd. Waar in de Structuurvisie Hoeksche Waard (2009) wordt uitgegaan van een rondweg Hoeksche Waard, wordt in het RVVP geconstateerd dat deze niet de initiële behoefte vervuld. Zo is de belasting van de ring ongelijkmatig en voorziet hij slechts gedeeltelijk in de reisbehoefte.

De A29 en A16 vormen de belangrijkste aansluitingen voor verkeer naar en vanuit de Hoeksche Waard. De aansluiting Heinenoord en Numansdorp (A29) en de aansluiting 's Gravendeel (A16) zijn daarmee de belangrijkste aansluitingen. De verkeersbehoefte in de Hoeksche Waard bevindt zich voor een groot deel aan de noordzijde van de regio, hier bevinden zich grote kernen en ook de N217 die deze kernen met elkaar verbindt en de drukste aansluiting op de A29 is. Belangrijke noord-zuidverbindingen sluiten ook aan op deze N217.

Het RVVP stelt daarom een 'vorkstructuur' voor de regio Hoeksche Waard voor (zie figuur 1). De N217 aan de noordzijde vormt de grote schakel waarbij de noord-zuidverbindingen Langeweg-Klein Zuidbeijerlandseweg, de N488, de N489 en de N491 de belangrijkste en drukst bereden verbindingen zijn.



Figuur B.3: Wegenstructuur Hoeksche Waard in 2020

Figuur 1 Visie op wegennet in de Hoeksche Waard (Commissie Hoeksche Waard, 2014)

De Langeweg-Klein Zuidbeijerlandseweg en de N491 zijn verbindingen die volledig in het buitengebied zijn gevestigd. De N488-N489 doorsnijdt echter de kern Klaaswaal. De Molendijk Klaaswaal maakt onderdeel uit van deze route die door zowel auto- als vrachtverkeer intensief gebruikt wordt. Deze verbinding is dan ook de enige verbinding in de vorkstructuur die op dit moment niet ingericht kan worden als gebiedsontsluitingsweg dan wel als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/h. In het RVVP is het advies opgenomen om een nieuwe weg aan de oostzijde van Klaaswaal te realiseren, omdat zodoende deels gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur.

1.1.1 Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland stelde op 9 juli 2014 de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit vast. In de programma's Ruimte en Mobiliteit benoemt de provincie concrete projecten om de visie tot uitvoering te brengen. Het programma Mobiliteit richt zich op het mobiliteitsvraagstuk binnen de provincie Zuid-Holland.

Een van de doelen die de provincie heeft is het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk. Hiervoor zet de provincie een aantal instrumenten in waarbij zij tevens het standpunt inneemt dat het niet onmogelijk moet zijn om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Door een ruimtelijke reservering op te nemen in het programma Mobiliteit borgt de provincie de aansluiting van ontbrekende schakels en capaciteitsverruiming van het huidige infrastructuurnetwerk. De provincie nam voor de N488 in Klaaswaal een ruimtelijke reservering op ten oosten van het dorp Klaaswaal.

Deze ruimtelijke reservering betekent overigens niet zondermeer dat de provincie ook een financiële bijdrage zal leveren aan de totstandkoming van een regionale oostelijke ontsluitingsweg.

1.1.2 Gemeentelijk beleid

Naast het regionale belang van de nieuwe weg voor voltooiing van de hoofdstructuur van de Hoeksche Waard, erkent de gemeente Cromstrijen daarnaast een lokaal belang. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2014-2024 (2013) van de gemeente Cromstrijen benoemt de verkeerssituatie op de Molendijk (N488) in Klaaswaal als knelpunt dat oplossing behoeft. Ten behoeve hiervan liet de gemeente Cromstrijen reeds een onderzoek uitvoeren naar de verkeersontsluiting van Klaaswaal. Het onderzoek toont aan dat in de kern Klaaswaal een viertal hoofdproblemen spelen. Dit zijn de volgende:

1. Op de Molendijk (N488 binnen de bebouwde kom) rijdt meer verkeer dan op basis van het huidige wegprofiel wenselijk is. Deze hoge verkeersintensiteit verlaagt onder meer de oversteekbaarheid en het verkeersveiligheidsgevoel van langzaam verkeer.
2. De N488 verwerkt een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer. Dit wordt deels verklaard doordat de N488 als kortste route wordt beschouwd tussen de aansluiting A29 Numansdorp en het bedrijventerrein Oud-Beijerland. Daarnaast is deze route een logische route naar elders in de Hoeksche Waard.
3. De kruising N488 met de Oud-Cromstrijensedijk oostzijde en Oud-Cromstrijensedijk westzijde kent letselongevallen en wordt door gebruikers als onveilig beschouwd.
4. Op de Oud-Cromstrijensedijk oostzijde worden hogere snelheden gemeten dan de toegestane snelheden van 30 km/uur en 50 km/uur. Daarnaast geeft een combinatie van toenemend vrachtverkeer en smalle profielen de weggebruikers een gevoel van onveiligheid.

1.1.3 Meerwaarde regionale oostelijke ontsluitingsweg

Een nieuwe weg aan de oostzijde van Klaaswaal biedt voor bovenstaande vier hoofdproblemen een oplossing. Immers, het doorgaande verkeer wordt omgeleid via de nieuwe weg waardoor de N488 binnen de bebouwde kom zodanig kan worden ingericht dat deze niet langer als doorgaande route te gebruiken is, maar enkel bestemmingsverkeer verwerkt (en doorgaand fietsverkeer). De gemeente richt op dat moment ook de kruising met de Oud-Cromstrijensedijk oostzijde en Oud-Cromstrijensedijk Westzijde anders in. Door een aansluiting op het bedrijventerrein aan de zuidkant van Klaaswaal op de nieuwe weg wordt het vrachtverkeer op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde verminderd. En doordat de nieuwe weg deze dijk kruist geeft het een extra kruising op deze dijk waarmee de snelheid binnen de bebouwde kom verlaagd wordt. In het onderzoek wordt geadviseerd hierbij zoveel als mogelijk gebruik te maken van reeds bestaande wegen en deze op te waarderen en op punten waarop dit niet mogelijk is een nieuwe weg aan te leggen. Daarnaast geeft het onderzoek een voorzet voor een gefaseerde uitvoering van de nieuwe weg.

Naast een meerwaarde voor de kern Klaaswaal wordt bij de volledige randwegvariant een positief effect op de kern Numansdorp verwacht. Doordat deze randweg aansluit op de oostzijde van Numansdorp en daarmee op de oostelijke ontsluitingsweg van Numansdorp, wordt een verminderde belasting van de centrale as van Numansdorp verwacht. Op deze centrale as kunnen dan maatregelen worden getroffen die een verbetering van de verkeerssituatie aldaar bewerkstelligen.

1.1.4 Doel regionale oostelijke ontsluitingsweg

Met betrekking tot de aanleg van een regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal stelt de regio Hoeksche Waard zich het volgende doel:

“Te komen tot het verleggen van de provinciale weg N488 (binnen de bebouwde kom van Klaaswaal) naar een nieuwe weg ten oosten van Klaaswaal (buiten de bebouwde kom) teneinde de regionale wegenstructuur te voltooien en daarnaast te komen tot een ontlasting van de verkeersdruk op de centrale as binnen de bebouwde kom van Klaaswaal om zodoende het verblijfsklimaat te verbeteren.”

1.2 Doel rapportage

Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Klaaswaal is het aantal verkeersbewegingen op de centrale as van Klaaswaal hoog. Het huidige aantal verkeersbewegingen op die centrale as (Molendijk en Rijksweg) is al erg hoog en zorgt daarmee voor een verminderde verkeersveiligheid en leefbaarheid. Om te komen tot gedegen besluitvorming over de toekomstige verkeersafwikkeling in en om de kern Klaaswaal is het van belang onderzoek te doen naar de financiële en planologische consequenties van een regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal.

1.3 Randweg of bypass

De termen ‘randweg’ en ‘bypass’ zijn al verschillende keren in bovenstaande tekst genoemd als mogelijkheden voor een regionale oostelijke ontsluitingsweg. In onderstaande alinea’s wordt het verschil tussen deze wegvormen beschreven. Onderstaande principetekeningen zijn in het volgende hoofdstuk vertaald naar schetsontwerpen voor zowel een randweg als een bypass. De combinatie van beiden is niet apart als schetsontwerp getekend, maar kan eenvoudig worden afgeleid door een koppeling van randweg en bypass ter hoogte van de aansluiting naar het industrieterrein in Klaaswaal.

1.3.1 Regionale oostelijke randweg Klaaswaal

Deze optie (figuur 2) voor een regionale oostelijke ontsluitingsweg heeft een tracé langs de oostzijde van zowel Klaaswaal als Numansdorp en loopt vanaf de kruising Smitsweg – Botweg tot de Energieweg in Numansdorp. Deze vorm van de regionale oostelijke ontsluitingsweg heeft in ieder geval een nieuwe aansluiting naar het bedrijventerrein Klaaswaal.



Figuur 2 impressie regionale oostelijke randweg (Commissie Hoeksche Waard, 2009)

projectnummer 0400589
1 september 2015, revisie 0.2

2 Schetsontwerpen

Om de haalbaarheid van een randweg en/of bypass bij de kern Klaaswaal te verkennen, zijn er verschillende tracés ontworpen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op die verkende tracés. Alvorens de tracés gepresenteerd worden, worden eerst de uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan de potentiële tracés verkend.

De navolgende vier schetsontwerpen geven de mogelijke tracés van de toekomstige regionale ontsluitingsweg in vier varianten. Het exacte tracé wordt pas in een later stadium bepaald. Daarvoor is een nadere analyse van grondposities en (geprognostiseerde) verkeersstromen noodzakelijk. Daarbij kunnen eerste verkennende gesprekken met grondeigenaren worden gevoerd en dient een gedetailleerd verkeersmodel te worden gebouwd. Op basis daarvan kunnen de exacte liggingen van de aansluitingen op overige wegen bepaald worden en kan daarnaast gekeken worden of doorsnijding van percelen zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Het gedetailleerde verkeersmodel zal daarnaast nodig c.q. een vereiste zijn bij de onderbouwing van de nut en noodzaak van de nieuwe regionale ontsluitingsweg.

2.1 Ontwerpuitgangspunten

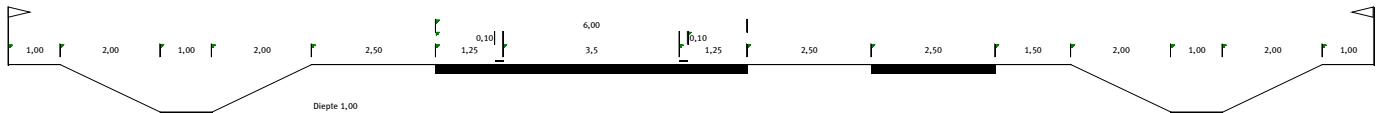
De verkenning van potentiële tracés is verdeeld in tracés met het karakter van een erftoegangsweg (maximumsnelheid 60 km/uur) en tracés met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg (maximumsnelheid 80 km/uur). Alle tracévarianten zijn ontworpen volgens de richtlijnen van het CROW.

Een verschil tussen de varianten met een maximumsnelheid van 60 km/uur en de varianten met een maximumsnelheid van 80 km/uur is dat er bij de laatste variant moet worden voorzien in parallelwegen voor het landbouwverkeer en ook fietsverkeer. Voor wat betreft het fietsverkeer wordt er echter vanuit gegaan dat dit grotendeels gebruik zal blijven maken van de huidige ontsluitingswegen door de kernen van Klaaswaal en Numansdorp. Op de erftoegangswegvariant (60 km/uur) kan het fietsverkeer door middel van fietsuggestiestroken worden gefaciliteerd, echter bij hoge intensiteiten van fietsers is een vrijliggend fietspad vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst.

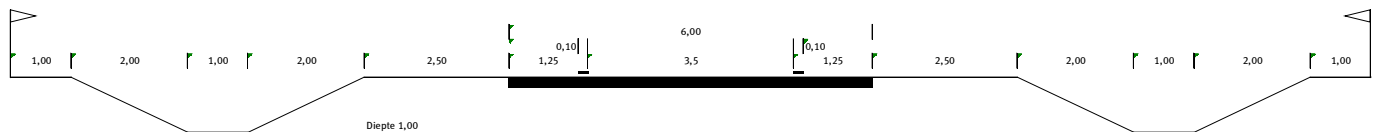
Bij het opstellen van de schetsontwerpen is er vanuit gegaan dat er geen uitwisseling van verkeer wordt toegestaan met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, Boomdijk en Lange Biesakkerweg. Dit mede in verband met de belasting van de dijk. De kern Klaaswaal wordt via de Kreupeleweg en de Rijksstraatweg aangesloten op regionale oostelijke ontsluitingsweg. Daarnaast wordt het industrieterrein van Klaaswaal via een derde aansluiting ontsloten op de regionale oostelijke ontsluitingsweg. Op die manier hoeft het verkeer dat naar dat industrieterrein moet niet langer via de Rijksstraatweg en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde te rijden, dit voorkomt verkeersoverlast in de kern Klaaswaal.

2.1.1 Inrichting als erftoegangsweg

Bij de inrichting als erftoegangsweg, een weg voor gemengd verkeer, wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande wegennet.



Figuur 4 Principeprofiel erftoegangsweg met vrijliggend fietspad



Figuur 5 Principeprofiel erftoegangsweg

Bovenstaand is het principeprofiel voor een erftoegangsweg uitgetekend. In figuur 4 met vrijliggend fietspad. De streepjes op 1,25 meter vanaf de buitenzijde van het wegprofiel indiceren de zogenoemde 'uitwijkstroken'. De ruimte tussen die streepjes is de zogenoemde 'rijloper', dat is de eigenlijke rijbaan. Wanneer voertuigen elkaar moeten laten passeren, kunnen de uitwijkstroken gebruikt worden. Een erftoegangsweg is in principe ook opengesteld voor fietsers, die gebruik kunnen maken van de uitwijkstroken.

Belangrijkste kenmerken:

- Het tracé heeft twee rijstroken, die niet afzonderlijk gemarkeerd zijn (geen 'middenstreep' maar een 'rijloper').
- Niet het gehele tracé is voorzien van een fietspad. De doorgaande fietsroute gaat door het centrum van Klaaswaal via de N488 en de N489. Omdat vrij veel fietsers gebruik maken van de Botweg krijgt de regionale oostelijke ontsluitingsweg hier een vrijliggend fietspad. Naar verwachting gaan per etmaal meer dan 3.000 motorvoertuigen de nieuwe weg gebruiken. Bij dergelijke intensiteiten raadt het CROW een vrijliggend fietspad aan. Een vrijliggend fietspad bij de Botweg wordt ook aangeraden in het onderzoek naar de verkeersontsluiting van Klaaswaal door Goudappel Coffeng.
- Bij aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt de huidige N488 die door het centrum van Klaaswaal loopt gesloten verklaard voor vrachtverkeer. Dat vrachtverkeer moet gebruik maken van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. De N488 blijft nog wel geopend voor motorvoertuigen en langzaam verkeer. Mogelijkerwijs worden hier maatregelen getroffen om het doorgaande verkeer te ontmoedigen.
- Aansluitingen op onderliggend wegennet door middel van rotondes. Aansluitingen voorzien bij:
 - de N489;
 - de Kreupeleweg;
 - de Industrieweg;
 - de Rijkstraatweg (enkel bij bypass);
 - de Energieweg (enkel bij randweg).
- Uitbuiging van de N489 zodat de randweg wordt ingeleid.

Bij het opstellen van de principeprofielen is rekening gehouden met de hoogteligging van de te kruisen dijken (waar overigens geen verkeersuitwisseling wordt toegestaan). De kruisingen met die dijken zijn driedimensionaal uitgewerkt om het ruimtebeslag van de tracévarianten te bepalen. Op basis van die uitwerking is ook bepaald hoeveel grond benodigd is om de kruisingen van de regionale oostelijke ontsluitingsweg met de dijken te maken.

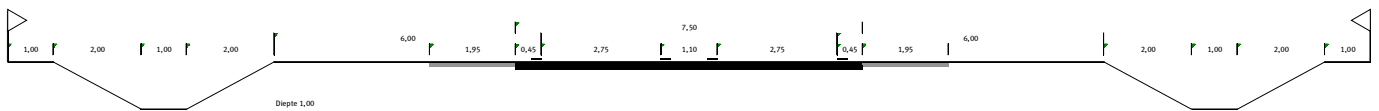
2.1.2 Inrichting als gebiedsontsluitingsweg

Bij de inrichting als gebiedsontsluitingsweg is het noodzakelijk om een parallelstructuur voor het landbouwverkeer en ook fietsverkeer aan te brengen. Een gebiedsontsluitingsweg is immers gesloten voor landbouwverkeer en fietsverkeer.

Het onderliggende wegennet, en in het bijzonder de Botweg en de 4^e Moerweg, zorgen in de bestaande situatie voor de ontsluiting van de aanliggende woningen en percelen.

De aanwezige woningen langs beide zijden van de Botweg maken het niet mogelijk om het bestaande tracé op te waarderen naar een gebiedsontsluitingsweg met parallelwegen en daarbij de bestaande woningen te behouden. Daarom is gekozen de regionale oostelijke ontsluitingsweg op een afstand van circa 200 meter tot 250 meter van het bestaande wegennet (onder andere Botweg) aan te leggen. Zodoende kan het bestaande wegennet dienen voor de ontsluiting van de woningen en percelen.

In onderstaande figuur 6 is het principeprofiel voor de gebiedsontsluitingsweg getekend.



Figuur 6 Principeprofiel gebiedsontsluitingsweg

Naast het bovenstaande zijn er de volgende belangrijke kenmerken van deze gebiedsontsluitingsweg te benoemen:

- Het tracé heeft twee rijstroken, gescheiden door een dubbele doorgetrokken lijn.
- Tracé is niet voorzien van een fietspad. De doorgaande fietsroute gaat door het centrum van Klaaswaal via de N488 en de N489. Daarnaast kunnen fietsers gebruik blijven maken van de parallelstructuur.
- Ontsluiting van woningen en agrarische percelen vindt plaats via de bestaande wegenstructuur, die als parallelstructuur zal gaan dienen.
- Bij aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt de huidige N488 die door het centrum van Klaaswaal loopt gesloten verklaard voor vrachtverkeer. Dat vrachtverkeer moet gebruik maken van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. De N488 blijft nog wel geopend voor motorvoertuigen en langzaam verkeer, hierop worden maatregelen genomen om het doorgaande verkeer te ontmoedigen..
- Aansluitingen op onderliggend wegennet door middel van rotondes. Deze rotondes sluiten aan op de:
 - N489;

- Kreupeleweg;
- Industrieweg;
- Rijksweg (enkel bij bypass);
- Energieweg (enkel bij randweg).
- Uitbuiging van de N489 zodat de randweg wordt ingeleid.

2.2 Beschrijving varianten

De inrichting als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg is vervolgens vertaald naar een randweg of bypass. Op basis daarvan zijn onderstaande varianten ontwikkeld. De combinatie van beide kan hieruit vrij eenvoudig worden afgeleid door uit te gaan van een bypass met een koppeling aan het zuidelijke deel van de randweg ter hoogte van de rotonde met de aansluiting richting het industrieterrein van Klaaswaal, zoals gevisualiseerd in figuur 11.

Varianten aansluiting bedrijventerrein Klaaswaal

In de navolgende varianten zijn verschillende aansluitingen op het industrieterrein van Klaaswaal weergegeven. In de randwegvarianten wordt het industrieterrein ontsloten via een weg die, door middel van een rotonde, haaks aansluit op die randweg. In de bypassvarianten wordt het industrieterrein ontsloten door middel van een weg die wat meer glooiend naar de bocht van de bypass loopt. Deze verschillende aansluitingen laten slechts verschillende mogelijkheden voor een aansluiting op het industrieterrein zien. Andere aansluitingen op het industrieterrein zijn ook mogelijk. In de bypassvariant zou het industrieterrein ook nog via een zuidelijke aansluiting haaks (met een rotonde) op de bypass ontsloten kunnen worden, wat echter ook betekent dat met een haakse bocht het bedrijventerrein opgereden moet worden. Bij de keuze voor het definitieve tracé moet ook de meest optimale aansluiting op het industrieterrein bepaald worden, het verdient aanbeveling hierbij de ondernemers op het bedrijventerrein(en eventuele ontwikkelingswensen) en de omliggende grondeigenaren te betrekken.

2.2.1 Schetsontwerp variant 1 tracé erftoegangsweg 60 km/u randweg

Deze eerste variant voor een regionale oostelijke ontsluitingsweg voorziet in een randweg Klaaswaal. Op die randweg geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Door middel van een rotonde ter hoogte van de Botweg wordt de randweg ten noorden van Klaaswaal aangesloten op de N489. Vervolgens volgt de randweg voor een groot deel het bestaande tracé van de Botweg en is daar voorzien van een vrijliggend fietspad. Een rotonde nabij de kruising van de Kreupeleweg en de 4^e Moerweg creëert een verbinding tussen de randweg en de kern Klaaswaal. Een rotonde ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde voorziet in een entree tot het industrieterrein van Klaaswaal. De randweg loopt vervolgens naar Numansdorp waar hij door middel van een rotonde aangesloten wordt op de Energieweg. Een grotere weergave van dit schetsontwerp is opgenomen in bijlage I.



Figuur 7 Schetsontwerp variant 1, randweg ingericht als erftoegangsweg

2.2.2 Schetsontwerp variant 2 tracé erftoegangsweg 60 km/u bypass

Tot en met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is het tracé van deze bypass, waarop ook een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt, gelijk aan dat van de randweg zoals weergegeven in de eerste variant. Waar de randweg na de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde zuidwaarts naar Numansdorp loopt, buigt de bypass af naar de N488 (Rijksstraatweg). Wederom voorziet een rotonde ten zuiden van bovengenoemde dijk in een verbinding met het industrieterrein van Klaaswaal. Weer een andere rotonde voorziet in een aansluiting van de bypass op de N488 (Rijksstraatweg).



Figuur 8 Schetsontwerp variant 2, bypass met inrichting als erftoegangsweg

Een grotere weergave van dit schetsontwerp is opgenomen in bijlage II.

2.2.3 Schetsontwerp variant 3 tracé gebiedsontsluitingsweg 80 km/u randweg

Ook bij deze variant op de regionale oostelijke ontsluitingsweg voorziet een rotonde, wederom ter hoogte van de kruising van de N489 met de Botweg in een aansluiting tussen de N489 en de nieuwe randweg. De grootste afwijking van de variant voor een randweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur is dat in deze 80 km/uur variant moet worden voorzien in parallelwegen voor landbouwverkeer. Omdat de bestaande wegenstructuur te smal is om te worden opgewaardeerd naar gebiedsontsluitingsweg en omdat een parallelstructuur noodzakelijk is, is voor de ligging van de gebiedsontsluitingsweg gekozen voor een nieuw tracé (in het "vrije" veld). Ter hoogte van de Botweg is het tracé langs de watergang gesitueerd, waarlangs door de provincie ook het fietspad Vliettoute is voorzien. De plannen voor fietsroute en randweg kunnen gezien het verschil in het (beoogde) tijdstip van uitvoering niet worden gecombineerd, maar dienen wel op elkaar te worden afgestemd. Het bestaande wegennet (Botweg, 4^e Moerweg etc.) krijgt dan de functie van parallelstructuur. Uitgangspunt daarbij is dat daarmee alle landbouwpercelen, net zoals in de huidige situatie ontsloten kunnen worden (er hoeven geen extra parallelwegen aangelegd te worden).

Een rotonde ter hoogte van de kruising met de Kreupeleweg voorziet in een toegang tot Klaaswaal. Een rotonde ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde biedt toegang tot het industrieterrein van Klaaswaal. Ook dit is hetzelfde principe als in de eerdere twee varianten. Gelijk is ook de aansluiting op de Energieweg in Numansdorp door middel van een rotonde.

Opgemerkt kan worden dat dit tracé een glooiend verloop kent. Dit komt voort uit enerzijds het streven zoveel mogelijk de huiskavels te behouden en anderzijds de afstand tot woningen en de boogstralen die bij een 80 km/uur-tracé gewenst zijn. Wij voorzien hier mogelijkheden voor een optimalisatie, echter daarvoor zijn een nadere verkenning van de grondposities en eerste oriënterende gesprekken met grondeigenaren noodzakelijk.



Figuur 9 Schetsontwerp variant 3, randweg ingericht als gebiedsontsluitingsweg

Een grotere weergave van dit schetsontwerp is opgenomen in bijlage III.

2.2.4 Schetsontwerp variant 4 gebiedsontsluitingsweg 80 km/u bypass

Deze variant kent een soortgelijk tracé als de bypass met het karakter van een erftoegangsweg. Het verschil met die erftoegangswegvariant is dat deze variant een maximumsnelheid van 80 km/uur in plaats van 60 km/uur kent. Dat betekent dat ook in deze variant moet worden voorzien in een parallelstructuur voor landbouwverkeer.



Figuur 10 Schetsontwerp variant 4, bypass ingericht als gebiedsontsluitingsweg

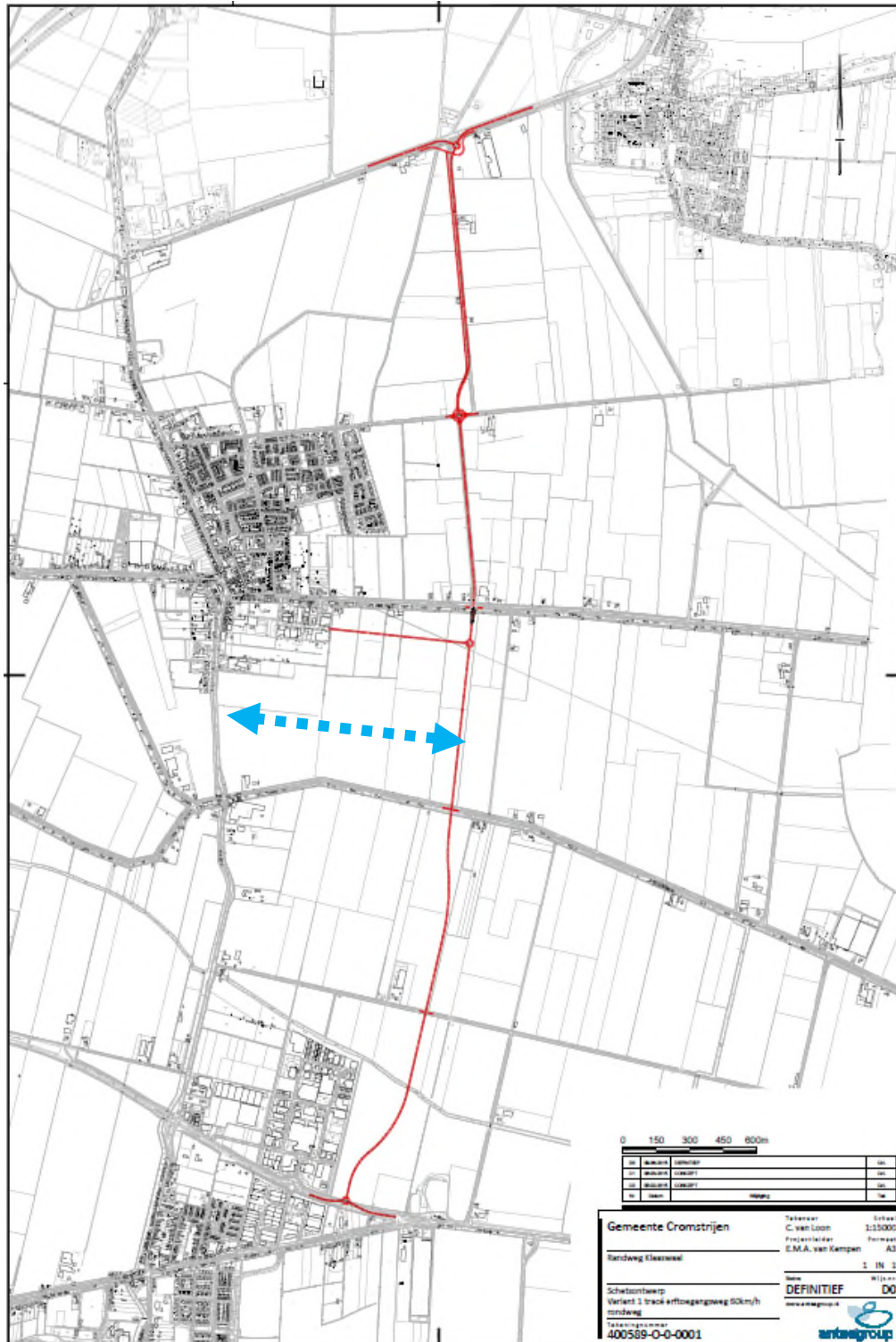
Een grotere weergave van dit schetsontwerp is opgenomen in bijlage IV.

2.2.5 Combinatie van bypass en randweg

In figuur is een combinatie van bypass en randweg gevisualiseerd. Die combinatie betekent dat eerst een bypass gerealiseerd wordt die na verloop van tijd verlengd wordt tot een complete randweg. Het tracé bestaande uit een combinatie van bypass en randweg is gevisualiseerd met de blauwe en gestippelde pijl in figuur 11. In dat figuur is de regionale oostelijke ontsluitingsweg met het karakter van een erftoegangsweg (combinatie van variant 1 en 2) als uitgangspunt genomen. Maar het is ook mogelijk de bypass met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg in een later stadium uit te breiden tot randweg, waardoor een combinatie van bypass en randweg met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg ontstaat (combinatie van variant 3 en 4).

De indicatieve kosten voor de (gefaseerde) aanleg van een combinatie van bypass en randweg bedragen naar verwachting grofweg een factor 1,5 keer de kosten van de betreffende randweg. Een dergelijke investering is eigenlijk alleen interessant wanneer er sprake is van een groot probleemoplossend vermogen van deze combinatievariant.

Aanleg van een bypass die later uitgebreid wordt tot randweg, betekent verder dat de locatie van de rotonde die de regionale oostelijke ontsluitingsweg aansluit op de toegangsweg tot het industrieterrein van Klaaswaal zal verschuiven. Wanneer er gekozen wordt voor een combinatie van bypass en randweg, moet de locatie van die rotonde bij de keuze van het definitieve tracé vastgesteld worden. In de aansluiting van de bypass op de latere randweg wordt voorzien door de aanleg van een rotonde.



Figuur 11 Combinatie van bypass en randweg, de blauwe en gestippelde pijl geeft het deel van het tracé van de bypass aan dat aansluit op de later aan te leggen randweg, aansluiting van bypass op de randweg vindt plaats door middel van een rotonde

3 Planologische consequenties

Dit hoofdstuk begint met een analyse van het beleid zoals dat van toepassing is op het gebied waarin de bypass of randweg aangelegd moet worden. Er wordt aandacht besteed aan:

- het nationaal beleid;
- het provinciaal beleid;
- het regionaal beleid;
- het gemeentelijk beleid.

Na deze beleidsanalyse wordt ingegaan op de procedure die noodzakelijk is om de aanleg van een bypass of regionale randweg mogelijk te maken. In een daaropvolgende paragraaf wordt geanalyseerd of en hoe de verschillende varianten een verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage kennen. Ter afsluiting van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de risico's inherent aan de aanleg van een bypass of regionale randweg.

3.1 Beleidsanalyse

3.1.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Op 13 maart 2012 is de SVIR vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak, de Structuurvisie voor de snelwegomgeving, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daarbij streeft het Rijk naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

Daarnaast versterkt de SVIR het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de SVIR nog meer bij de provincies en gemeenten gelegd. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. In de SVIR zijn dertien onderwerpen aangegeven die het Rijk als 'nationaal belang' beschermingswaardig acht. Voor een aantal van deze onderwerpen is reeds een (beschermende) regeling opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Samen met de decentrale overheden wil het Rijk werken aan een verbetering van de robuustheid en samenhang van de infrastructuur.

De SVIR richt zich op een dusdanig schaalniveau en is als gevolg daarvan ook van een zeker (hoog) abstractieniveau, dat hieruit geen concrete beleidskaders voortkomen voor de aanleg van een randweg bij Klaaswaal.

Conclusie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het rijksbeleid zoals vastgelegd in de SVIR werkt niet direct door op de planvorming voor een randweg bij Klaaswaal, de afweging vindt decentraal plaats.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet milieubeheer (hierna: Wm), meer specifiek in titel 5.2 van die wet. In Titel 5.2 van de Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is een programmatische uitwerking van maatregelen en projecten zoals genoemd in titel 5.2 van de Wm. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit bevat zowel maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren als ruimtelijke plannen die mogelijk kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In dat Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit werken de rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland te kunnen voldoen aan de Europese richtlijnen voor de maximumconcentratie van fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂).

Daarnaast is het besluit 'Niet in Betekenende Mate' (NIBM) geïntroduceerd. In dat besluit wordt geregeld dat wanneer een project niets tot zeer weinig bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, er geen toetsing aan luchtkwaliteitsnormen vereist is. Krachtens de Wm moet jaarlijks over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gerapporteerd worden. Dit om inzichtelijk te maken of er tijdig aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit voldaan wordt. Wanneer uit die jaarlijkse monitoring blijkt dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden worden, zijn de NSL-partners verplicht om maatregelen te nemen om die overschrijving terug te dringen.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wm. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ niet met meer dan 1,2 µg/m³ toenemen. In de onder het Besluit NIBM vallende Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Conclusie Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Wanneer aangetoond kan worden dat de (aanleg van de) regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal niet leidt tot een toename van de concentraties PM₁₀ en NO₂ die groter is dan 3%, kan de regionale oostelijke ontsluitingsweg zonder meer worden aangelegd. Dit geldt voor de randwegvariant, de bypassvariant en de combinatie van randweg en bypass. Wanneer die 3% wordt overschreden, moet aangetoond worden dat de negatieve effecten van de aanleg en het gebruik van de regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal op de luchtkwaliteit worden weggenomen door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Een onderzoek naar de effecten van de aanleg en het gebruik van de regionale oostelijke randweg op de luchtkwaliteit kan opgenomen worden in de milieueffectrapportage.

3.1.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit stuurt op (boven)regionaal niveau de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Zuid-Holland. Het belangrijkste doel dat de provincie Zuid-Holland met die visie nastreeft, is het scheppen van voorwaarden om de provincie economisch nog krachtiger te maken. Dat betekent dat de visie vooral gericht is op:

- bieden van ruimte om te ondernemen;
- het mobiliteitsnetwerk op orde brengen en houden;
- zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.

De kern van de sturingsfilosofie, zoals die in de Visie Ruimte en Mobiliteit beschreven wordt, bestaat uit:

- het bieden van ruimte aan ontwikkelingen;
- aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijven en overige voorzieningen;
- partnerschappen aangaan met derden;
- minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Daarnaast worden in de Visie Ruimte en Mobiliteit 4 thema's onderscheiden:

1. stedelijke gebieden en bestaande netwerken gebruiken om de bevolkingsgroei, de groei van de economische activiteit en de groei van de mobiliteitsbehoefte op te vangen;
2. het versterken van het stedelijk gebied door middel van concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn;
3. het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door de herkenbaarheid en de kwaliteit van de verschillende landschapstypen in de provincie Zuid-Holland te verhogen;
4. de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie Zuid-Holland streeft naar een integrale benadering en verknoping van het vervoerssysteem. De provincie wil het eigen vervoerssysteem op orde krijgen, opwaarderen en onderhouden. In dichtbevolkte gebieden gaat de meeste aandacht daarbij uit naar vervoer per auto, fiets en per hoogwaardig openbaar vervoer. In dunbevolkte gebieden gaat de meeste aandacht uit naar de auto en wordt het aanbod van openbaar vervoer afgestemd op specifieke doelgroepen.

Als beheerder is de provincie verantwoordelijk voor het (boven)regionale wegennet en het completeren en opwaarderen van het provinciale wegennet. Scheiding van doorgaande hoofdrijbanen en een (regionale) parallelstructuur op autosnelwegen zullen op de drukste

punten uitkomst bieden. Daarnaast zet de provincie Zuid-Holland in op het verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is en de omgeving leefbaar.

Conclusie Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie Zuid-Holland heeft zich ten doel gesteld om het provinciale wegennet te completeren en op te waarderen. Aanleg van de randweg bij Klaaswaal leidt tot een afname van de hoeveelheid verkeer dat de kern Klaaswaal doorkruist. Mobiliteit wordt hier veiliger en Klaaswaal (en omgeving) leefbaarder. Daarmee past de aanleg van de randweg Klaaswaal in het beleid zoals geformuleerd in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland.

Aanleg van de randweg of bypass Klaaswaal kan ook worden gezien als een completering en/of opwaardering van de provinciale infrastructuur. Het zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer, het hoeft immers de kern Klaaswaal niet meer via de Rijksstraatweg te doorkruisen. Daarmee wordt het verkeer sneller richting de A29 of Numansdorp geleid, waarmee de gemeente Cromstrijen beter ontsloten wordt.

Programma ruimte

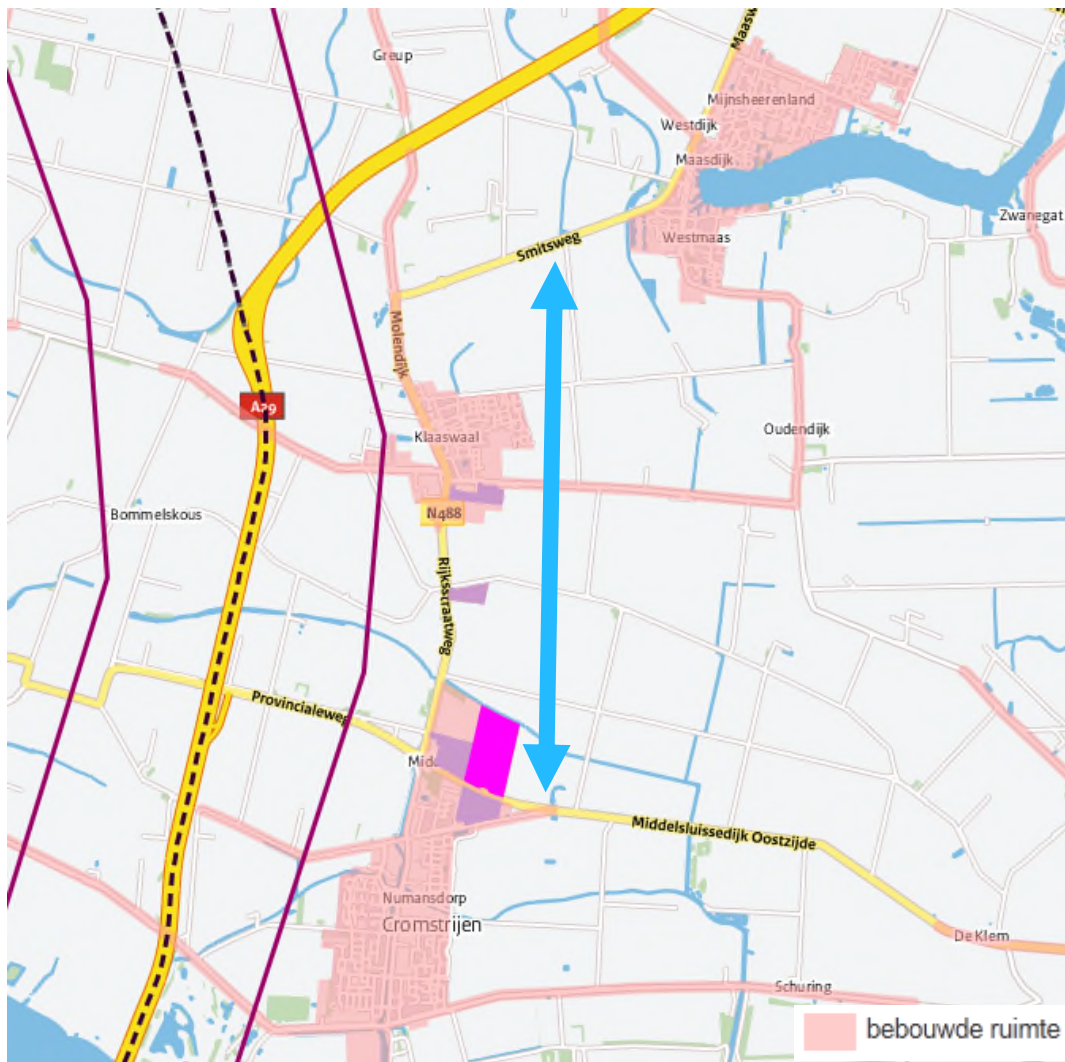
Het Programma ruimte van de provincie Zuid-Holland is een vertaling van het strategische beleid uit de Visie Ruimte en Mobiliteit naar een mix van instrumenten die ingezet kan worden om dat strategische beleid te realiseren. De provincie Zuid-Holland wil meer ruimte bieden aan projecten die geïnitieerd zijn door de samenleving en/of de markt. Naast het bieden van ruimte voor dergelijke initiatieven kan de rol van de provincie ook liggen in deelname in coalities van partijen uit de samenleving en/of de markt om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

Nieuwe verstedelijking, zoals de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg, moet passen in regionale visies en in de kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit. Daarnaast moet nieuwe verstedelijking passen in de wettelijke voorschriften.

Volgens het Programma ruimte is het plangebied gelegen in het zogenoemde Zuid-Hollandse rivierdeltalandschap. In de Hoeksche Waard staan daarbij behoud en ontwikkeling van de landbouw centraal. Dat in combinatie met versterking van de recreatieve en landschappelijke kwaliteit van de Hoeksche Waard. Voor de aanleg van infrastructuur betekent dit dat rekening gehouden moet worden met deze kernwaarden.

Het tracé van de toekomstige regionale ontsluitingsweg is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied (figuur 12). In de Verordening ruimte (zie onder) is bepaald dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die groter zijn dan drie hectare in het door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgestelde Programma ruimte moeten staan. Daarmee behoudt Provinciale Staten het eindoordeel over verstedelijking buiten bestaand stedelijk gebied. Indien in regionale visies of bestemmingsplannen locaties worden opgenomen die buiten bestaand stads- of dorpsgebied liggen en die groter zijn dan drie hectare, dienen die locaties door Provinciale Staten in het Programma ruimte te worden opgenomen.

Eén van de doelen die de provincie Zuid-Holland heeft is het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk. Hiervoor zet de provincie een aantal instrumenten in waarbij de provincie het standpunt inneemt dat het niet onmogelijk moet zijn om nieuwe infrastructuur te realiseren. Door een ruimtelijke reservering borgt de provincie de aansluiting van ontbrekende schakels en capaciteitsverruiming van het huidige infrastructuurnetwerk.



Figuur 12 Uitsnede uit het Programma ruimte, waarin het bestaand stedelijk gebied wordt weergegeven (rode vlak). De blauwe lijn geeft de indicatieve ligging van de toekomstige randweg weer

Conclusie Programma ruimte

Bij de planvorming voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal moeten de kenmerken van de Hoeksche Waard in acht worden genomen. Hiervoor moet het gebiedsprofiel Hoeksche Waard gebruikt worden.

De regionale oostelijke ontsluitingsweg is al opgenomen in regionale visies (zie hoofdstukken en paragrafen verder in dit hoofdstuk). Ook is in het Programma ruimte een reservering voor die regionale oostelijke ontsluitingsweg getroffen. Dit betekent dat het Programma ruimte zich niet verzet tegen de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg en dat het Programma ruimte niet aangepast hoeft te worden om die regionale oostelijke ontsluitingsweg op te nemen.

De provincie nam voor de N488 ten oosten Klaaswaal een ruimtelijke reservering op. Maar dit betekent nog wel dat nut en noodzaak van die regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal nog aangetoond moeten worden.

Programma mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit bevat het strategische provinciale beleid tot het jaar 2030. In het Programma mobiliteit wordt dat beleid geoperationaliseerd. Dit programma bestaat naast het Programma ruimte. De opzet en werking zijn vergelijkbaar, maar waar het Programma ruimte over ruimtelijke ordening gaat, gaat het Programma mobiliteit (logischerwijs) over verkeer en vervoer.

Ten aanzien van mobiliteit heeft de provincie Zuid-Holland de volgende drie doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

In het Programma mobiliteit wordt beschreven dat de Hoeksche Waard gekenmerkt wordt door landbouw, recreatie, kleinschalige bebouwing en bedrijvigheid. De A29 vormt de hoofdontsluiting van de Hoeksche Waard richting Rotterdam. De doorstroming op die weg is goed. Na het openstellen van het zuidelijke deel van de A4, is het op de A29 significant drukker geworden. Daardoor stagneert de doorstroming op de A29 vaker. Rijkswaterstaat voert dit jaar nog verkeerstellingen uit om het effect van de A4-zuid op de verkeersdoorstroming te meten.

De doorstroming op de toeleidende wegen en aansluitingen is goed. Hoewel bij incidenten wel direct congestie ontstaat. Verwacht wordt dat die congestie opgelost wordt zodra de A4 Hoogvliet-Klaaswaal voltooid is, omdat die weg kan voorzien in een alternatieve route bij incidenten.

Net als in het Programma ruimte is in het Programma mobiliteit een ruimtelijke reservering voor de N488 ten oosten van Klaaswaal opgenomen (paragraaf 2.6.1 in het Programma ruimte). Ook hier wordt echter opgemerkt dat het nut en de noodzaak van die weg aangetoond moeten worden.

Conclusie Programma mobiliteit

Het Programma mobiliteit voorziet in een ruimtelijke reservering voor de N488 oostelijk van Klaaswaal. Daarmee past aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg in het provinciale beleid zoals vastgelegd in het Programma mobiliteit. Om die ruimtelijke reservering daadwerkelijk te benutten moeten nut en noodzaak van de regionale oostelijke ontsluitingsweg nog wel aangetoond worden. Realisatie van die randweg beperkt de hoeveelheid verkeer die de kern Klaaswaal doorsnijdt, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die kern vergroot wordt. Aanleg van die randweg voorziet ook in een doelmatige en snelle verbinding tussen Numansdorp en de A29, waardoor mensen en goederen sneller op de plek van bestemming kunnen komen.

Verordening ruimte

De Verordening ruimte is één van de instrumenten die de provincie Zuid-Holland kan gebruiken om haar beleid uit te voeren. Deze verordening werkt door in de gemeentelijke bestemmingsplannen. In de verordening staan vooral zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben. In de Verordening ruimte zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen.

In de Verordening ruimte is bepaald dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, zoals de aanleg van infrastructuur, moet voldoen aan de regels voor ruimtelijke kwaliteit zoals bepaald in lid 2.2 van die verordening. Daarbij is het belangrijk dat de voorgenomen ontwikkeling qua aard en schaal past in het gebied waarin de ruimtelijke ontwikkeling uitgevoerd wordt. Indien de ontwikkeling qua aard en schaal niet past, moet ontwikkeling zo zorgvuldig mogelijk ingepast worden, al dan niet door het nemen van aanvullende maatregelen.

In het programma ruimte is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg. Het feit dat het plangebied voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg buiten bestaand stedelijk gebied is gelegen, kan impliceren dat realisatie van die nieuwe weg leidt tot nieuwe verstedelijking. Dit kan betekenen dat de Ladder voor duurzame verstedelijking toegepast moet worden, wat leidt tot een langer planvormingsproces. Dit kan voorkomen worden door aan te tonen dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, maar van een infrastructurele ontwikkeling die de verkeersdoorstroming in en bereikbaarheid van kernen in de Hoeksche Waard verbetert. Het aantonen dat er sprake is van een infrastructurele verbetering en niet van een stedelijke ontwikkeling kan het beste plaatsvinden na keuze voor het definitieve tracé en na afronding van de discussie over nut en noodzaak van de regionale oostelijke ontsluitingsweg.

Conclusie Verordening ruimte

In de Verordening ruimte is bepaald dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, zoals de aanleg van infrastructuur, moet voldoen aan de regels voor ruimtelijke kwaliteit zoals bepaald in lid 2.2 van die verordening. Daarbij is het belangrijk dat de voorgenomen ontwikkeling qua aard en schaal past in het gebied waarin de ruimtelijke ontwikkeling uitgevoerd wordt.

3.1.3 Regionaal beleid

Structuurvisie Hoeksche Waard en meerjarenuitvoeringsprogramma structuurvisie

Met de in juli 2009 vastgestelde Structuurvisie Hoeksche Waard moet richting worden gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Daarbij is het uitgangspunt om de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van de Hoeksche Waard te versterken.

In de structuurvisie is beschreven dat een betere afstemming van de lokale wegenplannen tot een wegenstructuur met meer samenhang kan leiden. Daarbij werd de voorkeur uitgesproken voor een randweg die zoveel mogelijk gebruikt maakt van de bestaande wegen. De randweg is niet zozeer een middel om de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard te verbeteren, maar een middel om de leefbaarheid van de kernen in de Hoeksche Waard te verbeteren. Dit omdat een randweg het verkeer om de kernen leidt in plaats van, zoals in de huidige situatie, door de kernen. Aanleg van een randweg betekent ook dat de dijkwegen beter benut kunnen worden voor recreatief verkeer, omdat die wegen minder door doorgaand verkeer gebruikt zullen worden.



Figuur 13 Uitsnede uit de Structuurvisie Hoeksche Waard, het tracé van de randweg om Klaaswaal (midden) is al ingetekend en maakt deel uit van een grotere randweg door de gehele Hoeksche Waard

Zoals te zien op figuur 13, is de randweg om Klaaswaal al opgenomen in de Structuurvisie Hoeksche Waard. Daarmee voldoet het plan aan de eis uit de Verordening ruimte dat het plan opgenomen moet zijn in bestaand beleid. Ook is te zien dat de regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal onderdeel uitmaakt van een grotere structuur van rondwegen door de Hoeksche Waard. Dit rapport heeft echter alleen betrekking op de mogelijke aanleg van een regionale oostelijke ontsluitingsweg ten oosten van Klaaswaal en niet op de overige delen van de grotere rondwegstructuur.

Een randweg bij Klaaswaal voorziet in een ontlasting van de kern Klaaswaal en voorziet in die zin in een verbetering van de leefbaarheid van die kern. In de huidige situatie rijdt veel doorgaand verkeer van Numansdorp naar Oud-Beijerland en vice versa via de Rijksstraatweg, Molendijk en Stougjesdijk en rijdt daarmee dwars door Klaaswaal. Aanleg van een randweg kan deze situatie opheffen.

Verder wordt ook in het meerjarenuitvoeringsprogramma beschreven dat een verslechtering van de bereikbaarheid een bedreiging kan zijn voor de verdere ontwikkeling van de Hoeksche Waard. Investerings in infrastructuur zijn dus noodzakelijk.

Conclusie Structuurvisie Hoeksche Waard en meerjarenuitvoeringsprogramma structuurvisie

De aanleg van een randweg bij Klaaswaal is al voorzien in de structuurvisie. Dat betekent dat de aanleg van een randweg past in dit beleid zoals dat in de structuurvisie is vastgelegd.

In de structuurvisie wordt verder beschreven dat Klaaswaal een hoge verkeersdruk kent en dat de Molendijk een knelpunt in de doorstroming van het verkeer is. Aanleg van een randweg zorgt voor een gedegen ontsluiting. Niet alleen van deze woon- en werkgebieden, maar van de gehele

kern Klaaswaal. Ook daarmee kan geconcludeerd worden dat de aanleg van een randweg aan de oostzijde van Klaaswaal past in het beleid zoals dat in de structuurvisie geformuleerd is.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (2014)

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan wordt een visie op en verkeers- en vervoerssysteem van de Hoeksche Waard in het jaar 2030 geschetst. Met behulp van die visie wordt duidelijk gemaakt welke ingrepen de komende jaren nodig zijn om de Hoeksche Waard bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is, in opdracht van vijf gemeenten in de Hoeksche Waard, opgesteld door het Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard. Naast de gemeente Cromstrijen, de provincie Zuid-Holland en het Waterschap Hollandse Delta zijn onderstaande gemeente betrokken bij de totstandkoming van het plan:

1. gemeente Binnenmaas;
2. gemeente Korendijk;
3. gemeente Oud-Beijerland;
4. gemeente Strijen.

De gemeente Cromstrijen heeft het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan op 11 februari 2014 vastgesteld. De raden van de overige gemeenten hebben het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan in de periode tussen 25 februari en 12 juni 2014 vastgesteld.

Het voordeel van een verkeers- en vervoersplan voor de gehele regio is dat problemen integraal aangepakt kunnen worden. Daarnaast helpt zo een regiodekkend plan om problemen die verspreid over de regio voorkomen op een eenduidige manier aan te pakken. Het helpt ook bij het identificeren en aanpakken van bovenregionale knelpunten.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is met name gericht op de verkeer- en vervoersgerelateerde problemen die zich buiten de bebouwde kom voordoen. Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is gericht op het bereikbaar, leefbaar en veilig houden van de wegen in de Hoeksche Waard die buiten de bebouwde kom liggen. Dit omdat de gemeenten in de Hoeksche Waard doorgaans al een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan hebben voor de verkeer- en vervoersgerelateerde problemen in de bebouwde kom. In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan wordt de aanleg van een regionale oostelijke ontsluitingsweg al voorzien. Als aandachtspunt voor de verkeersstructuur van de gemeente Cromstrijen wordt namelijk beschreven dat:

- de hoofdontsluiting van de gemeente Cromstrijen plaatsvindt via de A29, de provinciale weg N487 en een nieuw aan te leggen oostelijke randweg Klaaswaal (Smitsweg (N489) tot aan de Energieweg).

In Structuurvisie Hoeksche Waard (2009) wordt uitgegaan van een rondweg Hoeksche Waard. Maar in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan wordt geconstateerd dat een rondweg de initiële behoefte niet vervuld. Zo is de belasting van de ring ongelijkmatig en voorziet hij slechts gedeeltelijk in de reisbehoefte.

In het Regionaal Verkeers en Vervoersplan wordt een structuur van noord-zuidverbindingen voorzien die aansluiten op de N217 in het noorden. Daarbij zijn de noord-zuidverbindingen Langeweg-Klein Zuidbeijerlandseweg, de N488, de N489 en de N491 de belangrijkste en drukst bereden verbindingen.

De Langeweg-Klein Zuidbeijerlandseweg en de N491 zijn verbindingen die volledig in het buitengebied zijn gevestigd. De N488-N489 doorsnijdt echter de kern Klaaswaal. De Molendijk

Klaaswaal maakt onderdeel uit van deze route die door zowel auto- als vrachtverkeer intensief gebruikt wordt. Deze verbinding is dan ook de enige verbinding in de vorkstructuur die op dit moment niet ingericht kan worden als gebiedsontsluitingsweg dan wel als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur. In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is het advies opgenomen om een nieuwe weg aan de oostzijde van Klaaswaal te realiseren, omdat zodoende deels gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur.

Uitgezonderd de bypassvarianten volgt het tracé van de toekomstige regionale oostelijke ontsluitingsweg het tracé zoals dat beschreven is in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. De bypassvarianten volgen wel het deel van het tracé vanaf de Smitsweg (N489), maar buigen na de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde af naar de Rijksstraatweg (N488).

Conclusie Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is de aanleg van een randweg om Klaaswaal al voorzien. De plannen voor de randweg zoals die in dit rapport gepresenteerd worden zijn afgestemd op het beleid zoals vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de realisatie van een randweg om Klaaswaal past in het beleid zoals vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan.

Uitvoeringsprogramma plan van aanpak luchtkwaliteit Hoeksche Waard

Gelet op de wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn er geen luchtkwaliteitsproblemen in de Hoeksche Waard in het jaar 2020. Bij grootschalige ontwikkelingen zoals de aanleg van een weg moet altijd worden bepaald of de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden.

Conclusie Uitvoeringsprogramma plan van aanpak luchtkwaliteit Hoeksche Waard

Bij grootschalige ontwikkelingen zoals de aanleg de regionale oostelijke ontsluitingsweg moet worden getoetst of de aanleg en/of het gebruik van die weg niet leidt tot overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Dergelijk onderzoek kan worden uitgevoerd in de milieueffectrapportage.

3.1.4 Beleid Waterschap Hollandse Delta

Keur

Krachtens de Keur is het verboden om een weg aan te leggen, of veranderingen aan bestaande wegen aan te brengen. Het bestuur van het waterschap kan per algemene regel echter vrijstelling van deze verbodsbepaling geven.

Vrijstellingsregel bruggen over watergangen

Het aanleggen van de regionale oostelijke ontsluitingswet betekent dat een aantal (hoofd)watergangen moet worden overgestoken. Waterschap Hollandse Delta is beheerder van deze watergangen en daarnaast verantwoordelijk voor het beheer van watergangen en diverse wegen in de Hoeksche Waard. In artikel 18 van de Keur van het Waterschap Hollandse Delta heeft dat waterschap bepaald dat het aanleggen van bruggen over wateren in principe verboden is. Echter, gelet op het maatschappelijke belangen kan het noodzakelijk zijn om bruggen over watergangen aan te leggen. Om die reden verleent het waterschap vrijstelling voor de aanleg van een brug over een watergang. Om een vrijstelling voor het bouwen van een brug te verkrijgen geldt een meldplicht. Bij het waterschap moet een schriftelijke melding worden gemaakt van het voornemen om een brug te bouwen. Op een dergelijke schriftelijke melding wordt door het waterschap binnen drie weken na ontvangst van de melding en alle benodigde stukken gereageerd. Ook voor het spitten, graven en verrichten van grondroeringen in of nabij wateren in beheer van het waterschap geldt deze vrijstellingsregel.

Conclusie

Wanneer vrijstelling wordt verleend van het verbod op het aanleggen van nieuwe wegen is aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk. Om een vrijstelling voor het bouwen van een brug te verkrijgen geldt een meldplicht. Dit kan echter in de vrijstelling worden meegenomen.

Opgemerkt wordt dat het waterschap door middel van de planologische procedure en daarbij behorende watertoets gekend kan worden in het voornemen een regionale ontsluitingsweg te realiseren. Echter omdat in de huidige situatie de wegen in het buitengebied reeds onder het waterschap vallen is het van belang het waterschap in een zo vroegtijdig mogelijk stadium mee te nemen bij de planvorming. Zo mogelijk moeten met het waterschap (liefst vroegtijdig) afspraken gemaakt worden over eigendom, financiering en beheer en onderhoud van de regionale oostelijke ontsluitingsweg.

3.1.5 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2014-2024

Dit plan vervangt het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2008-2017. Door voortschrijdend inzicht en een veranderende financiële situatie werd dat plan in 2013 niet langer actueel geacht. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan worden knelpunten en ontwikkelingen in de sfeer van verkeer en mobiliteit in de gemeente Cromstrijen geïdentificeerd.

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is gebaseerd op drie pijlers:

1. bereikbaarheid;
2. veiligheid;
3. leefbaarheid.

Ten aanzien van het eerste aspect in het plan wordt beschreven dat beide kernen in de gemeente Cromstrijen (Klaaswaal en Numansdorp) via gebiedsontsluitingswegen goed en snel bereikbaar moeten zijn. Die gebiedsontsluitingswegen moeten, indien mogelijk, binnen de kernen overgaan in erftoegangswegen. Er wordt gestreefd naar het, indien mogelijk, om de kernen heen leiden van de gebiedsontsluitingswegen om het verkeer dat gebruik maakt van die gebiedsontsluitingswegen te weren uit de kernen.

Over het aspect veiligheid wordt opgemerkt dat onder andere wordt ingezet op het creëren van een verkeersveilige omgeving voor fietsers. Op de toegangsroutes naar de kernen moet voldoende ruimte zijn voor fietsers.

De rijksweg A29 doorsnijdt de gemeente Cromstrijen. Afslag 22 op die rijksweg biedt toegang tot de gemeente Cromstrijen. Samen met de N217 (ten noorden van de gemeente Cromstrijen) is de A29 de belangrijkste weg voor de inwoners van de gemeente Cromstrijen om in Rotterdam of Dordrecht te komen. De A29 is ook de enige weg die de Hoeksche Waard verbindt met de provincie Noord-Brabant of Goeree-Overflakkee. Ook de provinciale wegen N487, N488 en N489 zijn belangrijk voor de ontsluiting van de gemeente Cromstrijen. De N488 vormt de verbinding tussen Numansdorp en Oud-Beijerland en doorkruist de kern Klaaswaal. Het is ook een weg die veelvuldig wordt gebruikt door schoolgaande jeugd uit Numansdorp, personen die de fiets gebruiken als vervoermiddel voor woon-werkverkeer en recreatieve fietsers. Bij gebrek aan vrijliggende fietspaden moeten fietsers de N488 delen met zwaar landbouw- en vrachtverkeer.

Ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde in Klaaswaal ligt een bedrijventerrein. Dat bedrijventerrein is te bereiken via de N488 en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Aan laatstgenoemde dijk staan de woningen direct aan de weg (figuur 14). Bewoners van deze woningen ervaren dan ook overlast door het zware landbouw- en vrachtverkeer.



Figuur 14 Impressie Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, duidelijk zichtbaar is dat de huizen direct aan de weg staan

Het vrachtverkeer dat door de kern Klaaswaal rijdt, is voor een deel gericht op het bedrijventerrein van die kern. Een belangrijk deel van dat vrachtverkeer doorsnijdt Klaaswaal op weg naar Binnenmaas, Oud-Beijerland of de A29. Volgens de navigatiesystemen is de route door Klaaswaal namelijk de kortste route. Net als aan de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde liggen aan de Molendijk (waar het vrachtverkeer veelvuldig overheen rijdt op weg naar Binnenmaas, Oud-Beijerland of de A29) de woningen direct aan de weg. Ook die bewoners ervaren overlast van het zware verkeer. Bewoners van de Molendijk en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde ervaren niet alleen overlast van vrachtverkeer, maar ook van landbouwverkeer dat door Klaaswaal rijdt.

Op de Molendijk heerst verder een gevoel van verkeersonveiligheid. Dit heeft onder meer te maken met het wegprofiel en het gemengde gebruik van de weg. De Molendijk is een onderdeel van de provinciale weg N488 en wordt daardoor als doorgaande route gebruikt door:

- vrachtverkeer richting Oud-Beijerland;
- autoverkeer richting de A29;
- fietsverkeer richting de scholen in Oud-Beijerland.

Vanaf het ontbreken van de fietspaden vanaf de kruising van de Rijksstraatweg met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde maakt zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer gebruik van deze weg.

Ook op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde heerst een gevoel van verkeersonveiligheid. Deze dijk vormt de toegang tot het bedrijventerrein van Klaaswaal en heeft daardoor veel zwaar vrachtverkeer te verwerken. Het is daarnaast een belangrijke oost-westroute voor landbouwverkeer.

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan wordt op lange termijn de realisatie van een oostelijke randweg bij Klaaswaal voorzien. Die randweg volgt het tracé zoals gepresenteerd in dit

rapport. Voordeel van een dergelijke route is dat de huidige route door Klaaswaal ontlast wordt, omdat er een alternatieve route wordt geboden.

Conclusie Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2014-2024

De aanleg van een randweg bij Klaaswaal is al voorzien in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, daarmee past de randweg in het beleid zoals geformuleerd in dat document. Aanleg van de randweg biedt doorgaand verkeer een alternatieve route waarmee de huidige route door de kern Klaaswaal ontlast wordt. Dit komt de verkeersveiligheid op de huidige route door Klaaswaal ten goede, omdat het gemotoriseerd en doorgaand verkeer gescheiden wordt van het langzaam verkeer. Dit is van belang omdat de route door Klaaswaal veelvuldig als route door schoolgaande jeugd gebruikt wordt en vermenging van het snel en langzaam verkeer leidt tot gevaarlijke situaties.

De route door Klaaswaal verwerkt daarnaast veel vrachtverkeer dat deels het bedrijventerrein van Klaaswaal als bestemming heeft. Dit zware vrachtverkeer veroorzaakt overlast op de Molendijk en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde waar de huizen direct aan de weg staan. Op dit moment is de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde zelfs de enige toegang tot het bedrijventerrein van Klaaswaal. Aanleg van een randweg kan ook hier een oplossing bieden, omdat daarmee een alternatieve route voor het vrachtverkeer en een alternatieve toegang tot het bedrijventerrein wordt geboden.

Aanleg van een randweg bij Klaaswaal wordt dus al voorzien in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en heeft de potentie om een aantal prangende en verkeersgerelateerde veiligheid- en leefbaarheidsproblemen op te lossen.

Onderzoek 'Verkeersontsluiting Klaaswaal'

Ten behoeve van het Uitvoeringsprogramma van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan wordt de aanleg van een regionale oostelijke ontsluitingsweg als meest ideale oplossing gezien. De gemeente Cromstrijen heeft vastgesteld dat in de kern Klaaswaal een aantal verkeersproblemen speelt. Om mogelijke oplossingen voor deze problemen te verkennen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Het doel van die onderzoeken was om inzicht te verkrijgen in de verkeersproblematiek zoals die in Klaaswaal speelt en mogelijke oplossingen voor deze problemen te beoordelen. Het onderzoek naar de verkeersproblemen in Klaaswaal heeft uitgewezen dat in de kern Klaaswaal een viertal problemen speelt:

1. Op de Molendijk rijdt meer verkeer dan op basis van het huidige wegprofiel wenselijk is, de weg is erg druk. Door deze drukte is de Molendijk moeilijk over te steken en heerst er onder het langzaam verkeer een gevoel van verkeersonveiligheid.
2. De N488 moet een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer verwerken. De N488 wordt gezien als de kortste route tussen de aansluiting op de A29 bij Numansdorp en het bedrijventerrein bij Oud-Beijerland. Daarnaast wordt de N488 door veel verkeersdeelnemers gezien als een logische route naar de overige delen van de Hoeksche Waard.
3. De kruising Rijksstraatweg – Molendijk – Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde kende in de periode tussen 2006 en 2010 vier letselongevallen en wordt door gebruikers beleefd als verkeersonveilig.
4. Op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde worden hogere snelheden gemeten dan de toegestane 30 km/uur en 50 km/uur. De combinatie van toenemend vrachtverkeer en het smalle profiel van deze dijk geven daarnaast een gevoel van verkeersonveiligheid.

In het Uitvoeringsprogramma Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan wordt op middellange termijn (vier tot tien jaar) het knippen van de Molendijk, afwaarderen van de Kreupeleweg en realiseren van een gedeelte van de oostelijke randweg als meest ideale oplossing gezien (bypass, zie paragraaf 2.2.2 en 2.2.4). Dit pakket aan maatregelen moet voorkomen dat de Molendijk nog langer als doorgaande route gebruikt kan worden. De Molendijk wordt aan de noordzijde van de kern Klaaswaal 'geknipt', wat betekent dat na die 'knip' alleen fiets- en busverkeer is toegestaan. Al het overige verkeer dient gebruik te maken van de Smitsweg. Door realisatie van een gedeelte van de oostelijke randweg (conform het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan) en deze randweg aan te sluiten op het bedrijventerrein van Klaaswaal, wordt de kern Klaaswaal ontlast van doorgaand verkeer. Aanleg van een gedeeltelijke randweg (bypass) heeft positieve effecten op de doorstroming van het verkeer, de positie van fietsers en de algehele verkeersveiligheid op de wegen in Klaaswaal. Ook de overlast van verkeer in de kern van Klaaswaal zal afnemen door aanleg van een gedeeltelijke randweg. Nadeel van de aanleg van een gedeeltelijke randweg is dat de bereikbaarheid van Klaaswaal licht afneemt. Omdat er na aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg geen uitwisseling van verkeer tussen de regionale oostelijke ontsluitingsweg en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, Boomdijk en Lange Biesakkersweg meer wordt toegestaan.

Verder bestaat ook de mogelijkheid tot het aanleggen van een complete oostelijke randweg. Dit is de randweg zoals beschreven in de Structuurvisie Hoeksche Waard. Deze randweg volgt het tracé zoals beschreven in paragraaf 2.2.1 en 2.2.3. Wederom geldt hier dat de kern Klaaswaal ontlast wordt omdat er een alternatieve route beschikbaar is. Langzaam verkeer wordt met aanleg van die randweg ook gescheiden van gemotoriseerd verkeer, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Net als de aanleg van een bypass komt de aanleg van de oostelijke randweg de doorstroming, verkeersveiligheid in het algemeen en voor fietsers in het bijzonder en de leefbaarheid van de kern Klaaswaal ten goede. De effecten zijn nog iets sterker dan van de bypass, maar aanleg van de complete randweg vergt logischerwijs ook iets meer investeringen.

Conclusie onderzoek 'Verkeersontsluiting Klaaswaal'

Aanleg van een bypass of complete randweg hebben beide positieve effecten op de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de kern Klaaswaal. In het onderzoek naar de verkeersontsluiting van de kern Klaaswaal wordt de aanleg van een (gedeeltelijke) randweg gezien als één van de oplossingen die de verkeersgerelateerde problemen in Klaaswaal op kunnen lossen. Aanleg van een randweg past in het beleid wat gebaseerd is op dit onderzoek (zie verder in deze paragraaf).

Hoofdlijnenakkoord 2014-2018

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 19 maart 2014 hebben de fracties van Cromstrijen '98, CDA en VVD samen een coalitie gevormd. Het gemeenschappelijk programma van deze partijen bestaat uit het streven naar de verdere ontwikkeling van de gemeente Cromstrijen zodat het er nog beter wonen, werken en recreëren is.

In het hoofdlijnenakkoord is geschreven dat de haalbaarheid van een oostelijke randweg bij Klaaswaal onderzocht moet worden.

Conclusie Hoofdlijnenakkoord 2014-2018

Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid van een randweg bij Klaaswaal, al dan niet in de vorm van een bypass, past in de bepaling in het hoofdlijnenakkoord om de haalbaarheid van die randweg te onderzoeken.

Collegewerkprogramma 2014-2018

Het collegewerkprogramma is de vertaling van bovenstaand hoofdlijnenakkoord naar concretere ambities voor de periode tot en met 2018. Het collegewerkprogramma biedt inzicht in de planning en uitvoering van de zaken die voortvloeien uit eerdergenoemd hoofdlijnenakkoord.

Ook in het collegewerkprogramma wordt beschreven dat er in deze bestuursperiode een besluit moet worden genomen over het wel of niet aanleggen van een bypass bij Klaaswaal en/of het wel of niet aanleggen van een oostelijke randweg bij Klaaswaal. In beide gevallen moeten ook de aanpak, financiering en fasering onderzocht worden. Dit alles moet gebeuren in het jaar 2015.

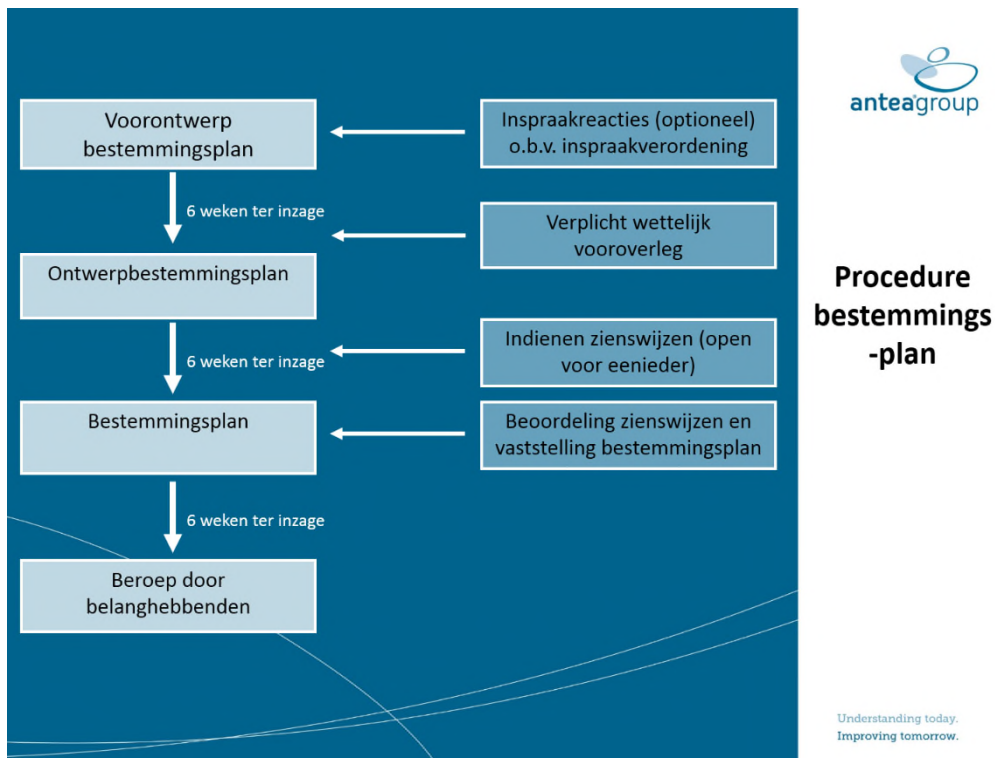
Conclusie Collegewerkprogramma 2014-2018

Dit onderzoek naar de haalbaarheid van zowel een bypass als een randweg bij Klaaswaal is één van de documenten die wordt gebruikt bij het maken van een keuze over hoe de verkeersdruk op de kern Klaaswaal te verminderen. In deze studie wordt de haalbaarheid van zowel de aanleg van een bypass als de aanleg van een complete randweg geanalyseerd. Mede op basis van dit document kan de gemeenteraad van Cromstrijen tot besluitvorming over de vermindering van de verkeersdruk op de kern Klaaswaal komen.

3.2 Te doorlopen procedure

Om de realisatie van de regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken, moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Dit omdat een groot deel van de gronden waar het tracé overheen zal gaan lopen op dit moment nog geen verkeersbestemming heeft. Om die gronden de juiste bestemming te geven (Verkeer) is het noodzakelijk om het bestemmingsplan te wijzigen. De procedure voor het opstellen van het bestemmingsplan is opgenomen als bijlage VI.

De procedure voor wijziging van een bestemmingsplan is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hoe de procedure voor wijziging van een bestemmingsplan verloopt, is meer gedetailleerd beschreven in onderstaande paragrafen. De te doorlopen procedure is gevisualiseerd in figuur 15.



Figuur 15 Bestemmingsplanprocedure

De procedure voor het effectueren van de ruimtelijke reservering voor de N488 oostelijk van Klaaswaal kan, na aantoning van nut en noodzaak van de regionale oostelijke ontsluitingsweg in de milieueffectrapportage, gekoppeld worden aan de bestemmingsplanprocedure. Wanneer Provinciale Staten geen zienswijze indienen tegen het bestemmingsplan voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg, kan het tracé van die weg worden opgenomen op/in de relevante provinciale beleidsdocumenten.

Op het moment dat het ontwerp voor het voorkeurstracé vastgesteld is, kan worden begonnen met de ruimtelijke procedure. Na vaststelling van het voorkeurstracé is namelijk bekend wat de plangrens van de ontwikkeling is en voor welk gebied dus een bestemmingsplan opgesteld moet worden.

3.3 Verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage

Het doel van een milieueffectrapportage is ervoor te zorgen dat milieuaspecten een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen. Een milieueffectrapportage is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten over een project of een plan die mogelijk consequenties hebben voor het milieu. Dergelijke besluiten worden genomen door de overheid. In de Wet milieubeheer en het 'Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu-effectrapportage van de Wet milieubeheer' (Besluit milieueffectrapportage) wordt het opstellen van een milieueffectrapportage geregeld.

Voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg geldt alleen een m.e.r.-plicht voor de varianten met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg. Het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is in geen van de gevallen verplicht.

3.3.1 M.e.r.-beoordeling varianten

In onderstaande tabellen wordt voor beide varianten bepaald of er een m.e.r.-plicht geldt. Allereerst wordt de m.e.r.-plicht voor de erftoegangsweg bepaald.

Tabel 1 Analyse m.e.r.-plicht erftoegangsweg

Element uit de definitie autoweg	Toetsing aan initiatief	Conclusie
Een autoweg is gedefinieerd als een weg:		
Die bestemd is voor autoverkeer.	De erftoegangsweg is ook bestemd voor landbouwverkeer.	Voldoet niet aan de definitie van een autoweg.
Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes).	De erftoegangsweg is niet alleen toegankelijk via rotondes.	Voldoet niet aan de definitie van een autoweg.
Waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt geen stop-/parkeerverbod.	Voldoet niet aan de definitie van een autoweg.

Op basis van tabel 1 kan geconcludeerd worden dat wanneer de bypass of regionale randweg het karakter van een erftoegangsweg krijgt, de aanleg van die weg niet m.e.r.-plichtig is.

In onderstaande tabel wordt geanalyseerd of er een m.e.r.-plicht geldt wanneer de regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt.

Tabel 2 Analyse m.e.r.-plicht gebiedsontsluitingsweg

Element uit de definitie autoweg	Toetsing aan initiatief	Conclusie
Een autoweg is gedefinieerd als een weg:		
Die bestemd is voor autoverkeer.	De gebiedsontsluitingsweg is alleen bestemd voor autoverkeer.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.
Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes).	De gebiedsontsluitingsweg is alleen toegankelijk via rotondes.	Voldoet aan definitie van een autoweg.
Waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt geen stop-/parkeerverbod.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.

Tabel 2 laat zien dat wanneer de regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt, de aanleg van die bypass dan wel regionale randweg wel m.e.r.-plichtig is.

3.3.2 Conclusie

Krachtens het Besluit milieueffectrapportage geldt voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg een m.e.r.-plicht als deze weg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt. Dit is van toepassing op zowel de bypass- als de randwegvariant. Wanneer de bypass dan wel randweg het karakter krijgt van een erftoegangsweg, geldt voor geen van de varianten een m.e.r.-plicht.

Verder geldt voor geen van de varianten de verplichting tot het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De verschillende varianten en de desbetreffende m.e.r.-plichten zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Verschillende varianten en de desbetreffende m.e.r.-plicht

Karakter weg	Variant	m.e.r.-plicht	Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Erftoegangsweg	Randweg (variant 1)	Nee	Nee
	Bypass (variant 2)	Nee	Nee
Gebiedsontsluitingsweg	Randweg (variant 3)	Ja	Nee
	Bypass (variant 4)	Ja	Nee

In bijlage VII wordt gedetailleerder beschreven waarom voor de gebiedsontsluitingvarianten wel een m.e.r.-plicht geldt en voor de erfontsluitingsvarianten niet. In die bijlage wordt ook ingegaan op het verschil tussen een m.e.r.-plicht en een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

In paragraaf 3.1.2 is beschreven dat de provincie Zuid-Holland een ruimtelijke reservering opgenomen heeft voor de N488 oostelijk van Klaaswaal. Dat betekent dat de provincie de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg in haar plannen op kan nemen, maar dat daarvoor nut en noodzaak van die weg wel onderbouwd moeten worden. De milieueffectrapportage is bij uitstek de plek om nut en noodzaak te onderbouwen. Het opstellen van de milieueffectrapportage is daarnaast een goed moment om belanghebbenden en bewoners van (de omgeving van) Klaaswaal te betrekken bij de planvorming voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg. Hun inbreng kan worden meegenomen in de milieueffectrapportage om tot een breed gedragen plan te komen.

Gelet op bovenstaande redenen wordt geadviseerd om sowieso een milieueffectrapportage op te stellen, ook wanneer dit wettelijk niet verplicht is. Het opstellen van de milieueffectrapportage leidt namelijk tot borging van burgerparticipatie en het verkeersonderzoek moet toch uitgevoerd worden om nut en noodzaak van de regionale oostelijke ontsluitingsweg te onderbouwen. Met het onderbouwen van het nut en de noodzaak in de milieueffectrapportage wordt voorkomen dat discussies over nut en noodzaak in latere fasen van het planvormingsproces opnieuw opleven.

Het verbeteren van de bereikbaarheid en vergroten van de leefbaarheid is vaak een belangrijk argument bij het aantonen van nut en noodzaak. Doorgaans worden hierbij de volgende gegevens gebruikt:

- pendelgegevens van weggebruikers om inzicht te krijgen in het verloop van het woon-werkverkeer;
- een inschatting van de potentie van de weg op basis van regionale of landelijke cijfers, gecombineerd met een inschatting van de te behalen reistijdwinst op specifieke trajecten;
- huidige aantallen voertuigen op onder andere de huidige N487, N488 en N489 op basis van verkeerstellingen.

Om het nut en de noodzaak van de regionale oostelijke ontsluitingsweg aan te tonen, kan eventueel ook een Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) opgesteld worden. Een MKBA biedt inzicht in die positieve effecten en verhouding tussen kosten en baten van de regionale oostelijke ontsluitingsweg.

3.4 Kosten planologische procedure

Om de regionale oostelijke ontsluitingsweg te kunnen realiseren dient in elk geval een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen en mogelijk ook een m.e.r.-procedure, afhankelijk van de variant die gekozen wordt. Voorafgaand het opstellen van bestemmingsplan en/of m.e.r. dienen gebiedsonderzoeken te worden uitgevoerd. In het kader van deze studie is een eerste inschatting gemaakt of er gebiedsaspecten zijn die extra aandacht behoeven, dit lijkt – behoudens een nadere verkeers(stromen)studie - niet het geval.

De kosten voor de planologische procedure worden ingeschat op circa 80.000 tot 120.000 euro (inclusief opstellen m.e.r. exclusief commissie m.e.r.). De kosten worden nader gespecificeerd in hoofdstuk 5.

4 Financiële consequenties

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële consequenties van de aanleg van een bypass dan wel een regionale randweg bij Klaaswaal. Allereerst wordt ingegaan op de uitgangspunten bij het opstellen van de kostenraming. Vervolgens wordt ingegaan op de kosten van de grondverwerving. In de daaropvolgende paragraaf wordt de mogelijke planschade geraamd. Daarna wordt ingegaan op de mogelijkheden tot financiering van een bypass of randweg.

4.1 Uitgangspunten kostenraming

De uitgangspunten die bij het opstellen van de kostenraming gehanteerd zijn, worden gespecificeerd in bijlage V.

4.2 Aanlegkosten

Op basis van bovenstaande uitgangspunten en de principeprofielen resulteert dit per variant in een raming voor wat betreft de aanlegkosten (zie tabel 4). Dit gaat om de kosten ten behoeve van de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. Kosten voor aanpassing van overige infrastructuur (vrachtwagenverbod, ontmoediging doorgaand verkeer e.d.) zijn hierin niet meegenomen.

Tabel 4 Aanlegkosten conform de SSK-methodiek

Varianten	Aanlegkosten (exclusief btw)
Variant 1; randweg als erftoegangsweg	€ 10.100.025
Variant 2; bypass als erftoegangsweg	€ 8.320.099
Variant 3; randweg als gebiedsontsluitingsweg	€ 11.538.527
Variant 4; bypass als gebiedsontsluitingsweg	€ 8.831.930

Variant 2 kent de laagste aanlegkosten. In het algemeen kan worden opgemerkt dat de aanleg van de bypassvarianten (varianten 2 en 4) goedkoper is dan de aanleg van de randwegvarianten (varianten 1 en 3). Dit is verklaarbaar uit de grotere weglengte van de randwegvarianten, maar de verschillen tussen bypass of randweg zijn niet heel groot. Er zit enig verschil in aanlegkosten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg, een gebiedsontsluitingsweg is qua aanlegkosten iets duurder.

4.3 Grondverwerving

In het kader van de toekomstige grondverwerving zijn de vier varianten doorgerekend. Dit heeft plaatsgevonden aan de hand van een bezichtiging ter plaatse, waarna vooral door middel van bureaustudie de berekeningen zijn gemaakt. De raming is uitgevoerd op basis van geveltaxaties, de terreinen zijn niet betreden en er hebben (conform de wens van de gemeente) nog geen gesprekken met grondeigenaren plaatsgevonden. Hierdoor kan het zijn dat zaken (gedeeltelijk) anders liggen dan nu ingeschat. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van verpachte grond, of van omrijdschade, omdat een agrariër delen van zijn gronden aan de andere kant van de toekomstige regionale oostelijke ontsluitingsweg heeft liggen. En zo kunnen nog meer nu niet te voorziene zaken opspelen die van invloed zijn op de schadeberekeningen. In alle varianten is hier overigens

op dezelfde manier mee omgegaan, waardoor deze globale inschattingen ook een vergelijkende waarde hebben.

Bij het ramen van de kosten voor grondverwerving is uitgegaan van minnelijke verwerving. In de grondverwervingskosten zijn de kosten opgenomen die een rentmeester/grondverwerver moet maken om alle benodigde percelen te verwerven (inclusief notariskosten). De bijkomende kosten zijn in de grondverwerving zodanig geraamd dat hier met uitzondering van de kosten voor een onteigeningsprocedure, alle kosten in zijn opgenomen. Voorzichtigheidshalve is het aan te raden om voor de gerechtelijke onteigeningsprocedure circa 5% extra te ramen. In deze fase van de planvorming is het nog niet mogelijk om te bepalen hoeveel onteigeningszaken opgestart moeten worden. De hoeveelheid onteigeningszaken is bepalend voor de grootte van de kosten voor de gerechtelijke onteigeningsprocedure. Dit zal echter op een beperkt aantal percelen van toepassing zijn.

Voor de waardebeoordeling van de agrarische gronden is uitgegaan van een iets lagere richtprijs dan die voor woonpercelen. Planschade- en grondverwervingskosten worden echter veelal bepaald door bijkomende kosten zoals vormschade.

Variant 1: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.994.600,-. Deze variant kenmerkt zich door lange stukken welke gelegen zijn aan de zijanten van percelen. Hierdoor ontstaat relatief weinig vormschade.

Variant 2: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.993.419,-. Deze variant lijkt ten opzichte van variant 1 korter en daardoor wellicht goedkoper. In de afbuiging ten zuidoosten van Klaaswaal worden echter veel percelen schuin en in bochtstralen doorsneden waardoor er relatief meer schade ontstaat dan wanneer er een strook grond langs de zijde van een perceel moet worden aangekocht.

Variant 3: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 2.777.288,-. Deze variant is in lengte ongeveer hetzelfde als variant 1. In variant 3 worden echter veel meer percelen schuin en in bochtstralen doorsneden waardoor er meer schade ontstaat dan wanneer er rechte stroken grond worden aangekocht.

Variant 4: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.925.367,-. Deze variant wijkt niet veel af van variant 2. In de begrote grondverwervingskosten komt dit terug.

Vanuit de grondverwervingskosten zou variant 1 de meest interessante variant zijn, omdat hiermee een volledige randweg wordt gerealiseerd tegen relatief weinig meerkosten ten opzichte van een bypass (ervan uitgaande dat een randweg een groter probleemoplossend vermogen heeft dan een bypass). Ook agrarisch gezien is variant 1 de beste oplossing, omdat het tracé de meest rechte lijn heeft. Er worden dan zo min mogelijk agrarische percelen doorsneden.

Geadviseerd wordt om te starten met de grondverwerving op het moment dat het ontwerp voor het voorkeustracé niet meer aan grote wijzigingen onderhevig is, maar op detail nog wel nader in te vullen is. Hiermee wordt voorkomen dat er ruis in de communicatie met grondeigenaren ontstaat omdat verschillende, steeds gewijzigde, ontwerptekeningen aan hen voorgelegd zijn.

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld kan, indien nodig, de gerechtelijke onteigeningsprocedure worden opgestart. Voor de start van die gerechtelijke procedure dient de administratieve procedure doorlopen te zijn. Individueel duren beide procedures circa negen

maanden. Het verdient aanbeveling de administratieve procedure van de onteigening gelijk te starten met de bestemmingsplanprocedure om tijdverlies te voorkomen.

Wet Voorkeursrecht Gemeenten

In dit geval is het vestigen van WVG (Wet Voorkeursrecht Gemeenten) niet noodzakelijk. De WVG is ingesteld om te voorkomen dat particulieren of ontwikkelaars grondposities ten bate van woningbouw innemen in gebieden waar de gemeente wenst te ontwikkelen. Voor de aanleg van de ontsluitingsweg (die geen directe opbrengsten kent) is doorgaans geen animo bij ontwikkelaars. Dit geldt evenzo voor de woning die geamoveerd dient te worden.

4.4 Raming planschade

Juridisch kader planschade

Voor zover relevant luidt artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening als volgt:

1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:
 - a. een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, of van een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38;
 - b. een bepaling van een planwijziging of een planuitwerking, onderscheidenlijk een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a, b en d;
 - c. een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;(.....)

Voor een inhoudelijke beoordeling van een aanvraag om tegemoetkoming in schade dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens bestendige jurisprudentie dient te worden uitgegaan van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van het planologische regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden.

Wanneer uit de planologische vergelijking volgt dat er planologisch nadeel zou kunnen ontstaan, zal moeten worden bezien in hoeverre dit planologisch nadeel zich zou kunnen vertalen in planschade. Daarvoor worden getroffen objecten gewaardeerd onder de werking van de beide opeenvolgende planologische regimes.

Bij planschade in de vermogenssfeer dient deze geobjectiveerd te worden vastgesteld. Het gaat erom hoe de markt voor onroerende zaken reageert op mogelijk planologisch nadeel. Bij een risicoanalyse kan geen inkomensschade berekend worden. Mocht hiervan sprake zijn, dan wordt dit wel benoemd.

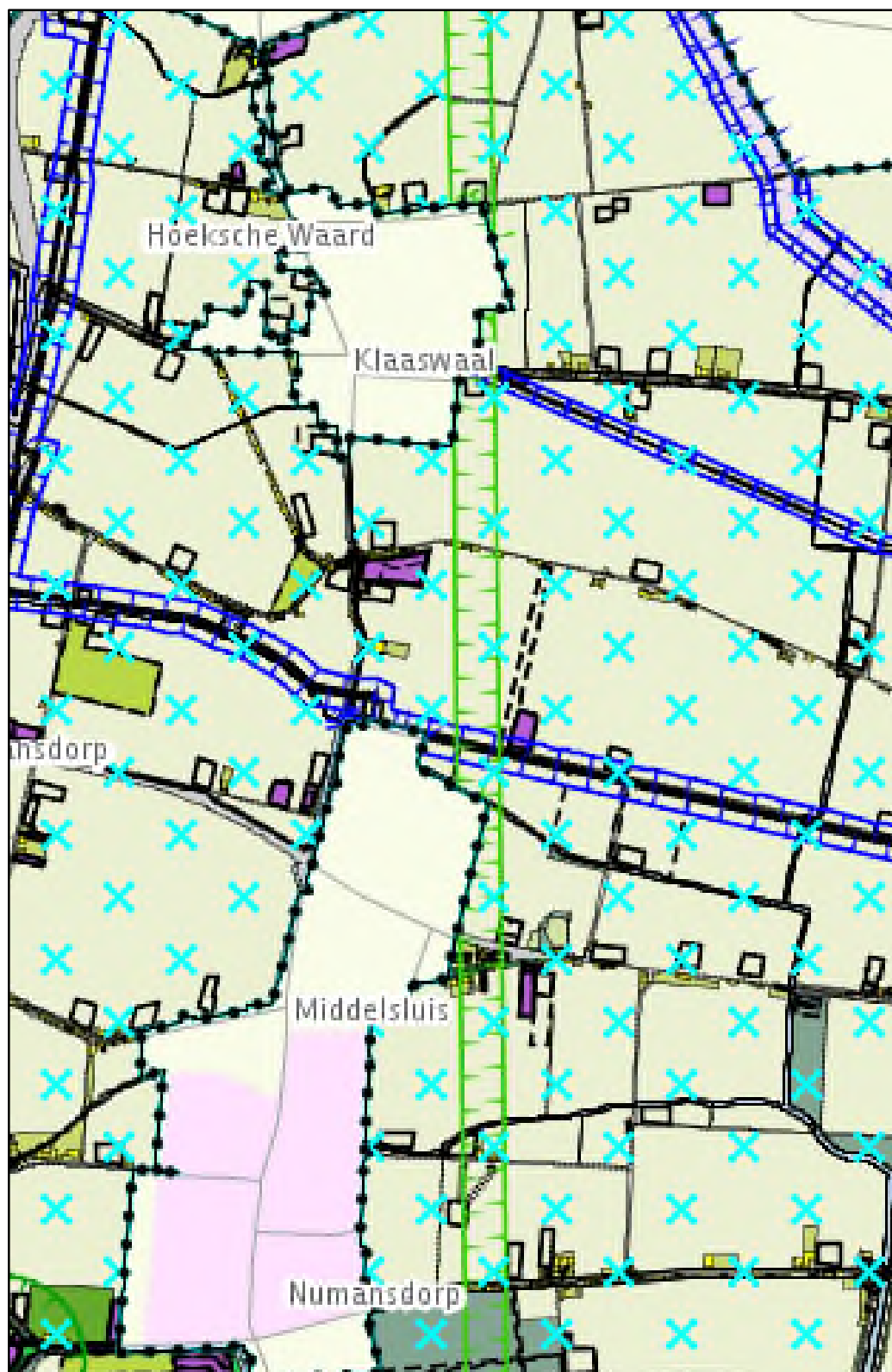
Indien de nadelige planologische wijziging voorzienbaar was ten tijde van de aankoop van een object of vestiging ter plaatse, blijft de hieruit voortvloeiende schade voor eigen rekening van betrokkene (actieve risicoaanvaarding).

De Wet ruimtelijke ordening regelt verder dat schade, die binnen het normale maatschappelijke risico valt, voor rekening van de aanvrager blijft. Indien aan de orde, zullen wij in deze rapportage het forfait van in ieder geval 2%, te weten 2% van de waarde van de getroffen onroerende zaak, reeds doorberekenen in onze indicatie van de tegemoetkoming in schade.

Hoewel deze rapportage een duidelijke indicatie geeft van de te verwachten gevolgen van een voorgenomen ontwikkeling op de nabije omgeving, is het niet uitgesloten dat de adviseur die door burgemeester en wethouders wordt ingeschakeld om over concrete aanvragen om tegemoetkoming in schade advies uit te brengen, te zijner tijd tot een ander oordeel kan komen. Op dit moment staat de peildatum (moment waarop de planologische maatregel in werking treedt) immers nog niet vast en is de situatie beoordeeld naar de ons thans bekende gegevens en jurisprudentie, die in de toekomst zal kunnen wijzigen. Ten slotte is het rechterlijk oordeel uiteindelijk beslissend voor de definitieve beoordeling van een aanvraag om tegemoetkoming in schade.

Planologisch kader

De verschillende tracévarianten voor de randweg Klaaswaal zijn alle geprojecteerd op gronden binnen het bestemmingsplan "Landelijk gebied 2013" dat is vastgesteld op 2 juli 2013. Een uitsnede van dat bestemmingsplan is weergegeven in figuur 16.



Figuur 16 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2013"

De varianten 1 en 2 volgen tot aan de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde voor een belangrijk deel het tracé van bestaande wegen. Gezien de forse planologische breedte van de verkeersbestemming ter plaatse is er voor de percelen langs respectievelijk de Botweg en 4^e Molenweg geen sprake van een planschaderisico. Met uitzondering van de percelen die nabij de aansluiting met de Smitsweg (N489) zijn gelegen.

Voor zover de tracé-varianten niet over bestaande verkeersbestemmingen lopen, zijn zij geprojecteerd op gronden met de bestemming 'Agrarisch'. In het geval van één doorkruising moet een woning worden geamoveerd om de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken, in dat geval lopen de tracé-varianten over grond met de bestemming 'Wonen'. Voor verwerving van de woning is een bedrag op onteigeningsbasis opgenomen. Dit perceel blijft in de planschadeanalyse dan ook buiten beschouwing, nu de eigenaren schadeloos worden gesteld in het kader van de grondverwerving.

Het gaat verder voor het overgrote deel om agrarische gronden zonder bouw mogelijkheden van betekenis. De aanleg van doorgaande wegen op deze gronden is in planologische zin niet toegestaan op grond van het huidige bestemmingsplan. Onderstaand zijn per variant de percelen aangegeven waarvoor een planschaderisico op voorhand kan worden verwacht. Het planologisch nadeel bestaat uit een aantasting van de agrarische karakteristiek van de omgeving door de aanleg van het wegtracé. Alsmede – in verband met het gebruik van de weg – een toename van hinder door verkeersgeluiden, trillingen en inschijnende koplampen. Gelet op de huidige extensief agrarische bestemming van gronden, is geen sprake van voordelen die verrekend kunnen worden.

Wij gaan er op voorhand van uit dat inkomensschade voor ter plaatse gevestigde bedrijven niet aan de orde zal zijn. De randweg zal immers geen beperkingen opleveren ten aanzien van de bestaande bedrijfsvoeringen (eerder een verbetering zijn). Voor zover agrariërs gronden verkopen ten behoeve van het wegtracé, wordt de hieruit eventueel voortvloeiende inkomensschade vergoed in het aankoopbedrag. Er kan additioneel in dit verband geen planschade worden gevorderd.

Eventuele waardevermindering van bedrijfswoningen zal in de regel minder zijn dan 2% van de complexwaarde en daarmee niet voor vergoeding in aanmerking komen.

Per variant is onderstaand aangegeven welke percelen planologisch nadeel ondervinden. Tevens is het totale te verwachten schadebedrag aangegeven. Dit totaalbedrag betreft potentieel daadwerkelijk vergoedbare planschade, waarbij het forfaitaire normaal maatschappelijk risico van 2% reeds is verrekend. Het aantal percelen dat planologisch nadeel ondervindt en de grote van dit nadeel is gespecificeerd in tabel 5. Voor het bepalen van de planschade is overigens geen rekening gehouden met een eventuele voorzienbaarheid en met de vraag of de eigenaren van de percelen ook in de grondverwerving betrokken zijn, in die gevallen kan de (plan)schade eventueel ook op een andere manier worden bepaald.

Tabel 5 Planschade

Variant	Aantal percelen	Planschade
Variant 1	35	€ 145.975,=
Variant 2	30	€ 132.625,=
Variant 3	22	€ 117.875,=
Variant 4	20	€ 102.250,=

In de planschadeberekeningen is geanalyseerd in hoeverre de aangrenzende dan wel in de buurt van de regionale oostelijke ontsluitingsweg gesitueerde voorzieningen nadeel ondervinden van die weg. Daarnaast kan het niet meer toestaan van uitwisseling van verkeer tussen de regionale oostelijke ontsluitingsweg en overige wegen leiden tot planschade. Dit is meegenomen in de planschadeberekeningen.

4.5 Nadeelcompensatie

Handelen van een overheidsinstantie kan - hoe rechtmatig de handeling ook moge zijn - desalniettemin leiden tot schade voor een of meer betrokkenen. De jurisprudentie kent talloze schadefactoren die tot een verslechtering kunnen leiden voor een belanghebbende die in een rechtstreekse rechtsbetrekking staat tot het besluit (handelen). Te denken valt aan inkomensschade, vermogensschade, vertragingsschade als gevolg van bijvoorbeeld het intrekken van vergunningen, verminderde bereikbaarheid en zichtbaarheid, verminderde bruikbaarheid van een perceel, verlies aan attentiewaarde of verplaatsingsschade.

Voor een aantal schadeoorzaken kent de wet een speciale regeling. Planschade is daar één van en ziet op het vergoeden van nadeel als gevolg van planologische besluiten.

Voor de vergoeding van schade die voortvloeit uit andere besluitvorming kan een gedupeerde een aanvraag doen om een schadevergoeding en/of nadeelcompensatie. Hierbij kan gedacht worden aan schade die ontstaat door verkeersmaatregelen, zowel tijdelijk (bij werkzaamheden) of permanent (bijvoorbeeld inrijverbod, instellen éénrichtingsverkeer etc.).

In dit geval is sprake van nadeelcompensatie als ondernemingen aantoonbare omzetsderving lijden als gevolg van de aanleg en het gebruik van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. Uit de jurisprudentie blijkt dat voor nadeelcompensatie een veel hoger 'normaal maatschappelijk risico' geldt dan bij planschade. Voor nadeelcompensatie kan men pas in aanmerking worden komen indien sprake is van een omzetsderving van meer dan 15% op jaarbasis.

Permanente schade door gebruik van de regionale oostelijke ontsluitingsweg

Hierbij gaat het om verminderde omzet doordat het verkeer in de toekomstige eindsituatie een andere route rijdt. Dit zal voor bedrijven aan de huidige hoofdroute leiden tot een vermindering van het aantal verkeersbewegingen langs hun perceel. Afhankelijk van de aard van de bedrijfsvoering kan dit nadelig zijn.

Om een inschatting te kunnen maken van het risico op nadeelcompensatie dient inzicht te bestaan in het aantal verkeersbewegingen over de oude hoofdroute in zowel de oorspronkelijke als in de nieuwe situatie (na openstelling van de regionale oostelijke ontsluitingsweg). Deze gegevens zijn thans niet voorhanden. Tevens dienen de langs de oorspronkelijke hoofdroute gevestigde bedrijven te worden geïnventariseerd. Per bedrijf dient een inschatting te worden gemaakt van het type bedrijfsvoering en in hoeverre men voor de omzet afhankelijk is van (toevallige) passanten.

Op voorhand kan worden gesteld dat slechts een bepaald type van bedrijven voor hun omzet afhankelijk is van passanten. Hierbij kan gedacht worden aan een tankstation of bepaalde typen horecabedrijven, zoals restaurants en cafetaria. Ook voor deze laatste voorbeelden geldt echter dat het zeer afhankelijk is van de feitelijke bedrijfsvoering of men zich vooral richt op de klandizie uit de omgeving, dan wel of passanten voor een belangrijk deel de doelgroep zijn.

Wij zijn van oordeel dat de bedrijven in de kernen Klaaswaal en Numansdorp zich niet in belangrijkste mate richten op passanten/doorgaand verkeer. Wij schatten daarom in dat een omzetsdaling van meer dan 15% als gevolg van de ingebruikname van de regionale oostelijke ontsluitingsweg zich niet snel zal voordoen. Daarmee kan het risico op nadeelcompensatie als beperkt worden gekwalificeerd.

Te meer nog omdat de bereikbaarheid van de bedrijven langs de bestaande hoofdroutes niet verslechtert. Alle bedrijven blijven onverminderd bereikbaar, ook nadat de regionale oostelijke ontsluitingsweg is opengesteld.

Tijdelijke schade door aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg

De werkzaamheden voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg kunnen leiden tot hinder voor aanliggende bedrijven. Deze hinder kan vooral ontstaan indien bedrijven tijdelijke niet meer of verminderd bereikbaar zijn. Ook omleidingen kunnen schade tot gevolg hebben. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze de aanleg van de weg precies vorm zal krijgen; zowel voor wat betreft de periode, de duur en de fasering van de werkzaamheden. Evenmin zijn de verkeersmaatregelen bekend die met de werkzaamheden gepaard zullen gaan.

Ook voor dit type schade geldt dat pas een aanspraak op nadeelcompensatie gedaan kan worden indien de werkzaamheden leiden tot een verminderde omzet van meer dan 15%, dan wel dat er substantiële omrijdkosten ontstaat. Gebruikelijk is om de werkzaamheden zo in te plannen en te organiseren dat bedrijven te allen tijde bereikbaar blijven; wellicht met uitzondering van incidentele dagen indien dit niet anders mogelijk is.

Gelet hierop, alsmede er van uitgaande dat eventuele omrijdroutes niet langer zullen zijn dan enkele kilometers wordt op dit moment ingeschat dat het risico op nadeelcompensatie als gevolg van de aanlegwerkzaamheden beperkt is. In ieder geval kan de uitvoering zodanig worden gepland en georganiseerd dat schadevergoeding uit hoofde van nadeelcompensatie vooraf kan worden vermeden.

4.6 Financieringsmogelijkheden

In dit stadium van het planvormingsproces is nog niet duidelijk welke partij(en) zullen optreden als opdrachtgever en/of (co-)financier voor de kosten van planvorming, aanleg, alsmede het beheer en onderhoud van de weg.

Als eerste stap dient daarom te worden vastgesteld welke potentiële stakeholders belang hebben bij een nieuwe weg of bypass. Afhankelijk van de te kiezen voorkeursvariant kunnen de belangen verschillen.

Als mogelijke stakeholders kan onder meer worden gedacht aan:

- de provincie Zuid-Holland;
- het Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard;
- omliggende gemeenten;
- het waterschap Hollandse Delta;
- de gemeente Cromstrijen;
- en eventuele andere partijen die baat hebben (bijvoorbeeld plaatselijke ondernemers).

Meest waarschijnlijke financiers zijn de gemeente Cromstrijen en een (subsidie)bijdrage van de provincie Zuid-Holland. De provincie kan hierbij putten uit financiering vanuit de Brede Doel Uitkering (BDU) en/of een bijdrage uit het provinciefonds. Het vergt hierbij enerzijds een goede onderbouwing van de nut en noodzaak van de regionale ontsluitingsweg en daarnaast met name een politieke lobby om ook daadwerkelijk subsidie toegekend te krijgen. Pas na overleg met de verschillende stakeholders kan de omvang van hun belang, hun aandeel in de kosten, alsmede de financieringswijze worden bepaald.

Indien gekozen wordt voor een extreem duurzame of innovatieve vorm van de weg kunnen hiervoor mogelijk nog aparte subsidies verkregen worden. Dit leidt echter eigenlijk altijd ook tot meerkosten in de planvoorbereiding en uitvoering. Omdat er ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit geen grote problemen spelen is het onwaarschijnlijk dat voor deze thema's subsidie kan worden verkregen.

Financiering door middel van tolheffing zal onvoldoende opleveren. De kosten voor tolheffing zijn zo hoog dat ofwel een dermate hoge tol moet worden geheven dat men geen gebruik meer van de weg gaat maken, ofwel dat de kosten hoger zijn dan de baten.

Ook financiering door private investeerders, of door middel van bijvoorbeeld crowdfunding lijkt niet waarschijnlijk vanwege de beperkte belangen. Private investeerders zijn alleen geïnteresseerd als tezamen met de weg ook hun eigen belang - bijvoorbeeld vastgoedontwikkeling, een betere bereikbaarheid of ontsluiting - gediend kan worden. Van vastgoedontwikkeling is echter momenteel geen sprake. Een betere bereikbaarheid of ontsluiting is wellicht van toepassing voor enkele bedrijven, maar zelfs indien hier sprake van is gaat het dan waarschijnlijk slechts om een beperkte bijdrage.

4.7 Fiscale consequenties

Als uitgangspunt geldt, dat de gemeente eigenaar is van de grond waarop de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd en tevens eigenaar is van de desbetreffende wegen.

Indien de gemeente namelijk een weg verlegt en de bijbehorende infrastructuur aanpast, handelt de gemeente in dat geval als overheid, indien het gaat om werkzaamheden op eigen grond ten behoeve van de desbetreffende openbare infrastructuur.

Het bedrag dat de gemeente als omzetbelasting (btw) aan de aannemer voldoet in verband met de verrichte werkzaamheden voor de verlegging van de weg en de aanpassingen van de infrastructuur, kan door de gemeente bij het btw-compensatiefonds worden geclaimd.

Hierbij wordt opgemerkt, dat de staatssecretaris van Financiën in zijn Besluit van 25 januari 2012 (*'Omzetbelasting en compensatie van omzetbelasting bij publiekrechtelijke lichamen'*, nr. BLKB 2012/175M), in onderdeel 2.2.1, onder b¹ (Het publiekrechtelijke lichaam als overheid) expliciet

¹ De jurisprudentie verschaft bepaalde aanknopingspunten voor de betekenis van de zinsnede "specifiek juridisch regime voor publiekrechtelijke lichamen". Van een specifiek juridisch regime voor publiekrechtelijke lichamen is sprake als:

(.....)

b. een publiekrechtelijk lichaam handelt ter uitvoering van een opdracht van een hogere wetgever. Te denken valt aan een situatie waarin:

(.....)

heeft aangegeven dat een publiekrechtelijk lichaam (gemeente) als overheid handelt bij het aanleggen of onderhouden van infrastructurele voorzieningen die in eigendom van de gemeente zijn. Op die grond is de Wet op het btw-compensatiefonds van toepassing.

Als de gemeente bijvoorbeeld de aansluiting van gemeentelijke wegen, randweg of bypass op een rijks- of provinciale weg verzorgt en eigenaar is van die aan te leggen wegen, dan kan de omzetbelasting op de kosten in beginsel geheel of gedeeltelijk door de gemeente worden gecompenseerd via het btw-compensatiefonds. Dit is ook het geval als de gemeente investeert in bijvoorbeeld een hoger geluidsscherm en de eigendom van haar investering voorbehoudt.

Vooralsnog wordt derhalve geconcludeerd, dat de gemeente de omzetbelasting ter zake van de aanleg van de randweg of bypass, onder de bovenvermelde voorwaarden, kan compenseren via het btw-compensatiefonds.

Andere constructies, waarbij de provincie of het waterschap gedeeltelijk meebetalen aan de aanleg, het eigendom of het beheer en onderhoud zijn mogelijk, maar vergen maatwerk en afstemming met de belastinginspecteur.

4.8 Onderhoudskosten

De onderhoudskosten worden hangen af van het gewenste kwaliteitsniveau. Uitgaande van 2 keer de deklaag vervangen en 1 keer een complete asfaltvervangende gedurende 25 jaar zou een gemiddelde van € 6,75 per m² per jaar kunnen worden aangehouden². De onderhoudskosten komen daarmee uit op circa € 200.000 (voor variant 4) tot iets meer dan € 300.000 (voor variant 3) (niveau investeringskosten).

4.9 Risico's

Om de risico's die mogelijk gepaard gaan met de aanleg van een randweg of bypass bij Klaaswaal in kaart te brengen is een eerste risicosessie gehouden. De potentiële risico's zijn geclusterd per variant en per type risico. De gevolgen van ieder potentieel risico zijn daarbij gespecificeerd in financiële en tijd gerelateerde consequenties.

De grootste risico's worden gezien in:

- grondverwerving die niet volgens planning verloopt;
- teveel geluidsbelasting op bestaande woningen;
- gebruik van de randweg door sluipverkeer bij file op de A29;
- het onvoldoende aantonen van het nut en de noodzaak van een randweg/bypass (planologisch risico in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking);
- gebrek aan draagvlak voor een regionale randweg of bypass door gebrek aan bestuurlijk draagvlak;
- gebrek aan overeenstemming over verdeling kosten;

- publiekrechtelijke lichamen binnen hun grondgebied wegen waarvan zij eigenaar zijn (op grond van onder andere de Wegenwet) aanleggen, beheren en onderhouden;

² Dit is inclusief nader te detailleren kosten zoals het onderhoud van de bermen en sloten, belijning, bebording etc

- geen financiële bijdrage provincie door onvoldoende onderbouwing nut en noodzaak randweg/bypass;
- grondverwerving die duurder is dan verwacht.

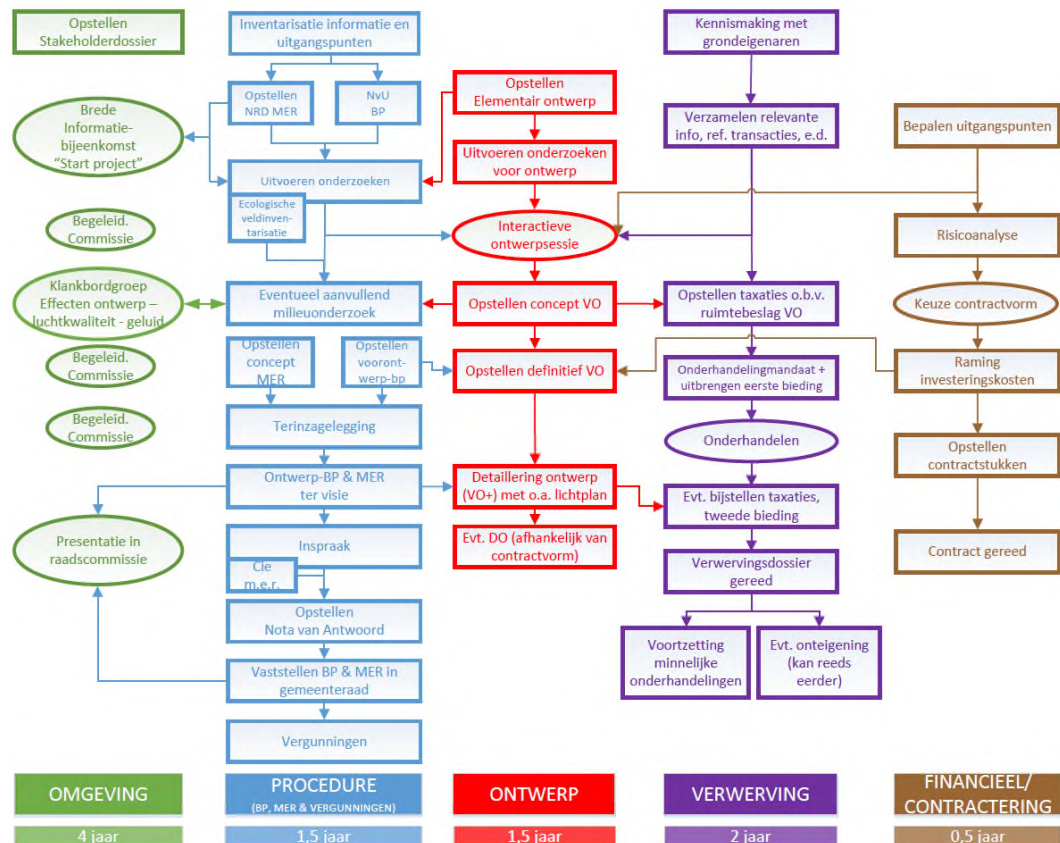
Financieel gezien is een aantal risico's (deels) afgedekt door in de ramingen een 'post onvoorzien', veelal in de vorm van een percentage, op te nemen. Naarmate de planvorming vordert zullen meer en meer risico's daadwerkelijk 'ingecalculeerd' kunnen worden en kan de 'post onvoorzien' omlaag gebracht worden. Het devies is om hiervoor met enige regelmaat een risicosessie te organiseren.

Een aantal van de benoemde risico's zal reeds aan het begin van de het proces worden beslecht, omdat deze gerelateerd zijn aan het al dan niet doorgaan van de randweg (bijvoorbeeld gebrek aan draagvlak of gebrek aan overeenstemming over verdeling kosten en ook het nader motiveren van nut en noodzaak).

5 Stappenplan

Deze haalbaarheidsstudie geeft inzicht in varianten, kosten, risico's en benodigde planologische procedures voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg. In dit hoofdstuk wordt gekeken welk vervolgtraject nodig is om te komen tot realisatie van een van de beschouwde varianten. Het hier weergegeven stappenplan (figuur 17) is op hoofdlijnen opgesteld. Een en ander is mede afhankelijk van bestuurlijke keuzes en ook zijn bewust nog elementen open gelaten. In de navolgende passages wordt op de diverse aspecten van het stappenplan ingegaan. Een grotere weergave van het stappenplan is opgenomen als bijlage VIII.

Ons advies is om dit gehele vervolgtraject tot aan de keuze van de aannemer door één partij (ingenieursbureau) te laten uitvoeren. Er zijn teveel dwarsverbanden om dit op te knippen. Tevens wordt geadviseerd om voor de periode van circa één jaar en voor gemiddeld twee dagen per week een projectleider aan te stellen (al dan niet op detachingsbasis) die het proces begeleidt. De aanstelling van een dergelijke projectleider kan waarschijnlijk (deels) gefinancierd worden uit de "engineeringkosten na gunning".



Figuur 17 Stappenplan vervolgprocessen en -procedures

5.1 Ruimtelijke procedure

In deze financiële haalbaarheidsstudie is reeds aandacht besteed aan de planologisch procedure. Voor het vervolg wordt er vanuit gegaan dat een m.e.r.-procedure gestart wordt. Dit heeft twee voordelen:

1. De kansrijke varianten worden nader beschouwd en op basis van het MER (uitgebreide vergelijking) kan een onderbouwde keuze voor een Voorkeursvariant gemaakt worden.
2. Door een m.e.r.-procedure te doorlopen kan de omgeving nog beter betrokken worden bij de afweging en wordt het milieubelang op een zo zorgvuldig mogelijke wijze meegenomen.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De m.e.r.-procedure start met een notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze kan op basis van de uit de in deze haalbaarheidsstudie beschikbare informatie opgesteld worden. Hierin wordt onder andere de te beschouwen varianten en de methodologie van de uit te voeren onderzoeken beschreven. Deze informatie biedt ook voldoende houvast voor de nota van uitgangspunten voor het (voorontwerp) bestemmingsplan. Deze trajecten lopen dan ook tegelijk op. De NRD wordt ter inzage gelegd. De termijn hiervoor is vormvrij (niet gekoppeld aan de Algemene wet bestuursrecht) en wij adviseren dit ook niet aan de Commissie m.e.r. voor te leggen (dat is ook in deze fase niet verplicht en kost circa € 10.000 extra), omdat gespecialiseerde bureaus voldoende weten hoe dit MER uitgevoerd dient te worden.

Onderzoeken

Na de publicatie van de NRD worden de diverse onderzoeken uitgevoerd. Specifieke aandacht is er voor ecologische veldwerk. Vanuit de ervaring met vergelijkbare projecten is het wenselijk dit in een vroegtijdig stadium uit te voeren (let wel op de geldigheid van deze onderzoeken: 3 jaar). Hierdoor kan voldoende geanticipeerd worden op eventueel vervolgonderzoek, bijvoorbeeld naar specifieke fauna (zoals vleermuizen) waarvoor een jaarrondonderzoek benodigd kan zijn.

Ook het verkeersonderzoek stellen wij voor om zo snel mogelijk uit te voeren. Dit onderzoek biedt de basis voor veel vervolgonderzoek (luchtkwaliteit, geluid, gezondheid) maar ook voor de nut en noodzaak van het project. In dat kader is het een optie dit onderzoek verder naar voren te halen.

De uit te voeren onderzoeken voor het MER en bestemmingsplan zijn gelijk. Alleen zullen voor het MER voornamelijk voor de thema's: verkeer, ecologie, geluid, gezondheid en luchtkwaliteit aanvullende analyses (ter vergelijking van varianten) uitgevoerd moeten worden.

(Concept)MER en (voor)ontwerp bestemmingsplan

De onderzoeksresultaten worden verwerkt in het conceptMER en voorontwerp-bestemmingsplan. Deze worden beide tegelijkertijd ter inzage gelegd. Voor het conceptMER is dit niet wettelijk verplicht, maar dit wordt wel geadviseerd omdat hier dan vroegtijdig op gereageerd kan worden en mogelijke aanvullingen nog meegenomen kunnen worden.

Na het verwerken van de inspraakreacties op het voorontwerp-bestemmingsplan en conceptMER wordt het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het MER vormt hier een bijlage van.

Na de terinzagelegging volgt de gebruikelijke vaststelling- en beroepsprocedure. Op basis van het vastgestelde bestemmingsplan kunnen ook de diverse vergunningen aangevraagd worden. In het midden wordt nog gelaten of dit door de aannemer of deels door de partij die het

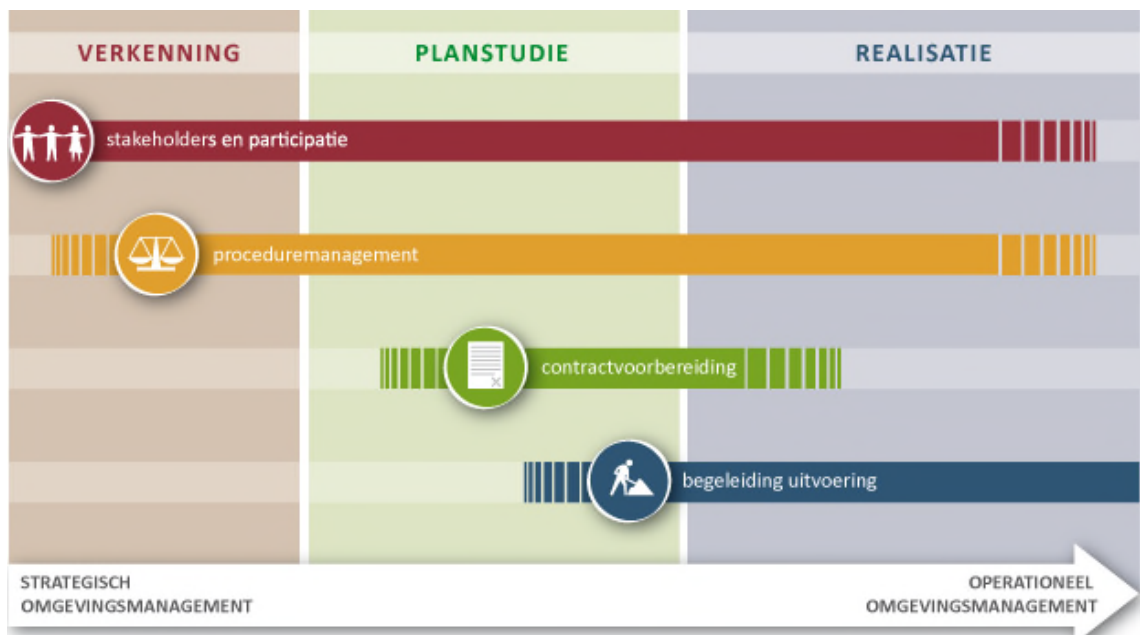
bestemmingsplan en MER opstelt wordt gedaan. Een groot deel van de vergunningen komt sowieso bij de aannemer te liggen.

5.2 Omgevingsmanagement

Het actief betrekken van stakeholders en omgeving, oftewel “Omgevingsmanagement” gaat over het managen van dynamiek in projecten, zodat deze op tijd en binnen budget gerealiseerd worden, waarbij stakeholders op een effectieve en pro actieve manier betrokken worden. Goed omgevingsmanagement zorgt ervoor dat projecten:

- Meer draagvlak en acceptatie hebben.
- Binnen de gestelde tijd en budget gereed komen.
- Tot snellere en betere besluitvorming leidt.

Omgevingsmanagement is een verzamelbegrip voor verschillende elementen en verschillende fases in het project. Er is verschil tussen omgevingsmanagement bij een project dat zich in de planstudiefase bevindt en een project dat gerealiseerd wordt. De stakeholders kunnen verschillen, het detailniveau is anders en het vraagt ook om andere mensen. In figuur 18 is de scope van omgevingsmanagement globaal weergegeven.



Figuur 16 Omgevingsmanagement

Er is niet één gouden aanpak voor omgevingsmanagement, deze is projectspecifiek en afhankelijk van de fases waarin het project zich begeeft. Ondanks dat omgevingsmanagement per project kan verschillen zijn er wel algemene principes die altijd gelden:

- Ken de omgeving en stakeholders en hun belangen;
- Informeer stakeholders altijd regelmatig gedurende het proces;
- Neem ieder belang en iedere klacht zeer serieus;
- Leg de link tussen de diverse fases in het project.

Ken de omgeving en stakeholders en hun belangen

In de projectomgeving van Klaaswaal zijn diverse stakeholders aanwezig. Het is van belang een goede en up-to-date stakeholdersanalyse te hebben. Dit kan door de gemeente zelf of uitbesteed worden als onderdeel bij het planologische en ontwerpproces. Wat hierbij van belang is:

- Stakeholderanalyse;
- Up-to-date omgevingsdossier.

Het doel is om het omgevingsproces zo in te richten dat iedereen goed op de hoogte is van de voortgang en dat de voor partijen relevante informatie snel gedeeld wordt. Na afloop mag niemand kunnen zeggen dat hij of zij niet goed geïnformeerd is. Het is van belang dat stakeholders dan ook goed betrokken worden bij het proces.

In het stappenplan is dit vormgegeven door een begeleidingscommissie, bijvoorbeeld met partijen uit de omgeving, in te stellen. Deze komen gedurende het project bijeen om ingelicht te worden over de voortgang en inhoud van het proces. In het bijzonder over de ontwerpen en de effecten. Onze ervaring is dat dit in veel gevallen zienswijzen voorkomt en problemen eerder gesignaleerd worden.

Het betrekken geldt niet alleen voor burgers en bedrijven, maar ook voor andere partijen, zoals de provincie Zuid-Holland en het Waterschap. Als partijen zich gepasseerd voelen of te weinig betrokken worden bij het proces ontstaat het risico op tijdsverlies, extra kosten en/of verlies van draagvlak (*oneens zijn is niet erg, onwetend zijn wel*).

5.3 Ontwerp

In het kader van deze haalbaarheidsstudie zijn diverse schetsontwerpen opgesteld. Deze dienen in het vervolgproces nader uitgewerkt te worden tot Voorlopig Ontwerp (+). Afhankelijk van de te kiezen contractvorm kan ook het Definitief Ontwerp (DO) tot de werkzaamheden van de te selecteren partij horen.

Het ontwerpproces begint met een Elementair Ontwerp (dat is een eenvoudig ontwerp dat de basis is voor alle onderzoeken en een verdere uitwerking van de Schetsontwerpen is) en het Voorlopig Ontwerp. Dit Voorlopig Ontwerp is veel uitgebreider en bevat vrijwel alle informatie om de weg aan te kunnen leggen. De laatste stap: een Definitief Ontwerp wordt in het huidige stappenplan door de aannemer opgesteld. Dit Definitief Ontwerp is echter voor 99% gelijk aan het Voorlopig Ontwerp, maar juist slimme trucs of besparingen kunnen hier door de aannemer in verwerkt worden.

In het kader van het ontwerp worden diverse onderzoeken verricht, zoals:

- Milieukundig onderzoek (o.a. veiligheid- en gezondheidsklassen voor de grondwerkzaamheden);
- Digitale Terrein Meting (DTM);
- Verkeerskundig ontwerpen kruisingen/rotondes;
- Waterbodemonderzoek (NEN 5720);
- Asphalt en funderingsonderzoek;
- Kabels en leidingenplan;
- Geotechnisch onderzoek;
- Lichtplan;
- (Eventueel explosievenonderzoek).

5.4 Verwerving

Bij de verwerving gaat het erom de gronden zo efficiënt (qua kosten en planning) mogelijk te verwerven van de grondeigenaren. Dit uiteraard het liefst via een minnelijk traject. Dit dient in ieder geval gerealiseerd te worden voor de voorbelasting en aanvang selectie van de aannemer.

Het verwervingstraject begint daarom met het contact leggen met de rechthebbenden. Als alle vier de varianten nog aan de orde zijn, dan zal van de worst-case situatie uitgegaan worden. Tijdens het eerste gesprek wordt een één-op-één toelichting gegeven op het project en de vervolgstappen. In het gesprek wordt tevens door de rentmeester geïnformeerd naar eventuele gebruikers (onder andere pacht of huur) van de grond. Voor zover mogelijk wordt tevens een opname van het object gedaan.

Na het eerste gesprek stelt de rentmeester een (concept)taxatie voor de schadeloosstelling op onteigeningsbasis op. Voor eventuele werkterreinen wordt een schadeloosstelling bepaald. Op basis hiervan wordt een eerste bieding uitgebracht en kunnen de onderhandelingen worden aangevangen. Bij overeenstemming met een rechthebbende wordt een overeenkomst opgesteld en ter ondertekening aan de rechthebbende toegezonden. In de overeenkomst worden tevens de bijzondere afspraken vastgelegd.

De inzet is natuurlijk altijd om met alle rechthebbenden tot minnelijke overeenstemming te komen. Toch moet niet te lang worden gewacht met het starten van de onteigeningsprocedure. De procedure geldt als 'stok achter de deur' en geeft duidelijkheid richting de grondeigenaren tijdens de onderhandelingen. Daarnaast geeft de procedure de 'zekerheid' dat de grond op enig moment beschikbaar is. Alvorens de administratieve onteigeningsprocedure kan worden opgestart, dient het verwervingsdossier 'juridisch onteigenbaar' te zijn. Dit resulteert in een ondertekende (koop)overeenkomst, dan wel in een onteigeningsgereed dossier.

5.5 Contractvorm

Typen contracten

Het doel van de contractering is te komen tot een optimale contractvorm waarbij risico's, kosten en expertise zoveel mogelijk bij de juiste partij liggen. Er zijn veel keuzes ten aanzien van de contractvorm. De verschillen in contractvorm hebben vooral te maken met de verantwoordelijkheids- en risicoverdeling tussen de gemeente en de aannemer.

De verschillende typen contractvormen kenmerken zich namelijk door een 'glijdende schaal' ten aanzien van de mogelijke verantwoordelijkheidsverdelingen in de werkzaamheden van het project. De meest bekende hierin zijn D&C (design en construct), E&C (engineering en construct) en UAV (bestek).

Bij een traditioneel bestek (UAV) is de opdrachtgever verantwoordelijk voor het gehele ontwerp en dient de aannemer het werk uit te voeren zoals is bepaald door de opdrachtgever. Het tegenovergestelde is een Design & Construct (UAV-GC 2005) waarbij de aannemer aan de hand van een Programma van Eisen (PvE) van de opdrachtgever het werk ontwerpt en uitvoert. Het mag duidelijk zijn dat de aannemer in deze dan ook verantwoordelijk is voor de keuzes die hij gedurende het proces maakt. Daarbij is het voor de opdrachtgever mogelijk om naast het PvE

een voorlopig ontwerp aan te leveren waarop de aannemer verder moet ontwerpen. Het is hierbij uiteraard belangrijk om te beseffen dat de partijen in het proces verantwoordelijk zijn voor de keuzes die door hun gemaakt worden.

Advies: een E&C-contract

Tussen deze twee contractvormen in ligt het E&C-contract, welke wij adviseren voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal. Wat wij vaak in de praktijk merken is dat gemeentelijke infra-projecten gebonden zijn aan randvoorwaarden, zoals bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen, etc. Deze randvoorwaarden laten zich moeilijk vertalen in een abstract PvE met voorlopig ontwerp waarmee een opdrachtgever precies kan aangeven wat hij wil hebben. Een oplossing vanuit de aannemer ligt namelijk bij gemeentelijke werken meestal niet in de keuzes voor principiële oplossingsrichtingen, maar meer in de precieze technische uitwerking van een weg en/of een rotonde. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de verhardingsopbouw, de afstemming van de werkzaamheden op de bodemgesteldheid, de wijze van afwatering, et cetera.

Met een E&C wordt het ontwerp uitgewerkt tot op een ontwerpniveau van 'definitief ontwerp', waarin de regionale oostelijke ontsluitingsweg maatvast is vastgelegd. Zo kan de opdrachtgever precies aangeven hoe de vraag ingevuld moet worden. De technische uitwerken en mede daarbij het bepalen van hoeveelheden en uitvoeringsmethode komen voor verantwoordelijkheid van de aannemer. Toch kan ook hier de aannemer nog gestuurd worden door de opdrachtgever door middel van eisen (randvoorwaarden) te stellen aan de werkzaamheden van de aannemer.

Bij deze contractvorm beschikt de opdrachtgever over voldoende sturingsmogelijkheden gedurende het verdere ontwerpproces en uitvoeringsproces van de aannemer. Voordeel daarbij is dat de aannemer de risico's beheerst die hij het best beheersen kan.

In het stappenplan is de exacte keuze voor een contractvorm nog open gelaten. Dit hebben wij bewust gelaten, omdat gedurende dit traject er nog ruimte is om de contractvorm aan te passen. Wij adviseren wel de keuze voor het contract of vooraf, of in het begin van het stappenplan te maken. De vervolgstappen zijn bij alle contractvormen gelijk, maar verschillen qua inhoud.

Vorbereiden contractstukken

In de voorbereiding worden de uitgangspunten opgesteld aan de hand van de ontwerpsresultaten. Zo kan bepaald worden wat de diepgang van de eisen dient te zijn voor het contract. Door middel van een marktanalyse wordt informatie verzameld waarmee bepaald wordt welke aannemers geschikt zijn voor dit werk. Op basis hiervan wordt de strategie bepaald welke het beste gevolgd kan worden bij het vormgeven van de aanbestedingsstukken.

Aanbestedingsstukken

Na de voorbereiding worden de daadwerkelijke aanbestedingsstukken opgesteld. Deze bestaan uit een Aanbestedingsleidraad en de contractstukken. Binnen een E&C contract bestaan deze contractstukken uit: Basisovereenkomst, Vraagspecificatie, Annexen en benodigde bij het contract behorende bijlagen.

5.6 Advies, planning en kosten

Aanbevelingen

Het stappenplan bevat ons voorstel voor de vervolgwerkzaamheden voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal. Aan dit stappenplan liggen een aantal aanbevelingen ten grondslag:

- Onderzoek de nu voorliggende varianten in een m.e.r.-procedure (dit is verplicht voor de langere tracés, maar niet als voor de kortere varianten wordt gekozen).
- Doe actief aan omgevingsmanagement, onder andere door het instellen van een begeleidingsgroep.
- Start de onteigeningsprocedure tegelijk met de minnelijke verwerving (de voorbereiding is immers gelijk).
- De meest optimale contractvorm voor Klaaswaal lijkt een E&C contract. Er is in de planning nog ruimte om een andere keuze te maken.
- Begin tijdig met het verkeersonderzoek en de ecologische inventarisatie.
- Het is verstandig om één integrale uitvraag te doen voor alle onderdelen in het stappenplan. Het is aan de gemeente om nog te kijken naar externe ondersteuning ten aanzien van het toetsen van producten en/of het begeleiden van de aanbesteding van de werkzaamheden die onderdeel uitmaken van het stappenplan.

Planning

Het opstellen van het (voor)ontwerp-bestemmingsplan, MER, ontwerpen, opstellen contract, onderzoeken en bijbehorende interne en externe procedures kost naar verwachting circa een jaar. Dit is nog exclusief de eventuele beroepsprocedure (een jaar).

De voorbereiding van de verwerving duurt circa 5 maanden (start tegelijk met de overige aspecten). Vervolgens duurt de administratieve procedure 6 maanden en uiteindelijk de gerechtelijke procedure 9 maanden.

In totaal is circa 1,5 jaar nodig, inclusief onteigeningsprocedure. De laatste periode (laatste paar maanden) kan echter wel gestart worden met het aanbestedingstraject. Hierdoor kan zonder beroepen bij de raad van state de aannemer na 1,5 jaar na start van het planologische traject gekozen worden.

De realisatie zal vervolgens – afhankelijk van de benodigde zettingstijd – nog circa 2 jaar in beslag nemen. In totaal betekent dit een doorlooptijd van minimaal 4 jaar na start van de planologische procedure.

Kosten

De kosten voor alle onderdelen van het stappenplan bedragen circa € 230.000,00 (exclusief btw). Deze kosten zijn indicatief en hangen sterk af van de hoeveelheid varianten en de noodzaak tot vervolgonderzoek. Geadviseerd wordt een stelpost van circa € 25.000 te reserveren.

6 Samenvattende conclusie

In diverse regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten is de aanleg van een randweg bij of bypass om Klaaswaal al voorzien. De aanleg van een randweg of bypass past daarmee in het beleid zoals vastgelegd in die documenten.

In tabel 6 worden de financiële aspecten van iedere tracévariant samengevat. De varianten zijn:

- **variant 1:** randweg met het karakter van een erftoegangsweg;
- **variant 2:** bypass met het karakter van een erftoegangsweg;
- **variant 3:** randweg met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg;
- **variant 4:** bypass met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg.

Tabel 1 Samenvatting financiële aspecten per tracévariant

Variant	Aanlegkosten	Grondverwerving	Planschade	Stappenplan*	Totale kosten (excl. b.t.w.)
Variant 1	€ 10.100.025	€ 1.994.600	€ 145.975	€ 255.000	€ 12.495.600,=
Variant 2	€ 8.320.099	€ 1.993.419	€ 132.625	€ 255.000	€ 10.701.143,=
Variant 3	€ 11.538.527	€ 2.777.288	€ 117.875	€ 255.000	€ 14.688.690,=
Variant 4	€ 8.831.930	€ 1.925.367	€ 102.250	€ 255.000	€ 11.114.547,=

* omgevingsmanagement, planologie, ontwerp en contractering

Variant 2 kent de laagste kosten. In het algemeen kan worden opgemerkt dat de aanleg van de bypassvarianten (varianten 2 en 4) goedkoper is dan de aanleg van de randwegvarianten (varianten 1 en 3). Dit is verklaarbaar uit de grotere weglengte van de randwegvarianten. De verschillen tussen bypass of randweg zijn echter niet heel groot. Een combinatie van beide varianten is grofweg een factor 1,5 duurder en vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit alleen aan te bevelen indien in het vervolgproces zou blijken dat het probleemoplossend vermogen van deze variant ook daadwerkelijk veel groter is dan bij de aanleg van alleen een randweg (studie nut en noodzaak en/of MER). Er zit enig verschil in aanlegkosten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg, een gebiedsontsluitingsweg is qua aanlegkosten iets duurder. Vanwege het geringe verschil in kosten tussen de bypass en randweg

In de beschouwde beleidsdocumenten wordt nog geen voorkeur voor een randweg of bypass (of combinatie van beide) uitgesproken. Ook wordt geen van de in dit document onderzochte varianten op voorhand uitgesloten.

Een nadere afweging of de aanleg van een randweg of bypass bij Klaaswaal mogelijk is vindt plaats bij de provincie Zuid-Holland. In het Programma ruimte en de Verordening ruimte van de provincie Zuid-Holland is ruimte gereserveerd voor de N488 oostelijk van Klaaswaal. Om deze ruimte te gebruiken voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg moet het nut en de noodzaak van deze weg aangetoond worden. Dit vormt onderdeel van de milieueffectrapportage en zal

projectnummer 0400589
1 september 2015, revisie 0.2

dienen te worden ondersteund door (actueel) verkeersonderzoek. De milieueffectrapportage kan daarnaast gebruikt worden om bewoners en belanghebbenden te consulteren om op die manier tot een breed gedragen plan te komen.

Bijlagen

Bijlage I Schetsontwerp variant 1 tracé erftoegangsweg 60 km/uur randweg

Bijlage II Schetsontwerp variant 2 tracé erftoegangsweg 60 km/uur bypass

Bijlage III Schetsontwerp variant 3 tracé gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur randweg

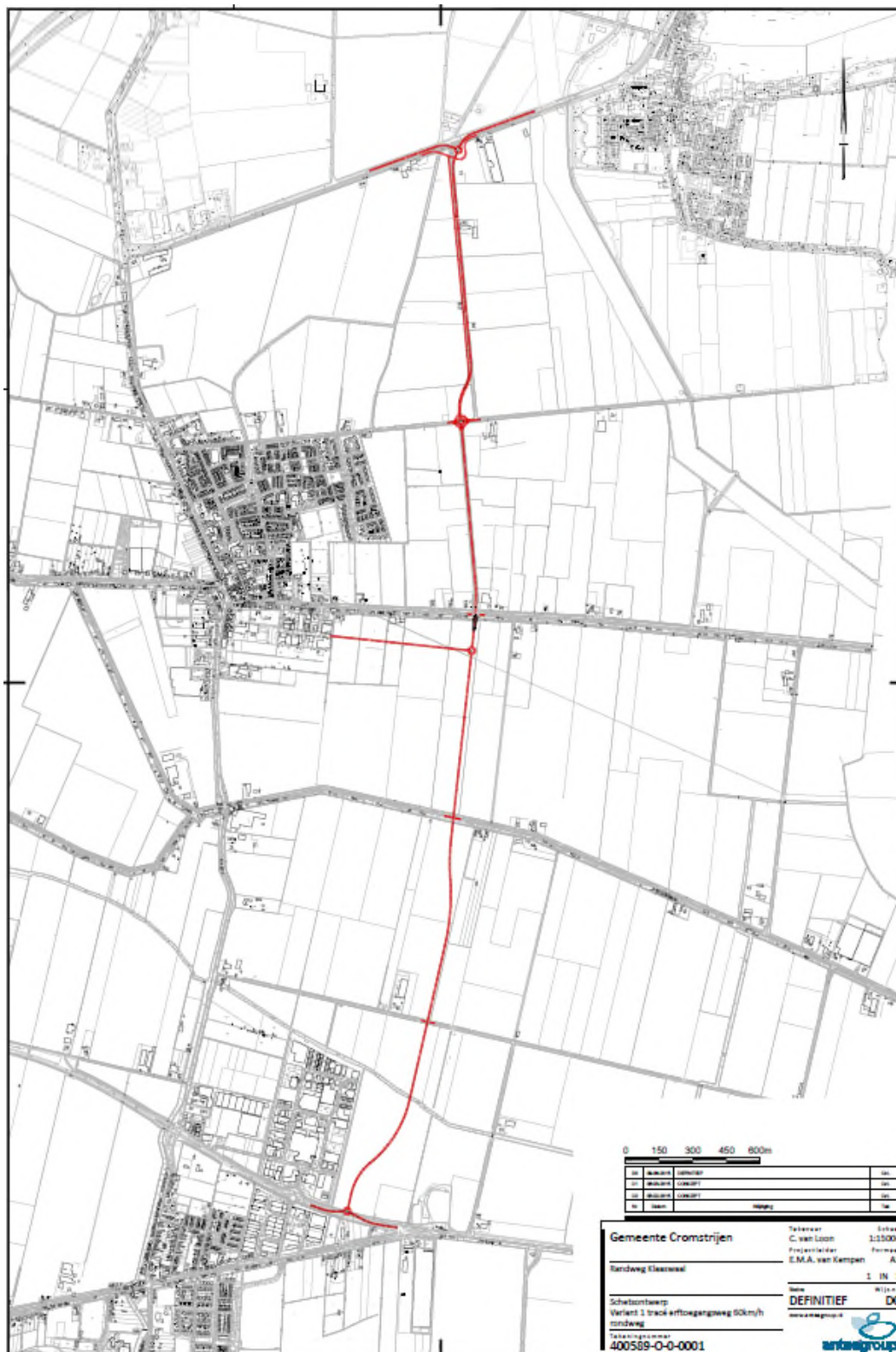
Bijlage IV Schetsontwerp variant 4 gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur bypass

Bijlage V Uitgangspunten raming financiële consequenties

Bijlage VI Beschrijving bestemmingsplanprocedure

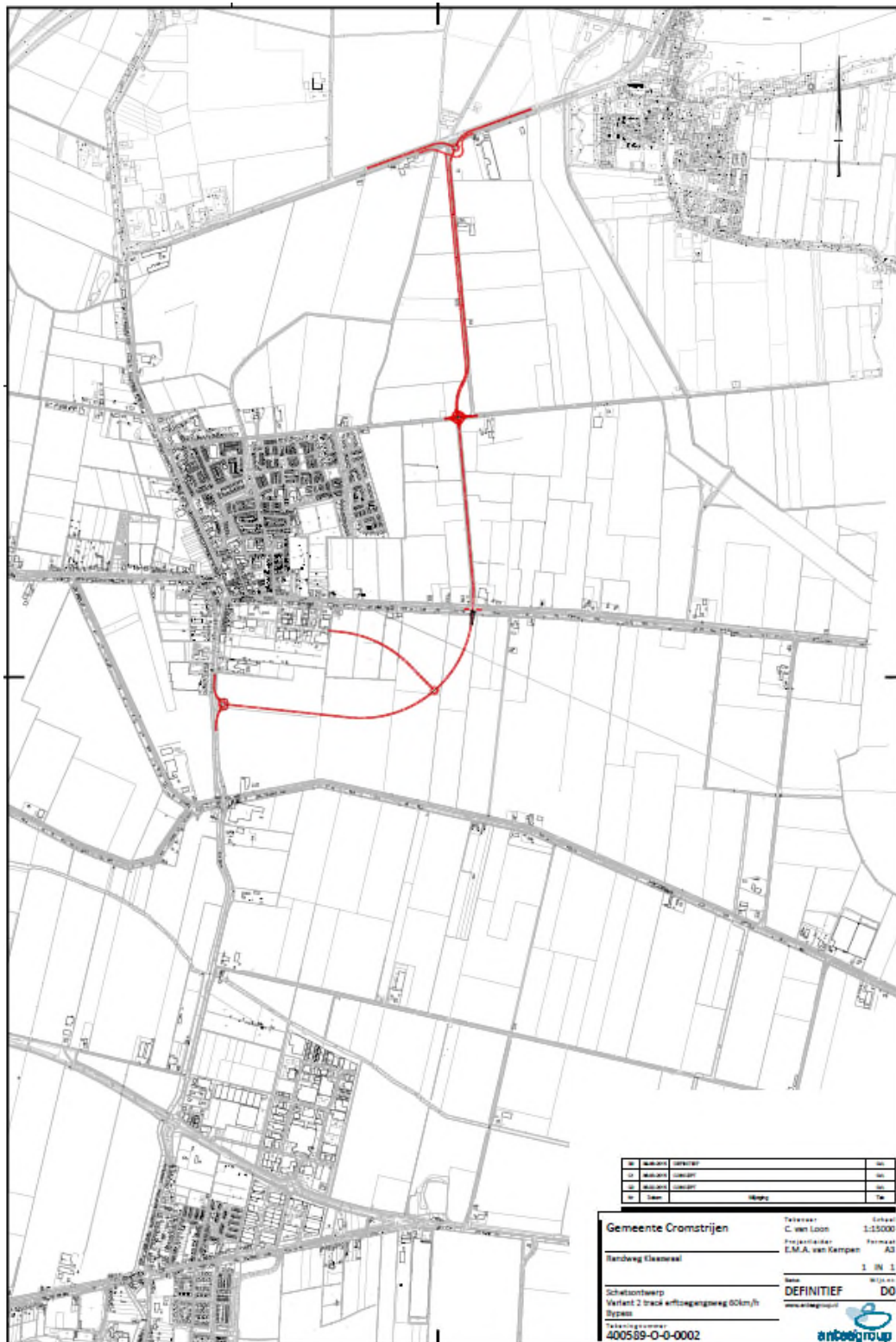
Bijlage VII Beschrijving m.e.r.-procedure

Bijlage I Schetsontwerp variant 1 tracé erftoegangsweg 60 km/uur randweg



projectnummer 0400589
1 september 2015, revisie 0.2

Bijlage II Schetsontwerp variant 2 tracé erftoegangsweg 60 km/uur bypass

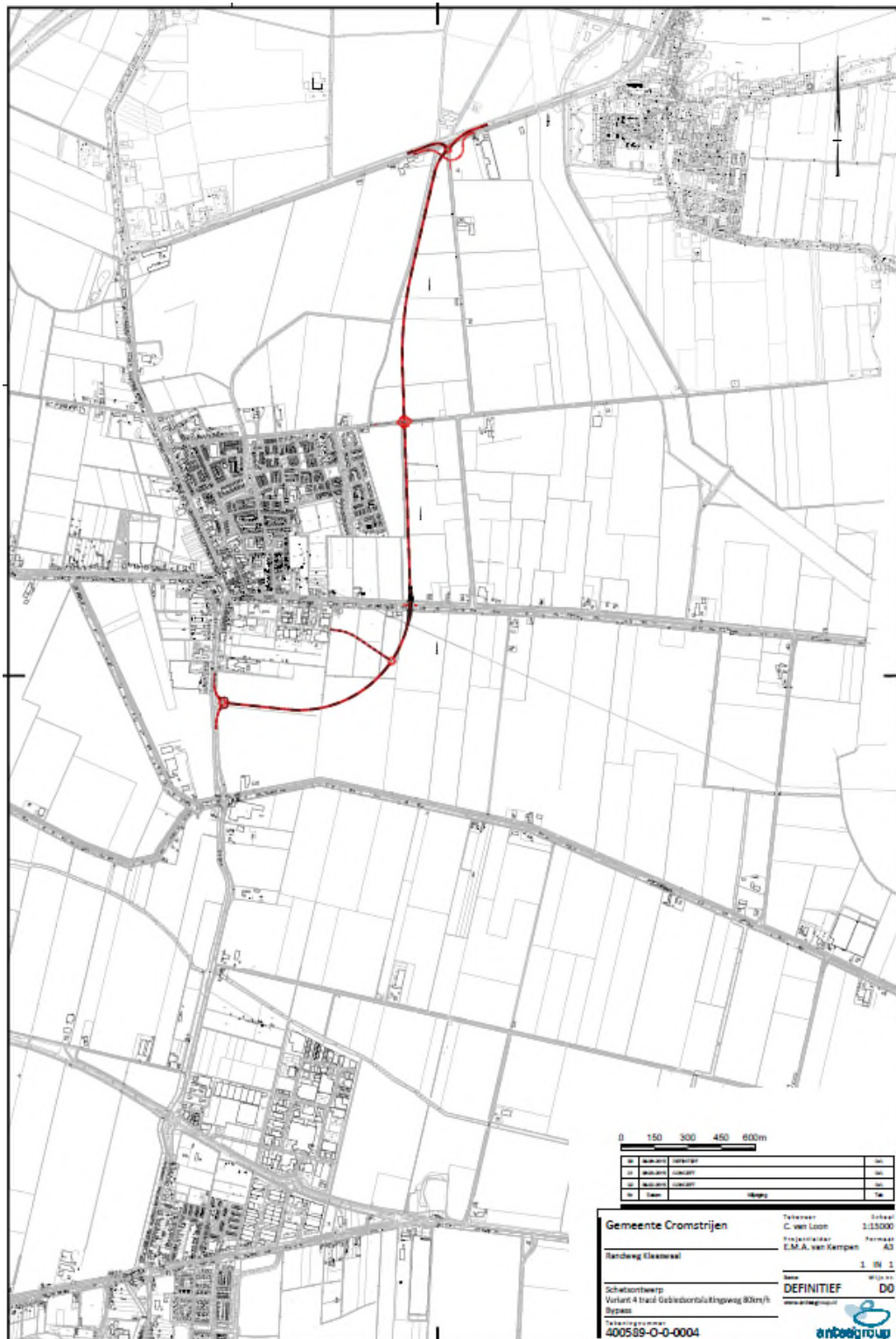


projectnummer 0400589
1 september 2015, revisie 0.2

Bijlage III Schetsontwerp variant 3 tracé gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur randweg



Bijlage IV Schetsontwerp variant 4 gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur bypass



Bijlage V Uitgangspunten raming financiële consequenties

Hieronder is per begrotingsonderdeel aangegeven op welke uitgangspunten en aannamen de kostenraming is gebaseerd.

Algemene uitgangspunten raming

- Opgesteld volgens de SSK systematiek (versie 2010);
- Kostenschatting concept schetsontwerpfase;
- Deterministische raming (raming waarbij risico-inschatting voor onvoorziene kosten gebaseerd is op kennis en ervaring);
- Prijspeil: januari 2015;
- Prijzen excl. Indexatie;
- Prijzen incl. btw, staartkosten (uitvoeringskosten, algemene kosten en winst/risico) en stortkosten.

Uitvoeringsmethode

- In de raming is er uitgegaan van een ongefaseerde uitvoering;
- Gedurende de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van regionale en lokale omleidingsroutes (om zo veel mogelijk verkeer weg te houden van de plaats van de werkzaamheden) en de benodigde verkeersmaatregelen.
- Voorbelasting van gronden is naar verwachting alleen noodzakelijk bij het oversteken van dijken.

Bouwkosten

Opruimwerk

- Van aansluitende wegen wordt de asfaltverharding over 50 m vervangen, fundering blijft gehandhaafd;
- Indien mogelijk worden de volgende materialen hergebruikt: grond, zand en funderingsmateriaal;
- Alle op te nemen materialen zijn niet verontreinigd en worden bij afvoeren rekenkundig meegenomen als af te voeren naar een erkend verwerkingsbedrijf (het opslagpercentage voor niet benoemd objectrisico dient o.a. ter dekking van opruimen van eventueel voorkomende vervuilingen);
- Constructieve aannames huidige rijbaan: asfalt 200 mm op 300 mm puinfundering op 500 mm zand.

Grondwerk

- Vrijkomende grond kan en mag hergebruikt worden binnen het projectgebied;
- Grondbalans is gesloten;
- Uitgangspunt grond met de klasse 'wonen';
- Voorbelasting toepassen dik 1,00 m zand;
- Langs beide zijden van de nieuwe weg komt een ontwateringssloot.

Verhardingen

- Opbouw asfaltverharding rijbaan:
 - Toplaag SMA dik 40 mm;
 - Tussenlaag AC bind dik 60 mm;

- Onderlaag AC base dik 100 mm (2 lagen);
- Fundering van granulaat dik 0,30 m;
- Zandbed dik 0,50 m;
- Opbouw asfaltverharding fietspad:
 - Toplaag AC dik 30 mm, zwart;
 - Onderlaag AC base dik 70 mm;
 - Fundering van granulaat dik 0,25 m;
 - Zandbed dik 0,50 m;
- Belijning en markering thermoplast.

Verlichting

- Nieuwe masten 8 stuks per rotonde;
- Geen verlichting langs fietspaden;
- Langs alle overige weggedelen geen verlichting.

Kunstwerken

- Brug over de wetering van in het werk gestort gewapend beton met, indien nodig, ondersteuningsbekistingen;
- Het kunstwerk krijgt een sobere en doelmatige uitstraling (geen architectuur).

Toegepaste percentages

- Nader te detailleren bouwkosten zijn vastgesteld op 20%. Dit betreft een ingeschat percentage voor opslag, nacht- en weekendwerk en een aantal niet nader benoemde werkzaamheden van ondergeschikt belang (zoals o.a. inzaaien, bebakening, bebording en bewegwijzering);
- Indirecte kosten, deze betreffen ingeschatte percentages, die aansluiten bij een bedrijfseconomische raming:
 - eenmalige kosten 4%;
 - uitvoeringskosten 6%;
 - algemene kosten 7%;
 - winst 2,5%;
 - risico 2,5%.

Vastgoed

- Uitgangspunt is minnelijke verwerving.

Engineering

- Het werk wordt als een geïntegreerd contract in de vorm van 'design en construct' in de markt gezet;
- Engineeringskosten opdrachtgever voor gunning zijn 5%;
- Engineeringskosten opdrachtgever na gunning (SCB) zijn 4%;
- Voor de design- en constructkosten voor de opdrachtnemer is een percentage opgenomen van respectievelijk 6%.

Overige bijkomende kosten

- De toe te passen legeskosten voor aan te vragen vergunningen zijn bepaald op basis van de gemeentelijke verordening (d.d. 23 november 2013) en bedragen omgerekend 1,5% van de voorziene bouwkosten.

- Voor verzekeringspremies is een percentage van 1,0% aangenomen van de voorziene bouwkosten.
- Voor het verleggen van reguliere kabels en leidingen is een percentage van 3% aangenomen van de voorziene bouwkosten voor variant 2 en 4 (omdat hier een gasleiding gekruist wordt) en 1,0% voor variant 1 en 3 (wij schatten in dat hier alleen bij de aansluitende en kruisende wegen kabels en leidingen aanwezig zijn);
- Voor communicatiekosten is een percentage van 1,0% aangenomen van de voorziene bouwkosten.

Risicoreservering

- Voor niet benoemd objectrisico bouwkosten is een percentage van 10% aangenomen, hetgeen passend is bij het huidige niveau en de inschatting van de aangenomen te hanteren werkwijze;
- Voor niet benoemd objectrisico vastgoedkosten is een percentage van 10% aangenomen, hetgeen passend is bij het huidige niveau;
- Voor niet benoemd objectrisico engineeringkosten is een percentage van 10% aangenomen, hetgeen passend is bij het huidige niveau en de inschatting van de te hanteren werkwijze (D&C);
- Voor niet benoemd objectrisico overige bijkomende kosten is een percentage van 10% aangenomen;
- Voor objectoverstijgende risicoreservering is een percentage van 20% vastgesteld, omdat er zich nog veel financiële invloeden t.g.v. standpunten van stakeholders kunnen voordoen.

Overdrachtsbelasting en btw

- Alle opgenomen posten zijn btw-plichtig en hiervoor geldt een percentage van 21%. Uitzondering gelden voor de leges, heffingen en verzekeringspremies;
- Voor alle opgevoerde engineeringkosten is aangenomen dat deze tot stand komen via inkoop en dus belastingplichtig zijn;
- Er is geen rekening gehouden met btw-compensatie.

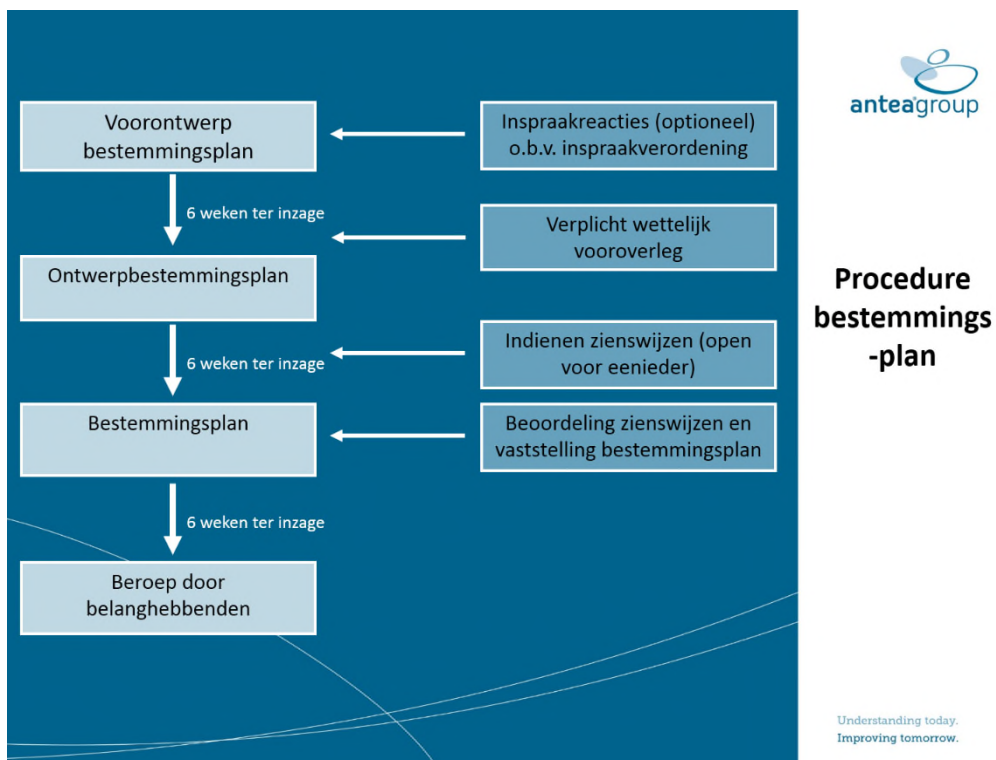
Bijlage VI Bestemmingsplanprocedure

De procedure voor het opstellen van een bestemmingsplan is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hoe de procedure voor het opstellen van een bestemmingsplan verloopt, is meer gedetailleerd beschreven in onderstaande paragrafen en gevisualiseerd in figuur B1.

Allereerst wordt een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. Om dat plan op te stellen moeten onderzoeken naar gebiedsaspecten zoals:

- bodem;
- verkeer;
- water;
- akoestiek;
- milieuzonering;
- et cetera.

uitgevoerd worden. De te onderzoeken gebiedsaspecten moeten bepaald worden op basis van de informatie die reeds beschikbaar is en de situatie in het bestemmingsplangebied. Parallel aan het uitvoeren van de gebiedsonderzoeken kan worden gestart met het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan.



Figuur B1 Bestemmingsplanprocedure

Inspraak

Inspraak is op grond van de Wet ruimtelijke ordening niet verplicht. De gemeente kan er, door middel van een publicatie in het lokale nieuwsblad, zelf voor kiezen bekend te maken dat een bestemmingsplan voor een bepaald plangebied in procedure is en dat plan vrij te geven voor inspraak. Hoewel niet verplicht kan het van meerwaarde zijn om een

voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Dit geldt vooral bij projecten waarvan verwacht kan worden dat zij veel weerstand oproepen bij omwonenden.

Zodra het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan (voorontwerpbestemmingsplan) is vrijgegeven door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Cromstrijen wordt het gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Iedereen wordt dan in de gelegenheid gesteld om schriftelijk een zienswijze op het voorontwerpbestemmingsplan in te dienen. Daarnaast kan een informatieavond wordt georganiseerd waarop belanghebbenden kennis kunnen nemen van en vragen kunnen stellen over het voorontwerpbestemmingsplan.

Vooroverleg

Krachtens het Besluit ruimtelijke ordening moet een gemeente overleg voeren over het bestemmingsplan met de besturen van de relevante gemeenten en waterschappen. Gelet op het feit dat het waterschap Hollandse Delta fungeert als beheerder van alle waterwegen en -keringen en alle tracés de waterkerende Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde oversteken moeten het waterschap worden betrokken als vooroverlegpartner. Daarbij komt ook dat beide varianten voor een randweg de waterloop het 'Oude Diep' kruisen, wat ook betekent dat bij een keuze voor één van die twee varianten het waterschap ook als vooroverlegpartner betrokken moet worden. Daarnaast moet ook overleg worden gevoerd met de relevante, bij ruimtelijke ordening betrokken, diensten van het Rijk en de provincie waarin de gemeente gelegen is. Dit vooroverleg wordt veelal parallel aan de inspraak georganiseerd.

Ontwerpbestemmingsplan

De resultaten uit de inspraak en het vooroverleg worden verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan waarmee dat het ontwerpbestemmingsplan wordt. Ook dat plan wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende die termijn van terinzagelegging kan eenieder een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan indienen.

Vaststelling

Binnen twaalf weken na afsluiting van de terinzagelegging wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. Het feit dat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld wordt binnen twee weken na die vaststelling algemeen bekend gemaakt. Ook het vastgestelde bestemmingsplan wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode van terinzagelegging kan men beroep tegen het plan aantekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dat beroep bij de Raad van State kan overigens alleen worden aangetekend door belanghebbenden.

Inwerkingtreding en onherroepelijk worden van het bestemmingsplan

De dag na afloop van bovengenoemde beroepstermijn treedt het vastgestelde bestemmingsplan in werking, mits er geen schorsingsverzoek is ingediend. Het bestemmingsplan wordt onherroepelijk indien er geen beroep tegen het plan is ingesteld, of zodra de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over het ingestelde beroep.

Bijlage VII Beschrijving m.e.r.-procedure

Het doel van een milieueffectrapportage is ervoor te zorgen dat milieuaspecten een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen. Een milieueffectrapportage is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten over een project of een plan die mogelijk consequenties hebben voor het milieu. Dergelijke besluiten worden genomen door de overheid. In de Wet milieubeheer en het 'Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu-effectrapportage van de Wet milieubeheer' (Besluit milieueffectrapportage) wordt onderscheid gemaakt in:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER);
- een m.e.r.-plicht voor projecten (projectMER).

Een planMER is verbonden aan de besluiten van de overheid die een kader scheppen voor een m.e.r.-(beoordelingsplichtige)activiteit. De projectMER is gekoppeld aan de besluiten van de overheid die de uitvoering van een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit direct mogelijk maken. Een uitsnede van bijlage C en bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage waarin de m.e.r.-plicht ten aanzien van de aanleg, verbreding of wijziging van een autoweg zijn beschreven is opgenomen als tabellen B1 en B2.

Voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg geldt alleen een m.e.r.-plicht voor de varianten met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg. Het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is in geen van de gevallen verplicht.

In eerdergenoemd besluit bestaat een belangrijk onderscheid tussen onderdeel C en onderdeel D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C (zie tabel B1) geldt een m.e.r.-plicht. Voor dergelijke plannen moet dus een milieueffectrapportage worden opgesteld en moet de gehele m.e.r.-procedure worden doorlopen. In bijlage D (zie tabel B2) zijn activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden is een m.e.r. niet noodzakelijk en dan hoeft niet de gehele m.e.r.-procedure te worden doorlopen. In het laatste geval is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Tabel B1 Uitsnede van bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage

Onderdeel C. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
C 1.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.
			De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel B2 Uitsnede van bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage

Onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.
			De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

M.e.r.-plicht autoweg

De aanleg van een autoweg is in alle gevallen (ongeacht de lengte of maximumsnelheid op die weg) m.e.r.-plichtig. Een autoweg wordt in bovengenoemd besluit als volgt gedefinieerd:

- een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of
- een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Het voornemen tot aanleg van een regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal kent verschillende varianten. De weg kan, zowel in de vorm van een bypass als in de vorm van een

randweg, aangelegd worden als erftoegangsweg of als gebiedsontsluitingsweg. Een erftoegangsweg kan gebruikt worden door landbouwverkeer, terwijl een gebiedsontsluitingsweg gesloten is voor landbouwverkeer.

M.e.r.-beoordeling varianten

In onderstaande tabellen wordt voor beide varianten bepaald of er een m.e.r.-plicht geldt. Allereerst wordt de m.e.r.-plicht voor de erftoegangsweg bepaald.

Tabel B3 Analyse m.e.r.-plicht erftoegangsweg

Element uit de definitie autoweg	Toetsing aan initiatief	Conclusie
Een autoweg is gedefinieerd als een weg:		
Die bestemd is voor autoverkeer.	De erftoegangsweg is ook bestemd voor landbouwverkeer.	Voldoet niet aan de definitie van een autoweg.
Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes).	De erftoegangsweg is niet alleen toegankelijk via rotondes.	Voldoet niet aan de definitie van een autoweg.
Waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt geen stop-/parkeerverbod.	Voldoet niet aan de definitie van een autoweg.

Op basis van tabel B3 kan geconcludeerd worden dat wanneer de bypass of regionale randweg het karakter van een erftoegangsweg krijgt, de aanleg van die weg niet m.e.r.-plichtig is.

In onderstaande tabel wordt geanalyseerd of er een m.e.r.-plicht geldt wanneer de regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt.

Tabel B4 Analyse m.e.r.-plicht gebiedsontsluitingsweg

Element uit de definitie autoweg	Toetsing aan initiatief	Conclusie
Een autoweg is gedefinieerd als een weg:		
Die bestemd is voor autoverkeer.	De gebiedsontsluitingsweg is alleen bestemd voor autoverkeer.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.
Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes).	De gebiedsontsluitingsweg is alleen toegankelijk via rotondes.	Voldoet aan definitie van een autoweg.
Waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt geen stop-/parkeerverbod.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.

Tabel B4 laat zien dat wanneer de regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt, de aanleg van die bypass dan wel regionale randweg wel m.e.r.-plichtig is.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, uitvoering van een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist. Datzelfde geldt voor de wijziging of uitbreiding van een weg (geen autosnelweg of autoweg) die bestaat uit vier of meer rijstroken, of de verlegging of verbreding van een weg die bestaat uit twee rijstroken of minder tot wegen (geen autoweg of autosnelweg) met vier rijstroken of meer. Bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage gaat niet over de aanleg van een weg. De randweg (zowel in de vorm van een bypass als in de vorm van een regionale randweg) wordt een nieuwe weg, dus er is geen sprake van verlenging of verbreding van een weg. Dat betekent dat er voor geen van de varianten de verplichting tot het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling geldt.

Conclusie

Krachtens het bepaalde onder punt 1.2 van bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage geldt voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg een m.e.r.-plicht als deze weg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt. Dit is van toepassing op zowel de bypass- als de randwegvariant. Wanneer de bypass dan wel randweg het karakter krijgt van een erftoegangsweg, geldt voor geen van de varianten een m.e.r.-plicht.

Verder geldt voor geen van de varianten de verplichting tot het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De verschillende varianten en de desbetreffende m.e.r.-plichten zijn weergegeven in tabel B5.

Tabel B5 Verschillende varianten en de desbetreffende m.e.r.-plicht

Karakter weg	Variant	m.e.r.-plicht	Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Erftoegangsweg	Randweg (variant 1)	Nee	Nee
	Bypass (variant 2)	Nee	Nee
Gebiedsontsluitingsweg	Randweg (variant 3)	Ja	Nee
	Bypass (variant 4)	Ja	Nee

Bijlage VIII Stappenplan

