



Nota van beantwoording NRD randweg Klaaswaal

Om de aanleg van de randweg Klaaswaal te realiseren, moet de gemeente een bestemmingsplan opstellen. Voordat wij het bestemmingsplan kunnen maken, moeten wij een milieueffectrapportage (MER) opstellen. Een MER brengt de milieugevolgen van de randweg in beeld en zorgt er voor dat het milieubelang volwaardig wordt meegenomen bij de voorbereiding en besluitvorming over de randweg. Het MER vormt zo een basis voor het opstellen van het bestemmingsplan.

Om een MER te kunnen maken is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. In de NRD informeert de gemeente een ieder over de aanleg van de randweg in Klaaswaal, de MER, welke tracés onderzocht worden, welke milieuthema's in het kader van de MER onderzocht worden en tot welk detailniveau de onderzoeken uitgevoerd worden.

De NRD lag van 17 oktober 2020 tot en met 27 november 2020 ter inzage. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze over de NRD bij het college van burgemeester en wethouders in te dienen. Daarnaast zijn wettelijke adviseurs en betrokken overheids- en maatschappelijke organisaties in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven over de NRD. Het college ontving 40 zienswijzen en reacties. Daarnaast heeft de gemeente ook het landelijke en onafhankelijke orgaan Commissie-m.e.r.¹ om advies gevraagd over de inhoud van de NRD. Dit advies vindt u in bijlage 1.

Deze nota van beantwoording geeft een samenvatting van de ingekomen zienswijzen en reacties en een beantwoording daarop. In verband met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn geen persoonsgegevens (naam, adres, woonplaats) opgenomen in de nota van beantwoording. Daarnaast is een reactie opgenomen op het advies van de Commissie-m.e.r.

Hoofdpijnen ingekomen zienswijzen

In de ingekomen zienswijzen worden zowel argumenten voor eigen belang als voor algemeen belang aangedragen. Daarin zijn er thema's die vaker terugkomen. Deze zijn hieronder opgesomd om een overzicht te geven. Er is een aantal indieners die een suggestie geven voor een alternatief (deel van) een van de tracés. Deze suggesties en de andere punten uit de zienswijzen zijn in de hierna opgenomen gedetailleerde tabel met ingediende zienswijzen beantwoord.

- Het huidige zoekgebied biedt onvoldoende perspectief voor een mogelijke oplossing. De in het verleden afgevalen varianten, zoals de bypass en westelijke randweg, moeten ook onderzocht worden in het MER.
- Er moet een 60 km/h variant onderzocht worden, omdat dit minder geluidsoverlast en uitlaatgassen oplevert, minder ingrijpend is qua ruimtegebruik en het landbouwverkeer er dan gebruik van mag maken.
- Er is behoefte aan een natuur- of recreatiegebied rondom Klaaswaal. Als de randweg er komt, biedt dat mogelijkheden om een dergelijk gebied te ontwikkelen.

¹ Op de website van de Commissie-m.e.r. (<https://commissiemer.nl/>) vindt u meer informatie over het landelijk adviesorgaan. U kunt het advies onder adviesnummer 3496 vinden.

- De Energieweg tussen de huidige N488 en de beoogde nieuwe aansluiting van de randweg wordt ongeschikt geacht voor de te verwachten verkeersintensiteiten.
- Er worden zorgen geuit over het feit dat het landbouwverkeer als gevolg van de aanleg van de randweg op de omliggende (kwetsbare) dijken terecht komt.
- De randweg lost het verkeer tussen Numansdorp en Oud-Beijerland niet op.
- Belanghebbenden van buiten Klaaswaal vragen om betrokken te worden en te kunnen participeren bij de planontwikkeling. Ook enkele indieners binnen Klaaswaal vragen om meer aandacht voor de communicatie.

Advies Commissie-m.e.r.

De gemeente Hoeksche Waard ontving op 22 december 2020 het advies van de Commissie-m.e.r. over de NRD. De commissie adviseert om de probleemstelling aan te vullen met kwantitatieve gegevens en in de probleemstelling onderscheid te maken tussen regionale en lokale problematiek. Daarnaast adviseert de commissie om ook minder ingrijpende alternatieven, zoals een nulplus-alternatief en een halve oostelijke randweg met bypass, te onderzoeken in combinatie met het afwaarderen van de Molendijk in Klaaswaal en eventuele andere wegen. Ook adviseert de commissie om een westelijke randweg op een gelijkwaardige manier te onderzoeken en daarbij ook rekening te houden met een goede verbinding met / ontsluiting van het bedrijventerrein te beschouwen. De commissie merkt op dat er in de zienswijzen wordt geopperd voor een 60 km/h variant. Zij adviseren om het effect van deze variant voor zowel een westelijke als (halve) oostelijke randweg te onderzoeken.

Gemeente pakt deze reacties op

De gemeente Hoeksche Waard wil invulling geven aan deze hoofdpunten van de zienswijzen en deze verwerken in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna te noemen NRD).

In de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., is gevraagd is om extra alternatieven te onderzoeken als:

- nulplus-alternatief
- een halve oostelijke randweg met bypass naar de Rijkstraatweg,
- een bypass oplossing (zoals eerder in beeld is geweest)
- een westelijke randweg

Daarnaast wordt gevraagd om ook twee extra varianten te onderzoeken:

- een 60 km variant voor de (halve) oostelijke randweg, met bypass
- een 60 km variant voor de westelijke randweg

Wij verkennen om eerst voorgenoemde alternatieven en varianten nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de aangevulde, meer kwantitatieve doelstellingen. Als blijkt dat (een of meerdere van) deze alternatieven en/of varianten in voldoende mate de gestelde doelstellingen kunnen realiseren, worden deze volledige meegenomen in het MER.

Beantwoording per zienswijze

	Zienswijze	Beantwoording
1	<p>1. Functionele omschrijving randweg Indiener is van mening dat de nieuwe weg nader functioneel omschreven moet worden. Op basis daarvan kan een conclusie getrokken worden over het type weg (bijvoorbeeld waarom wel of geen erftoegangsweg dan wel gebiedsontsluitingsweg). Daarnaast meent de indiener dat beter in beeld kan worden gebracht in hoeverre deze weg tegemoet kan komen aan de geformuleerde doelstelling.</p> <p>2. Alternatieven Oostelijke randweg Indiener is van mening dat het plangebied uitgebreid moet worden naar de kern Klaaswaal, de N488 en de N489, de effecten hiervan zelfstandig mee te nemen in de milieurapportage en daardoor volledig binnen de projectorganisatie te halen. Ook het afwaarderen van bestaande wegen en toevoegen van extra maatregelen (pakketten) wordt gezien als onderdeel van het plangebied en planeffect.</p> <p>Indiener is van mening dat de alternatieven weinig onderscheidend zijn en daardoor een keuze tussen de alternatieven lastig wordt. Er wordt gevraagd hier aandacht aan te schenken in de NRD en zo nodig alternatieven toe te voegen. Verder wordt verzocht om de gevolgen en effecten van de alternatieven zelfstandig en losstaand in beeld te brengen, waaronder de effecten op de kern Klaaswaal en het bedrijventerrein.</p> <p>3. Werkwijze milieubeoordeling Indiener is van mening dat veel aspecten kwalitatief beoordeeld worden waar kwantitatief gewenst is. Verzocht wordt om effecten kwantitatief in beeld te brengen waar mogelijk.</p> <p>4. Taak- en rolverdeling Indiener is van mening dat onderbouwt moet worden waarom een uitvoeringsovereenkomst met werkafspraken moet worden opgesteld. Daarvoor moet inzichtelijk worden gemaakt waarom afspraken gemaakt moeten worden en wie waar verantwoordelijk voor is.</p> <p>5. Effecten op Natura 2000-gebieden Indiener wijst erop dat voor het bereken van eventuele effecten op Natura2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie gebruik te maken van de meest recent beschikbaar gestelde tools. Dit geldt ook voor de overige te beschermen natuurwaarden en bijzondere plant- en diersoorten in het kader van de Wnb.</p> <p>6. Ruimtelijke kwaliteit Indiener verzoekt om in de nadere uitwerking en planvorming rekening te houden met het gebiedsprofiel en relevante richtpunten van de kwaliteitskaart uit het provinciale Omgevingsbeleid.</p> <p>7. Stiltegebied Indiener wijst erop dat de alternatieven langs (alternatieven 1 en 3) en door (alternatief 2) een stiltegebied zijn ingetekend. Om af te kijken van de streefwaarde van 40 dB wordt geadviseerd een formeel verzoek tot ontheffing/aanpassing van het stiltegebied in te dienen, waarmee vervolgens een belangenafweging in relatie tot de (on)wenselijkheid zal plaatsvinden.</p> <p>8. Regionale waterkering Indiener verzoekt om in de planvorming rekening te houden met de regionale waterkering Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde welke in beheer is bij Waterschap Hollandse Delta. De kering geniet ook op grond van artikel 6.22 van de verordening bescherming.</p>	<p>1. De nadere functionele omschrijving van de weg wordt toegevoegd in de NRD. Ook worden de doelstellingen aangepast en zo mogelijk gekwantificeerd, zodat de alternatieven daarna getoetst kunnen worden.</p> <p>2. Het zoekgebied is niet gelijk aan het onderzoeksgebied. Het zoekgebied betreft de gronden waarop de randweg mogelijk gerealiseerd wordt. Hierop zijn de mogelijke tracés geprojecteerd. Het onderzoeksgebied is breder. Hierin wordt ook naar de te verwachten effecten van de weg op het omliggende gebied gekeken. Per milieuthema wordt, aan de hand van de onderzoeksmethodiek en de te verwachten effecten, het onderzoeksgebied bepaald. Zoals uit de inleiding van deze nota blijkt, worden extra alternatieven verkend.</p> <p>3. Dit wordt verwerkt in de NRD.</p> <p>4. De uitvoeringsovereenkomst wordt opgesteld overeenkomstig de afspraak in de intentieverklaring van 21 november 2018 tussen Provincie Zuid-Holland en de gemeente Hoeksche Waard in het kader van de Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard, waarin is vastgelegd: “Partijen maken hierna nadere afspraken over de financiering, realisatie en beheer van de randweg.” De verantwoordelijkheden per partij zijn paragraaf 1.2 in de NRD beschreven. Er is ter onderbouwing toegevoegd waarom er afspraken gemaakt moeten worden.</p> <p>5. We nemen dit mee in de verdere planvorming.</p> <p>6. We nemen dit mee in de verdere planvorming.</p> <p>7. We nemen dit mee in de verdere planvorming.</p> <p>8. We nemen dit mee in de verdere planvorming.</p> <p>9. We nemen dit mee in de verdere planvorming.</p>

	<p><i>9. Ecologische verbinding Oude Diep</i> Indiener verzoekt om met het, als ecologische verbinding aangeduide, Oude Diep rekening te houden in het ontwerp met behulp van mitigerende maatregelen.</p>	
2	<p><i>1. Externe veiligheid</i> Indiener wijst erop dat bij het beoordelen van de effecten van het berekende plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) kwalitatief rekening gehouden moet worden met de inwerkingtreding van de Omgevingswet. In de Omgevingswet wordt niet meer gesproken over groepsrisico, maar over aandachtsgebieden. In het toekomstige omgevingsplan vindt binnen aandachtsgebieden de afweging 'groepsrisico' plaats via de bescherming van (beperkt/zeer) kwetsbare gebouwen en locaties door ruimtelijke, bouwkundige en/of organisatorische maatregelen. Een personendichtheidsbeleid (aantal personen per hectare) is een voorbeeld van een ruimtelijke maatregel.</p> <p>Daarnaast adviseert indiener om bij de keuze van de locatie van de randweg te onderzoeken welke optie de meest geschikte is, rekening houdend met mogelijke risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de (beperkt/zeer) kwetsbare gebouwen en locaties langs de toekomstige Randweg.</p>	<p>1. Bij het uitwerken van de NRD, MER en bestemmingsplan houden we de consequenties van de inwerkingtreding van de Omgevingswet in het oog. We voegen aan de NRD toe om te onderzoeken welke optie het meest geschikt is in relatie tot (beperkt/zeer) kwetsbare gebouwen en locaties..</p>
3	<p>1. Indiener heeft een voorkeur voor alternatief 3, maar wil nog wel kennis nemen van verdere plannen voor bouw en huisvesting in dit gebied.</p>	<p>1. De uitkomsten van het MER zullen uitwijzen welk alternatief vanuit milieukundig perspectief het meest geschikt is.</p>
4	<p><i>1. Meedenken in planvorming</i> Indiener geeft aan graag te willen meedenken in de verdere planvorming van de randweg.</p> <p><i>2. Aantasting landschap</i> Indiener wenst dat de structuur van het landschap en voornamelijk stiltegebied niet aangetast worden. Indiener benoemt het aanleggen van de randweg in een tunnelbak als alternatief; een vorm die verdiept is aangelegd en aan de bovenkant open is. De uitgegraven grond kan als basis voor een beplante geluidswal gebruikt worden.</p> <p><i>3. Aantasting Flora en Fauna</i> Indiener wil de grote diversiteit van planten graag behouden. Indiener ziet dit graag als onderdeel van de besluitvorming.</p> <p><i>4. Aantasting Boomdijk en bereikbaarheid woning</i> Indiener wenst een ononderbroken Boomdijk voor het behoud van deze oude dijk en de leefbaarheid voor de bewoners. Zij geven geen voorkeur aan een doodlopende weg.</p> <p>Daarnaast is indiener benieuwd naar de wijze waarop de Boomdijk met de randweg kruist; op hoogte van de dijk, door een tunnel of viaduct. Hoe de woningen aan de Boomdijk straks bereikbaar zijn en hoe hulpdiensten deze op een acceptabele manier kunnen bereiken.</p> <p><i>5. Waardedaling woning en omliggende tuin</i> Indiener verwacht als gevolg van een waardedaling van de woningen een compensatie in de vorm van planschade.</p> <p><i>6. Geluidsoverlast en lichtvervuiling</i> Indiener geeft voorkeur aan een 60 km/h weg in verband met verwachte geluidsoverlast. Indiener benoemt als toekomstig voordeel dat agrariërs ook gebruik kunnen maken van de randweg.</p> <p>Beplante geluidswallen en de keuze van het wegdek kunnen de geluidsoverlast verminderen. Indiener ziet graag een vergoeding tegemoet voor verdere geluidisolatie voor woningen gelegen langs de randweg.</p> <p>Indiener verwacht lichthinder als gevolg van straatverlichting en verlichting door het verkeer.</p>	<p>1. Indiener kan zich aansluiten bij de bestaande werkgroep randweg Klaaswaal.</p> <p>2. De impact van de verschillende alternatieven op het landschap en het stiltegebied zal in het MER worden onderzocht. Het verdiept aanleggen van de randweg wordt op dit moment als financieel onhaalbaar geacht.</p> <p>3. Flora en fauna wordt als onderdeel van ecologie in het MER onderzocht en is daarmee ook onderdeel van de besluitvorming.</p> <p>4. Vooralsnog is het ononderbroken handhaven van de Boomdijk uitgangspunt van alle alternatieven, waarbij de technische uitwerking in het kader van MER plaatsvindt. Wat betreft de hulpdiensten zijn we momenteel in gesprek met de veiligheidsregio.</p> <p>5. Voor eventuele planschade is wettelijke regelgeving van toepassing. Dit is een afzonderlijke procedure die los staat van het MER en het bestemmingsplan.</p> <p>6. Het uitgangspunt voor de alternatieven is, vanwege de geprognoseerde verkeersintensiteiten, 80 km/h. Echter zullen we voor de alternatieven die verkeerskundig gezien voldoen aan de gestelde doelstellingen ook een 60 km/h variant onderzoeken. Voor alternatieven die bij 80 km/h niet aan de (verkeerskundige) doelstellingen voldoen zal geen 60 km/h variant worden onderzocht, omdat het oplossend vermogen bij 80 km/h groter zal zijn en het alternatief bij 60 km/h dan ook niet aan de doelstelling zal voldoen.</p> <p>Aan de hand van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd of aanvullende maatregelen ten aanzien van het voorkomen van geluidsoverlast nodig zijn. Geluidsfchermingsmaatregelen zullen landschappelijk ingepast worden.</p>

	<p>7. <i>Blootstelling aan uitlaatgassen met fijnstof</i> Indiener is van mening dat er voor de randweg een 60 km/h regime moet komen, omdat er dan minder uitlaatgassen geproduceerd worden.</p> <p>8. <i>Handhaving snelheid verkeer</i> Indiener uit zorgen over het lange rechte stuk zoals nu is weergegeven bij de alternatieven en vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van toekomstige weggebruikers.</p>	<p>Lichthinder maakt onderdeel uit van de onderzoeken in het MER. Eventuele effecten als gevolg van straatverlichting en verlichting van het verkeer worden voor alle alternatieven onderzocht.</p> <p>7. Zie antwoord 4.6.</p> <p>8. In het MER wordt onderzocht welke weg categorie het best passend is bij de verwachte verkeersintensiteiten volgens het principe van Duurzaam Veilig, uitgewerkt in ontwerprichtlijnen voor het ontwerp van wegen, zodat de verkeersveiligheid geborgd kan worden. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt ook rekening gehouden met dit principe van 'Duurzaam Veilig'.</p>
5	<p>1. <i>Sluipverkeer</i> Indiener is van mening dat de randweg Klaaswaal een sluipverkeerroute wordt, lopend via de N487, de randweg Klaaswaal, de N489, de N217 Kiltunnel en de N3.</p> <p>2. <i>Nut en noodzaak</i> Indiener vindt het opvallend dat er een dertigtal woningen echt profiteren van de randweg Klaaswaal, terwijl deze bewoners zich bij de aanschaf van hun woning bewust waren dat er veel verkeer langs de woning rijdt. Ditzelfde geldt voor de bewoners van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Indiener is van mening dat de randweg Klaaswaal ten koste gaat van vele andere bewoners.</p> <p>3. <i>Effecten randweg</i> Indiener is van mening dat de randweg Klaaswaal verkeersoverlast voor andere bewoners zal veroorzaken, het open karakter van de Hoeksche Waard aantast en dat diverse agrarische ondernemen gedwongen worden om mee te werken aan de realisatie van de weg. Naast gedwongen verkoop wordt de bereikbaarheid van de percelen aangetast.</p> <p>4. <i>Verkeersoverlast Boemdijk</i> Indiener wijst erop dat de bewoners aan de Boemdijk te maken krijgen met een toename van verkeersoverlast als gevolg van de langzaam verkeersaansluiting langs de Randweg tussen de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en Boemdijk. Indiener vraagt aandacht voor het oprijzicht vanuit de Boemdijk op het voorrangswielpad langs de N488 en deze in overeenstemming te brengen met de geldende normen van het CROW.</p> <p>Daarnaast wil indiener graag onderbouwd zien op welke wijze de Boemdijk geschikt wordt gemaakt voor een toename van het (landbouw)verkeer.</p> <p>5. <i>Lange Biesackersweg</i> Indiener is van mening dat er weinig aandacht is voor het oost-west verkeer, omdat onder andere de Lange Biesackersweg wordt afgesloten. Dit zal overlast veroorzaken op de Boemdijk.</p> <p>6. <i>Indiener ontgaat de logica van:</i> - Een max snelheid van 80 km/h i.p.v. 60 km/h vanwege stikstof - het niet aansluiten van de Lange Biesackersweg op de randweg</p>	<p>1. Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluipverkeer aantrekt. In het MER zullen onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluipverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>2. Het ontwikkelen van wegen gebeurt in Nederland volgens het principe van Duurzaam Veilig, uitgewerkt in ontwerprichtlijnen voor het ontwerp van wegen. Uit voorgaande onderzoeken blijkt dat onder andere de Molendijk en Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde hier niet aan voldoen. Hierdoor komt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid van zowel bewoners aan de centrale assen als alle verkeersdeelnemers op deze wegen in het geding. Wij zijn het met u eens dat de oplossing niet een verplaatsing van het probleem mag zijn waarbij de overlast gelijk blijft. Om de effecten in beeld te brengen wordt het MER opgesteld.</p> <p>3. De effecten als gevolg van het verkeer op omliggende woningen en het landschap van de Hoeksche Waard worden in het MER onderzocht. Er wordt gestreefd naar het bereikbaarheid houden van alle bestaande percelen. Bij de nadere uitwerking van de alternatieven wordt dit verder uitgewerkt.</p> <p>4. De effecten als gevolg van de langzaam verkeersaansluiting langs de randweg worden in het MER onderzocht. Het beperkte zicht bij de aansluiting Boemdijk-Rijksstraatweg valt in principe buiten de scope van dit project, maar dit punt wordt wel meegenomen bij het project als de Boemdijk zwaarder wordt belast met verkeer. Het MER moet uitwijzen of de langzaam verkeersaansluiting langs de randweg het meeste oplossend vermogen biedt. Ook wordt onderzocht of de Boemdijk geschikt is voor de toename van het (landbouw)verkeer en welke maatregelen dan eventueel nodig zijn.</p> <p>5. De effecten van het afsluiten van de Lange Biesackersweg en een steriele verbinding bij de Lange Biesackersweg worden in het MER onderzocht.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - het niet aanleggen van een rotonde op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde - het niet aanleggen van een parallelweg langs de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde naar industrieterrein Klaaswaal. De uitbreiding van een handel- en montagebedrijf voor banden leidt tot een toename in verkeersbewegingen. - het verplaatsen van de verkeersoverlast van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde / Schans naar de kruising Boomdijk – Bommelskoussedijk met de N488. 	<p>6. Het uitgangspunt voor de randweg is, vanwege de geprognoseerde verkeersintensiteiten en als onderdeel van het regionale hoofdrouthenet een gebiedsontsluitingsweg met 80 km/h. Echter zullen we voor de alternatieven die verkeerskundig gezien voldoen aan de gestelde doelstellingen ook een 60 km/h variant onderzoeken. Voor alternatieven die bij 80 km/h niet aan de (verkeerskundige) doelstellingen voldoen zal geen 60 km/h variant worden onderzocht, omdat het oplossend vermogen bij 80 km/h groter zal zijn.</p> <p>De Lange Biesakkerweg wordt vooralsnog niet aangesloten op een oostelijke randweg gelet op het aantal aansluitingen dat op een gebiedsontsluitingsweg is toegestaan.</p> <p>Nabij de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde komt naar verwachting wel een aansluiting op de randweg, maar deze komt vooralsnog niet op de dijk zelf om de ingreep in deze cultuurhistorische dijk beperkt te houden. Uit het MER moet blijken wat hiervoor de best passende oplossing is. Met variant C wordt onderzocht wat de effecten van een parallelweg langs de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde naar het industrieterrein Klaaswaal is.</p> <p>Of er sprake is van verkeersoverlast bij het kruispunt van de Rijksweg met de Boomdijk zal uit het MER moeten blijken.</p>
6	<p><i>1. Ontwikkeling bedrijventerrein</i> Indiener wijst erop dat het perceel direct grenzend aan de oostelijke zijde van het bedrijventerrein Klaaswaal in ontwikkeling is.</p> <p><i>2. Ontsluiting ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde</i> Indiener is van mening dat gezien de uitbreiding van het bedrijventerrein Klaaswaal, de variant met een ontsluiting ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde onwenselijk is. Hierdoor zal slechts beperkte verkeersontlasting van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde optreden. Deze oplossing spreekt ook de keuze voor een oostelijke randweg in plaats van een westelijke randweg tegen, omdat er geen verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein optreedt.</p> <p><i>3. Ontsluiting ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde</i> Indiener is van mening dat deze variant de voorkeur geniet boven een variant met een ontsluiting ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en onderbouwt dit. Indiener wijst op een optimalisatie van deze ontsluiting door deze meer zuidelijk aan het perceel in ontwikkeling te laten aansluiten. Hiervoor worden de volgende redenen aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De andere percelen ten oosten van het perceel in ontwikkeling worden minder doorkruist, waardoor deze bruikbaar blijven. Dit levert ook minder financiële kosten met zich mee. - De ontsluiting komt verder van de bestaande bebouwing aan de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde te liggen. - De toegankelijkheid van het toekomstig te ontwikkelen perceel zal verbeteren. <p><i>4. Ontsluiting ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde met een aansluiting op de Rijksweg</i> Indiener is van mening dat deze variant de voorkeur geniet. Indiener wijst er wel op dat de aansluiting met het industrieterrein oostelijker gelegen moet worden om de te ontwikkelen percelen ten oosten van het bedrijventerrein Klaaswaal te ontzien.</p>	<p>1. De gemeente is bekend met de plannen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.</p> <p>2. De onderzoeken uit het MER zullen uitwijzen wat het oplossend vermogen van deze oplossing is, waarbij ook bezien wordt hoe het verkeer vanaf het bedrijventerrein naar deze aansluiting wordt geleid.</p> <p>3. Zie antwoord 6.1. We nemen uw beschouwing over de ontwikkeling aan de oostzijde van het bedrijventerrein mee in de verdere planvorming.</p> <p>4. Zie antwoord 6.2.</p>
7	<p><i>1. Aansluiting randweg op de Botweg</i> Indiener geeft aan dat de ombuiging van de Botweg in het noordelijke deel van de alternatieven onwenselijk is en draagt een viertal alternatieve oplossingen aan. Indiener geeft aan open te staan om deze alternatieven toe te lichten.</p>	<p>1. In het MER wordt onder andere onderzocht wat de effecten van de alternatieven op geluid, stikstof, landschap en verkeer zijn. Daarna volgt de uitwerking van deze aansluiting. Wij nemen uw suggesties waar mogelijk mee.</p>
8	<p><i>1. Alternatief 2</i> Indiener vindt alternatief 2 verre van wenselijk, omdat er dan overlast ontstaat door de langsrijdende voertuigen.</p> <p><i>2. Natuurontwikkeling bij alternatief 1 en 3</i></p>	<p>1. De effecten als gevolg van het verkeer op omliggende woningen en het landschap van de Hoeksche Waard worden in het MER onderzocht.</p> <p>2. We bekijken de koppelkansen die zich voordoen. Het creëren van een natuurlijk gebied is daarbij een van de</p>

	<p>Indiener geeft voorkeur voor alternatief 1 of 3, mede omdat er dan kans ontstaat om tussen de nieuwe randweg en de Botweg natuur of recreatiegebied te ontwikkelen in combinatie met een fietspad langs de Klaaswaalse Vliet vanuit Klaaswaal richting Westmaas. Bijkomend voordeel is dan dat fietsers uit Mijnsheerenland of Westmaas niet meer via de parallelweg van de N489 hoeven te rijden. Het zand vrijkomend uit de natuurontwikkeling kan gebruikt worden voor de fundering van de nieuwe weg.</p>	<p>mogelijkheden, maar daarvoor is eerst duidelijkheid over het tracé nodig. Vervolgens moet bekeken worden of er mogelijkheden zijn om dergelijke initiatieven uit te voeren. Dit hangt van meerdere aspecten af die buiten dit project liggen.</p>
9	<p>1. <i>Geraakte percelen</i> Indiener vraagt aandacht voor de geraakte percelen in het zuiden van de alternatieven, omdat in 2 van de 3 alternatieven percelen grond worden geraakt. Indiener uit zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van de percelen, mede omdat de Lange Biesackersweg een doodlopende weg wordt.</p> <p>2. <i>Kruising Boomdijk – Rijksstraatweg</i> Indiener wijst erop dat de kruising Boomdijk met Rijksstraatweg in de huidige situatie al onveilige situaties oplevert. Als er inkomend en uitgaand landbouwverkeer bijkomt, wordt deze kruising nog gevaarlijker.</p> <p>3. <i>Overgang Rijksstraatweg (de heul)</i> Indiener geeft aan dat er in het recent opgeknapte deel van de Rijksstraatweg een bult in het wegdek is ontstaan door het vele verkeer. Als gevolg daarvan zijn harde klappen te horen. Tijdens deze opknopbeurt hebben zij onprettige ervaringen met de provincie Zuid-Holland ervaren.</p> <p>4. <i>Bereikbaarheid</i> Indiener uit zorgen over de bereikbaarheid van de percelen als gevolg van het verkeersluw maken van de Molendijk.</p>	<p>1. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, bestaande bebouwing en bestaande wegen. Dit is vooraf echter niet uit te sluiten, omdat er onder andere ook rekening gehouden moet worden met ontwerpeisen voor het wegontwerp in het kader van Duurzaam Veilig. De bestaande alternatieven zijn nog niet definitief en onder voorbehoud van wijzigingen. Er wordt gestreefd naar een blijvende bereikbaarheid van alle percelen.</p> <p>2. Het beperkte zicht bij de aansluiting Boomdijk-Rijksstraatweg valt in principe buiten de scope van dit project, maar dit punt wordt wel meegenomen bij het project indien de Boomdijk zwaarder wordt belast met verkeer.</p> <p>3. We leggen dit aandachtspunt voor aan de wegbeheerder.</p> <p>4. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, bestaande bebouwing en bestaande wegen. Er wordt gestreefd naar een blijvende bereikbaarheid van alle percelen.</p>
10	<p>1. <i>Algemeen</i> Indiener is van mening dat de randweg, binnen het huidige zoekgebied, niet de oplossing gaat bieden die nodig is. De randweg sluit aan op de N217 die in de huidige situatie het verkeer niet kan verwerken. Daarnaast wordt verwacht dat de randweg een oplossing zal vormen voor de problematiek op de A29 en een alternatieve verbinding zal vormen. Indiener wijst er ook op dat de verbinding met Oud-Beijerland of direct aansluiten op de A29 niet is overwogen. Het huidige zoekgebied biedt onvoldoende perspectief voor de mogelijkheden.</p> <p>2. <i>Alternatieven i.p.v. de oostelijke randweg</i> Indiener wijst erop dat een westelijke randweg aantoonbaar goedkoper is en dat er minder gedupeerden zijn. Ook toont indiener onbegrip voor het feit dat een westelijke randweg, in plaats van een oostelijke randweg, minder goed in het landschap zou passen. De ontsluiting van het industrieterrein kan door een bypass, ook in combinatie met een westelijke randweg.</p> <p>Een ander alternatief is het verhuizen van het industrieterrein Klaaswaal naar Numansdorp of Heinenoord dichtbij de op- en afritten van de A29.</p> <p>Daarnaast geeft indiener aan dat door het projectteam is aangegeven dat de Langeweg verder ontwikkeld wordt. Het voorstel van de indiener is om de Langeweg door te trekken naar Numansdorp en de N489 door te trekken over de A29, aansluitend op de Langeweg. Creëer vervolgens nog een afrit van de A29 bij de verlenging van de A29.</p> <p>3. <i>Medewerking</i> Indiener wil geen medewerking verlenen aan het realiseren van een randweg die ofwel in de achtertuin dan wel over de betreffende woning heen gaat. Indiener wil graag concreet weten hoe zij gecompenseerd worden. Indiener wil duidelijk over de</p>	<p>1. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km varianten in het MER te onderzoeken, besloten wij om eerst voornoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p> <p>2. Zie antwoord 10.1. Wij hebben uw voorstel bekeken om de Langeweg door te trekken naar het zuiden. Hiervoor zijn nog geen plannen in voorbereiding, maar wel om de Korteweg aan te passen. Wij komen tot de conclusie dat hierdoor de schakel als onderdeel van de vorkstructuur (de regionale doorgaande wegenstructuur) aan de westzijde van de A29 komt te liggen. De doelstelling is om de vorkstructuur aan de oostzijde van de A29 te realiseren voor de oostkant van de Hoeksche Waard. Een extra aansluiting op A29 wordt niet haalbaar geacht ook met het oog op de plannen voor een eventuele doortrekking van A4 naar dit punt.</p> <p>Op het bedrijventerrein Klaaswaal is nu een beperkte uitbreiding toegestaan. Het is bij de gemeente bekend dat bedrijven gebruik willen maken van deze uitbreiding en geen plannen hebben om te verplaatsen. Het samenvoegen of verplaatsen van de 2 industrieterreinen wordt niet overwogen.</p> <p>3. We proberen u zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de toekomst. Dit vraagt echter wel een zorgvuldig onderzoek waarin alle belangen meegewogen worden.</p>

	<p>toekomst en weet nu 2 jaar niet waar zij aan toe zijn. Dit geldt voor alle (mogelijke) gedupeerden.</p> <p>4. <i>Maatschappelijk belang</i> Indiener is van mening dat zij het maatschappelijk belang niet terugzien voor wat betreft het gekozen zoekgebied. Het voordeel is te beperkt. Ook geeft de indiener aan dat het projectteam dit onvoldoende weet te onderbouwen.</p> <p>5. <i>Verkeersveiligheid</i> De randweg zal een deel van de bewoners scheiden van Klaaswaal. Indiener uit zorgen over de oversteekbaarheid van de randweg met de fiets of als voetganger en over een mogelijke onoverzichtelijke rotonde bij de N489 en Botweg in het noorden van het zoekgebied.</p> <p>6. <i>Alternatieven</i> Alternatief 1 heeft voor de indiener onder andere de voorkeur vanaf de N489 tot aan de Kreupeleweg, afhankelijk van de wijze van inpassing in de omgeving en maatregelen tegen geluidsoverlast, maar is van mening dat deze ten zuiden van de Kreupeleweg te dicht langs Klaaswaal loopt en geluidsoverlast zal veroorzaken. De voormalige landbouwpercelen aan de Botweg, welke niet meer bruikbaar zijn, kunnen als natuurcompensatie voor de randweg gebruikt worden.</p> <p>Alternatief 2 is voor de indiener niet bespreekbaar voor het gedeelte tussen de N489 en Kreupeleweg. Het tracé loopt ook door het stiltegebied en indiener is van mening dat de keuze hiervoor onvoldoende onderbouwd is. Ook worden er overbodig veel woningeigenaren en bedrijven in dit alternatief geraakt.</p> <p>Alternatief 3 heeft voor de indiener onder andere de voorkeur vanaf de N489 tot aan de Kreupeleweg, afhankelijk van de wijze van inpassing in de omgeving en maatregelen tegen geluidsoverlast, maar vraagt wel inzicht in de wijze waarop zij gecompenseerd worden. De voormalige landbouwpercelen aan de Botweg, welke niet meer bruikbaar zijn, kunnen als natuurcompensatie voor de randweg gebruikt worden.</p>	<p>Alleen dan kunnen wij juiste beslissing nemen.. Dit kost tijd en wij hopen op uw begrip hiervoor.</p> <p>Daarnaast begrijpenwe uw zorgen en onzekerheid over het realiseren van een randweg langs of over uw woning. Voor schadeloosstelling en planschade is wettelijke regelgeving van toepassing. Wanneer het tracé bekend is, kunnen wij u hierover verder informeren. .</p> <p>4. Het MER zal inzicht geven op alle milieueffecten voor Klaaswaal en omgeving. Daaruit moet blijken welke oplossing maatschappelijk voldoende oplossend vermogen biedt ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>5. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief wordt rekening gehouden met verkeersveiligheid en het realiseren van voldoende en kwalitatief goede oversteekplaatsen, vandaar dat aansluitingen op de randweg zo mogelijk als rotonde worden gedacht.</p> <p>6. In het MER zullen onder andere de effecten van de door u genoemde onderwerpen onderzocht worden.</p> <p>We bekijken de koppelkansen die zich voordoen. Het creëren van een natuurlijk gebied is daarbij een van de mogelijkheden, maar daarvoor is eerst duidelijkheid over het tracé nodig. Vervolgens moet bekeken worden of er mogelijkheden zijn om dergelijke initiatieven uit te voeren. Dit hangt van meerdere aspecten af die buiten dit project liggen.</p>
11	<p>1. <i>Verschuiven van het probleem</i> De indiener geeft aan dat de Molendijk beperkt ontlast zal worden, omdat autoverkeer van Numansdorp naar Oud-Beijerland gebruik blijft maken van de Molendijk. Daarnaast zal lokaal (vracht)verkeer, hulpdiensten en busverkeer ook op de Molendijk blijven rijden.</p> <p>Daarnaast zullen er meer knelpunten voor het oost-west verkeer optreden, omdat alternatieven als de Boomdijk en Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde vaker gebruikt zullen worden. De westelijke zijden van deze 2 wegen zijn hiervoor ongeschikt. En de oost-west verbindingen voor (schoolgaande) fietsers worden gevaarlijker.</p> <p>Indiener is van mening dat de randweg een sluiproute wordt tijdens file op de A29 en meer verkeer op de Oud-Cromstrijensdijk Westzijde, Schenkeldijk, Bommelskoussedijk en Kortweg West veroorzaakt. Zo creëert het meer gedupeerden dan in de huidige situatie aan de Molendijk en levert het verkeersonveilige situaties op.</p> <p>2. <i>Uitwerking</i> Als er toch een weg moet komen, wijst indiener erop rekening te houden met de volgende aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zorgvuldige inpassing in het landschap en stedelijke omgeving passend bij de identiteit van het gebied. • Versnippering landbouwpercelen nabij de ontsluiting van de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde en de 	<p>1. De aanleg van een randweg zal gepaard gaan met aanvullende maatregelen in de kern, zodat ook de verkeersstroom Numansdorp – Oud-Beijerland op de Molendijk zal afnemen.</p> <p>De effecten op het oost-west verkeer en verkeersveiligheid zijn aandachtspunten en worden in het MER onderzocht. Hiervoor wordt ook onderzocht wat de effecten op de Boomdijk en de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde zijn en wordt beoordeeld of deze geschikt zijn.</p> <p>Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluiptverkeer aantrekt. In het MER worden onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluiptverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>2. We nemen dit mee in de verdere planvorming.</p>

<p>randweg. Voorstel is een gelijkvloerse ontsluiting ter hoogte van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternatief 1 loopt te dicht langs de kern Klaaswaal • Alternatief 2 volgt op een meer natuurlijke wijze de bestaande structuur van het landschap. Als dit tracé iets oostelijker komt te liggen tussen de Boomdijk en Energieweg wordt schuine doorsnijding van percelen beter voorkomen. <p>3. <i>Voordelen erftoegangsweg van 60 km/h als alternatief</i></p> <p>Indiener is van mening dat een erftoegangsweg beter past bij de identiteit van het gebied, dat er spaarzamer wordt omgegaan met kostbare landbouwgrond en er minder grondeigenaren gedupeerd worden. Daarnaast wordt de route minder aantrekkelijk voor sluipverkeer, omdat er geen snellere route wordt gecreëerd. De huidige oost-west verbindingen kunnen gehandhaafd blijven en er treedt minder milieubelasting op omdat het verkeer langzamer rijdt. Indiener benoemt als bijkomend voordeel dat langzaam verkeer gebruik kan maken van de randweg, waardoor overlast van landbouwverkeer niet verschoven wordt naar omliggende dijken. Ook past een erftoegangsweg beter in de bestaande wegenstructuur van de Hoeksche Waard.</p> <p>De indiener doet een aantal voorstellen voor de aansluiting van de randweg op de Smidsweg en de overloop op de Boomdijk. Daarnaast presenteert de indiener een nieuw alternatief die aan de zuidzijde afwijkt van de huidige alternatieven. Indiener stelt voor om ook een langzaam verkeersbaan langs het tracé aan te leggen om de dijken te ontlasten.</p> <p>De indiener heeft het initiatief genomen om meerdere (lokale) partijen uit te nodigen om hun belangen te verduidelijken. Daaruit is gebleken dat zij een 60 km/h variant onderzocht willen zien in het MER en onderbouwen dit.</p> <p>4. <i>Communicatie</i></p> <p>Indiener geeft aan dat informatie en kennisgeving over dit onderwerp niet altijd transparant is geweest en er belanghebbenden zijn die niet geïnformeerd waren. Daarbij wordt voornamelijk gedeut op de werkgroepbijeenkomst van 13 juli 2020.</p> <p>5. <i>Onderbouwing 80 km/h</i></p> <p>Indiener vraagt om een verklaring van Royal HaskoningDHV waaruit blijkt dat een 80 km/h het uitgangspunt moet zijn voor de te realiseren randweg. Dit terwijl, zoals indiener aangeeft, er gesproken wordt over het binnen enkele jaren downgraden van deze weg naar een 60 km/h weg als blijkt dat deze niet veilig is of aansluit bij het bestaande landschap en wegenstructuur.</p>	<p>3. Het uitgangspunt voor de alternatieven is, vanwege de geprognoseerde verkeersintensiteiten en als onderdeel van het regionale hoofdnet een gebiedsontsluitingsweg 80 km/h. Echter zullen we voor de alternatieven die verkeerskundig gezien voldoen aan de gestelde doelstellingen ook een 60 km/h variant onderzoeken. Voor alternatieven die bij 80 km/h niet aan de (verkeerskundige) doelstellingen voldoen zal geen 60 km/h variant worden onderzocht, omdat het oplossend vermogen bij 80 km/h groter zal zijn en het alternatief bij 60 km/h ook niet aan de doelstelling zal voldoen.</p> <p>De door u geschetste alternatieven met T-aansluitingen hebben vanuit veiligheidsoverwegingen met het oog op het overstekende fietsverkeer niet onze voorkeur. Naast uw wens om bij de tracés zoveel mogelijk kadastrale grenzen te volgen, wat ook ons uitgangspunt is, zal het wegontwerp ook moeten voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor dit type wegen en de daarbij passende boogstralen, waar in uw schetsen onvoldoende rekening mee is gehouden.</p> <p>4. Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. Wij ontvingen eerder suggesties voor verbeteringen, die wij ter harte nemen. Mocht u desondanks ervaren dat u niet voldoende geïnformeerd bent, dan nodigen wij u uit om contact met ons op te nemen.</p> <p>5. Het ontwikkelen van wegen gebeurt in Nederland volgens het principe van Duurzaam Veilig. Dat heeft zijn uitwerking gekregen in een categorisering van wegen met elk eigen en herkenbare vormgevingseisen zoals weergegeven in de Handboeken Wegontwerp van CROW. In overeenstemming met dit principe wil de gemeente de randweg vormgeven. Gelet op de beoogde functie in het regionale hoofdnet van de Hoeksche Waard en mede gelet op de te verwachten verkeersintensiteit die eerder is bepaald op 8.700 motorvoertuigen per etmaal is een gebiedsontsluitingsweg dan de meest logische wegcategorie. Volgens de richtlijnen mag een erftoegangsweg (tot 60 km/h) ongeveer 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Echter zullen we voor de alternatieven die verkeerskundig gezien voldoen aan de gestelde doelstellingen ook een 60 km/h variant onderzoeken. Voor alternatieven die bij 80 km/h niet aan de (verkeerskundige) doelstellingen voldoen zal geen 60 km/h variant worden onderzocht, omdat het oplossend vermogen bij 80 km/h groter zal zijn en het alternatief bij 60 km/h ook niet aan de doelstelling zal voldoen.</p> <p>Het is het voornemen van de gemeente om bij de definitieve besluitvorming over de randweg al te kiezen</p>
--	---

		<p>voor een gebiedsontsluitingsweg of eventueel een erftoegangsweg, aangezien deze keuze gevolgen heeft voor de vormgeving en inrichting.</p>
12	<p>1. <i>Navigatieapparatuur</i> Indiener wijst erop dat de navigatieapparatuur, die voornamelijk vrachtwagens door het centrum van Klaaswaal leidt, een onderdeel is van de verkeersproblematiek in Klaaswaal. Indiener pleit ervoor om het gesprek aan te gaan met de ontwikkelaars van deze navigatiesoftware.</p> <p>2. <i>Verkeersonveiligheid</i> De indiener wijst erop dat het rapport van Goudappel Coffeng, waarin de knelpunten voor de verkeersproblematiek zijn aangegeven, voornamelijk berusten op gevoelens. De gemeente had destijds in 2012 ook al maatregelen kunnen nemen om het gevoel van verkeersonveiligheid weg te nemen.</p> <p>3. <i>Ruimtelijke kwaliteit</i> Indiener vraagt zich af waarop de gemeente baseert dat de randweg een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, leefomgeving en leefbaarheid (in Klaaswaal) teweeg brengt.</p> <p>4. <i>Zoekgebied</i> Indiener wijst op de aanwezigheid van een stiltegebied op korte afstand van de geprojecteerde randweg. Indiener vraagt zich af waarom het zoekgebied hierop niet wordt aangepast.</p> <p>5. <i>Keuze oostelijke randweg</i> Indiener vindt het argument van het verstoren van de snelwegpanorama niet valide om te onderbouwen om voor een oostelijke randweg te kiezen. Daarnaast zou een oostelijke randweg meer toekomstwaarde bieden, maar indiener stelt dat hier een hoge onzekerheidsfactor aan verbonden zit.</p> <p>6. <i>Randweg Klaaswaal</i> Indiener is van mening dat de randweg meer dan alleen een randweg is; namelijk een provinciale weg met zo min mogelijk aansluitingen. Indiener wijst erop dat er al een provinciale weg ligt (de N488). De indiener vraagt hoe dit verklaard kan worden richting de bewoners van Numansdorp en voornamelijk de bewoners aan de Middelsluisdijk Oostzijde.</p> <p>7. <i>Versnippering percelen</i> Indiener wijst erop dat alternatief 3 het perceel in het zuidelijke deel van het tracé in 5 stukken achterlaat. Deze doorsnijding is van grote invloed op het bedrijfsmiddel van een agrarische onderneming: grond. Indiener uit zorgen over de bereikbaarheid en bewerkbaarheid van de 5 percelen. Indiener vraagt hoe zich dit verhoudt tot het spaarzaam omgaan met landbouwgrond zoals beschreven in de Energievisie. De indiener uit zorgen over de bereikbaarheid.</p> <p>8. <i>(Agrarisch) oost-west verkeer</i> De indiener vraagt of er onderzoek is gedaan naar de verkeersbewegingen van oost naar west en of hier rekening mee is gehouden bij het opstellen van de oost-west oplossingen bij de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde. Indiener is van mening dat de oost-west verbindingen onvoldoende beschouwd zijn in de NRD.</p> <p>9. <i>Verschuiven problematiek naar Energieweg</i> De indiener is van mening dat de problematiek van de Molendijk als gevolg van de aanleg van de randweg wordt verschoven naar de Energieweg. De indiener vraagt zich af waarom er geen</p>	<p>1. Deze optie is bekeken, maar zal geen oplossing vormen voor de verkeersoverlast in Klaaswaal. Naast chauffeurs die niet bekend zijn en afhankelijk zijn van navigatieapparatuur wordt een groot deel van de overlast veroorzaakt door chauffeurs die wel lokaal bekend zijn. De randweg zal een belangrijke schakel worden in de verbindingswegen tussen de dorpen om de overlast in Klaaswaal op te lossen.</p> <p>2. Naast de bekende (letsel)ongevallen heerst er inderdaad een gevoel van onveiligheid. Het wegnemen van dit gevoel lost echter een deel van de problematiek op. Doordat de wegen onder andere niet passen bij de hoeveelheid en typen verkeer die het verwerkt, ontstaat er verkeersproblematiek in Klaaswaal (ook geconcludeerd in het rapport van Goudappel Coffeng, 2012). Daarnaast zijn er in 2017 bewonersavonden georganiseerd en ontwerpen voorgelegd over maatregelen in de kern Klaaswaal om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een deel van deze maatregelen is in uitvoering of al uitgevoerd. Daarmee is de verkeersveiligheid verbeterd, maar deze maatregelen bieden echter onvoldoende oplossing voor de verkeersoverlast in Klaaswaal.</p> <p>3. De hoeveelheid en typen verkeer passen niet bij de wegen in de kern. Om deze wegen te ontlasten zal er minder ruimte zijn voor (doorgaand) verkeer. Met de randweg ontstaat er de mogelijkheid om deze wegen opnieuw in te richten en daarmee de ruimtelijke kwaliteit in de kern Klaaswaal te verbeteren.</p> <p>4. De aanleg van de randweg is het een kwestie van het afwegen van belangen. Het stiltegebied wordt ook als belang meegewogen.</p> <p>5. De impact op het landschap van de oostelijke en westelijke randweg is indertijd beoordeeld door externe deskundigen en het Kwaliteitsteam Hoeksche Waard. De gemeente besloot op basis van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. opnieuw een verkenning te doen naar de effectiviteit van de westelijke randweg en bij een positief oordeel deze alsnog meenemen in het MER.</p> <p>6. Met de aanleg van de randweg wordt ook het afronden van de beoogde regionale hoofdwegenstructuur (vorkstructuur) beoogd buiten de kern van Klaaswaal, zodat het huidige tracé van de N488 (in de kern Klaaswaal) afgewaardeerd kan worden naar een type weg die past bij de omgeving. De effecten van de randweg worden in het MER ook rondom de Middelsluisdijk Oostzijde onderzocht.</p> <p>7. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, bestaande bebouwing en bestaande wegen. Doorsnijding van percelen valt van tevoren niet uit te sluiten, omdat er onder andere ook rekening gehouden moet worden met eisen voor het wegontwerp in het kader van verkeersveiligheid. De bestaande alternatieven zijn nog niet definitief en onder voorbehoud van wijzigingen. Er wordt gestreefd naar een blijvende bereikbaarheid van alle percelen.</p> <p>8. Er is in 2017 door Megaborn een verkeerstelling uitgevoerd, waarbij ook het oost-west verkeer is onderzocht. Daaruit is gebleken dat de Oud-Cromstrijensdijk Westzijde – Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde (en vervolgens Hoekseweg) de belangrijkste oost-west verbinding is. In de NRD is daar rekening mee gehouden door deze verbinding in stand te houden voor het oost-west verkeer.</p> <p>9. Zie antwoord 12.6.</p>

<p>gebruik wordt gemaakt van de bestaande provinciale weg (N488 Rijksweg).</p> <p><i>10. Alternatieven</i> Indiener is van mening dat alternatief 1 en 2 op een zorgvuldige wijze in het landschap ingepast zijn en voldoende rekening houdt met bedrijfseconomische gevolgen. Daarentegen vindt de indiener dat bij alternatief 3 onvoldoende rekening is gehouden met de geformuleerde uitgangspunten in de NRD: het tracé is niet op een zorgvuldige wijze ingepast in het landschap, perceelsgrenzen worden niet gerespecteerd en het is te dicht bij het stiltegebied geprojecteerd. Ook is hier een boerengolfbaan gelegen die in aantrekkelijkheid (rust en ruimte) zal afnemen. De indiener vraagt zich af hoe de negatieve milieubelasting van alternatief 3 gecompenseerd wordt.</p> <p>De indiener stelt ook nog een tweetal alternatieven voor en heeft de voor- en nadelen ten opzichte van de huidige drie alternatieven opgesomd.</p> <p><i>11. Lange Biesackersweg</i> Indiener is van mening dat het afsluiten van de Lange Biesackersweg onnodig is en als een vorm van kapitaalvernietiging kan worden beschouwd, omdat het van belang is voor verschillende bedrijven en het oost-west (landbouw)verkeer.</p> <p><i>12. Te onderzoeken thema's</i> Indiener wijst erop dat bij het thema verkeer en vervoer de gevolgen voor agrarisch verkeer ook onderzocht moeten worden en is benieuwd naar de consequenties van de afnemende bereikbaarheid op fijnstof en stikstofuitstoot.</p> <p><i>13. Communicatie</i> Indiener vraagt zich af waarom grondeigenaren niet bij het proces betrokken zijn, omdat zij de grootste offers moeten brengen.</p> <p><i>14. 60 km/h regime</i> De indiener vraagt zich waarom er geen (gedeeltelijke) 60 km/h variant wordt onderzocht, omdat indiener verwacht dat een 80 km/h variant in de navigatiesoftware wordt opgenomen.</p> <p><i>15. Nut en noodzaak</i></p>	<p>Daarnaast zullen wij ook een alternatief onderzoeken, waarbij het zuidelijk deel van de Rijksweg in gebruik blijft als onderdeel van het regionale hoofdwegennet.</p> <p>10. Zie antwoord 12.7.</p> <p>11. In het MER zullen 2 varianten van de kruising bij de Lange Biesackersweg worden onderzocht: een afsluiting en een steriele kruising (zonder afslaan verkeer). Daarbij betrekken wij de gevolgen voor het (landbouw) verkeer.</p> <p>12. In het MER wordt onderzoek gedaan naar de rijroutes van landbouwverkeer als gevolg van de aanleg van de randweg en naar de effecten op de luchtkwaliteit.</p> <p>13. Alle grondeigenaren in het zoekgebied zijn geïnformeerd. Daarnaast hebben wij met meerdere grondeigenaren gesprekken gehad. Daarnaast doen wij er alles aan om een ieder zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. Alle grondeigenaren hebben daarnaast de mogelijkheid om deel te nemen aan de bijeenkomsten met de werkgroep 'Randweg Klaaswaal'. De gemeente moet alle verschillende, vaak tegengestelde, maar allemaal even belangrijke belangen afwegen tegen eisen op het gebied van verkeer, leefbaarheid, economie, landschap, natuur etc.</p> <p>14. Het ontwikkelen van wegen gebeurt in Nederland volgens het principe van Duurzaam Veilig. Dit heeft zijn uitwerking gekregen in een categorisering van wegen met elk eigen en herkenbare vormgevingseisen zoals weergegeven in de Handboeken Wegontwerp van CROW. Overeenkomstig dit principe wil de gemeente de randweg vormgeven. Gelet op de beoogde functie in het regionale hoofdnet van de Hoeksche Waard en mede gelet op de te verwachten verkeersintensiteit die eerder is bepaald op 8.700 motorvoertuigen per etmaal is een gebiedsontsluitingsweg dan de meest logische wegcategorie. Volgens de richtlijnen mag een erftoegangsweg (tot 60 km/h) 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Echter zullen we voor de alternatieven die verkeerskundig gezien voldoen aan de gestelde doelstellingen ook een 60 km/h variant onderzoeken. Voor alternatieven die bij 80 km/h niet aan de (verkeerskundige) doelstellingen voldoen zal geen 60 km/h variant worden onderzocht, omdat het oplossend vermogen bij 80 km/h groter zal zijn en het alternatief bij 60 km/h ook niet aan de doelstelling zal voldoen.</p>
---	---

	<p>De indiener mist een onderbouwing voor de nut en noodzaak voor de aanleg van een nieuwe provinciale weg en wijst op het missen van een pragmatische aanpak, waarbij problemen worden opgelost met wat al aanwezig is.</p>	<p>15. Met de randweg wordt de kern Klaaswaal ontlast van het doorgaande verkeer, zodat verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid van Klaaswaal verbeterd wordt en wordt de regionale hoofdwegenstructuur afgerond buiten de kern Klaaswaal. Daarbij wordt de huidige provinciale weg afgewaardeerd en zullen er in de kern van Klaaswaal aanvullende maatregelen genomen worden.</p> <p>Daarnaast heeft de gemeente bsloten om naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld. Het nulplus-alternatief is het alternatief waarin wordt onderzocht of met de bestaande wegen in combinatie met aanvullende maatregelen kunnen voldoen aan de gestelde doelstellingen.</p>
13	<p><i>1. Overlast Rijkstraatweg</i> Indiener en medeondertekenaars zijn van mening dat met het creëren van een ontsluiting voor landbouwverkeer via de Rijkstraatweg (variant C) het behaalde doel om de verkeersoverlast te verminderen niet volledig wordt behaald. Er blijft dan verkeersoverlast en hinder binnen de bebouwde kom van Klaaswaal. Daartoe zal geluidsoverlast, luchtverontreiniging en lichthinder aan de Rijkstraatweg het gevolg zijn. Indiener meent dat dit het verleggen van het probleem is.</p> <p>Als gevolg van deze aansluiting zal er ook een gevaarlijk kruispunt ontstaan. Indiener wijst erop dat de verkeersveiligheid in het geding komt, omdat dit kruispunt vrijwel direct naast de ingang van het Wellantcollege komt te liggen. Indiener vindt dat er ook aandacht moet zijn voor de klimatologische effecten van deze landbouwverkeersroute op de school en omliggende woningen.</p> <p>Ook heeft de verbindingsweg invloed op de karakteristiek van het landschap. De indieners voorzien een waardevermindering van de woningen.</p> <p><i>2. Termijn indienen zienswijzen</i> Indieners zijn van mening dat de zienswijzentermijn te kort is en behouden zich het recht om gedurende het proces verdere zienswijzen in te dienen.</p>	<p>1. In het MER onderzoeken wij de gevolgen van de aanleg van de randweg. Daarbij betrekken wij de gevolgen voor landschap, geluid, lucht, licht en hinder. Daarnaast kijken wij naar mogelijke verkeersoverlast en verkeersveiligheid. De ligging nabij de ingang van het Wellantcollege betrekken wij hierbij.</p> <p>Voor eventuele waardedaling van woningen is wettelijke regelgeving op het gebied van planschade van toepassing. Dit is een afzonderlijke procedure die los staat van het MER en het bestemmingsplan.</p> <p>2. De NRD heeft 6 weken ter inzage gelegen. Deze termijn vloeit voort uit de Algemene wet bestuursrecht. Een termijn van 6 weken is in Nederland gebruikelijk voor het ter inzage leggen van stukken. .</p>
14	<p><i>1. Onjuiste verkeersaantallen nieuwe randweg</i> Indiener is van mening dat er een sluiproute wordt gerealiseerd tussen de 2 Hoeksche Waardse aansluitingen op de snelweg (Heinenoord en Numansdorp). Hierdoor zal vrachtverkeer en woon-werkverkeer vanuit Numansdorp richting Rotterdam eerder kiezen voor de aansluiting op de A29 bij Heinenoord. Indiener is van mening dat de verkeersaantrekkende werking onvoldoende wordt meegerekend en er alleen naar de hoeveelheden van de Molendijk wordt uitgegaan. Ook worden de effecten voor de inwoners aan de noordwestelijke rand van Westmaas, Mijnsheerenland en de N489 niet benoemd, terwijl deze wel van belang worden geacht door de indiener. Indiener meent dat de maximumsnelheid van 80 km/h deze problematiek vergroot.</p> <p><i>2. Effecten</i> Indiener verwacht overlast als gevolg van geluid, luchtvervuiling en stikstofuitstoot, met name als de verkeersbewegingen groter blijken te zijn. Daarnaast zal de kwaliteit van het uitzicht achteruit gaan. Indiener is van mening dat er een groter probleem dan op de huidige Molendijk wordt gecreëerd.</p>	<p>1. Uit voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) is gebleken dat een randweg nauwelijks tot geen sluipverkeer aantrekt. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluipverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg. In het MER zullen onder andere de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden.</p> <p>2. Uit de onderzoeken in het MER zal in beeld komen wat de effecten van de alternatieven op geluid, luchtvervuiling, stikstof en landschap zijn. Deze effecten worden ook gereflecteerd aan de referentiesituatie . Om een goede vergelijking te maken wordt eerst de referentiesituatie in</p>

	<p>3. <i>Natuurgebied</i></p> <p>Door de voormalige gemeente Cromstrijen is een toekomstvisie opgesteld waarin een waterrijk natuurgebied ten oosten van Klaaswaal is voorgesteld. Indiener geeft aan dat een dergelijke bufferzone, gericht op verkeerslawaaai en in combinatie met waterberging, veel kan oplossen.</p>	<p>kaart gebracht. Alle varianten die we onderzoeken in het MER worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en alle ontwikkelingen waarover een ruimtelijk besluit genomen is (autonome ontwikkelingen).</p> <p>3. We bekijken de koppelkansen die zich voordoen. Het creëren van een natuurlijk gebied is daarbij een van de mogelijkheden, maar daarvoor is eerst duidelijkheid over het tracé nodig. Vervolgens moet bekeken worden of er mogelijkheden zijn om dergelijke initiatieven uit te voeren. Dit hangt van meerdere aspecten af die buiten dit project liggen.</p>
15	<p>1. <i>Impact van COVID19</i></p> <p>Indiener is van mening dat het besluit dat berust op mobiliteitsgegevens uit 2018 en daarvoor niet meer actueel is. Indiener meent dat COVID19 impact heeft op het mobiliteitsgedrag en onderbouwt dit met uitgevoerde onderzoeken. Indiener ziet graag dat er in de verkeergegevens en prognoses rekening gehouden wordt met deze impact op mobiliteit op de lange termijn.</p>	<p>1. Het is nog onduidelijk of en welke blijvende effecten de coronacrisis zal hebben op het verkeer. Daarnaast wordt de hinder in de kern vooral veroorzaakt door vrachtverkeer en het landbouwverkeer. De coronacrisis zal voor deze soorten verkeer nauwelijks invloed hebben. Voor het MER zal een nieuw verkeersmodel gebruikt worden. In het MER zullen de effecten van corona op verkeer worden beschouwd.</p>
16	<p>1. <i>Nut en noodzaak</i></p> <p>Indiener is van mening dat de getoonde foto's van de Molendijk niet spiegelen met de werkelijkheid. Daarnaast meent indiener dat ook na de aanleg van de randweg het busvervoer, landbouwverkeer, vrachtauto's en fietsende schoolkinderen nog steeds op de Molendijk te vinden zijn. De indiener vraagt zich af of de randweg het probleem daadwerkelijk oplost of slechts verspreid dan wel verplaatst.</p> <p>2. <i>"Alle inwoners"</i></p> <p>Indiener wijst erop dat er gesproken wordt over "alle inwoners van Klaaswaal" in de rapporten en in de pers. Een groep inwoners is geen voorstander van een randweg.</p> <p>3. <i>Verkeersonveiligheid</i></p> <p>De genoemde verkeersonveiligheid is volgens de indiener lastig te kwantificeren. Er zijn geen incidenten op de Molendijk en Rijkstraatweg te vinden. Indiener is van mening dat het gevoel van onveiligheid de aanleg van een randweg niet rechtvaardigt.</p> <p>4. <i>Covid-19</i></p> <p>Indiener vraagt zich af hoe er rekening wordt gehouden met de afname van mobiliteit als gevolg van Covid-19 en de toename van verkeer op de centrale as in Klaaswaal ten opzichte van de regionale en landelijke trend.</p> <p>5. <i>In het verleden genomen reducerende maatregelen</i></p> <p>De indiener vraagt zich af of er in het verleden reducerende maatregelen gefaciliteerd zijn voor de bewoners aan de Molendijk en Rijkstraatweg. De indiener vraagt ook of er alternatieven zijn onderzocht die de overlast zouden verminderen.</p> <p>6. <i>Bevoordeling</i></p>	<p>1. Uit de verschillende uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de Molendijk en Rijkstraatweg (deel binnen de kom) niet geschikt zijn voor de intensiteiten en typen verkeer die het moet verwerken. De randweg in combinatie met aanvullende maatregelen in de kern moet de intensiteiten en typen verkeer op de Molendijk terugbrengen tot een acceptabel niveau (waarmee voldaan kan worden aan het principe van Duurzaam Veilig). Of dit behaald kan worden, zal uit de onderzoeken in het MER moeten blijken.</p> <p>2. De leefbaarheidsknelpunten liggen vooral in de omgeving van de Molendijk, Rijkstraatweg (deel binnen de kom) en Oud Cromstrijensdijk Westzijde en Oostzijde. Daar beoogt de gemeente oplossingen voor te bieden die per saldo duidelijk een verbetering voor Klaaswaal brengen. We hebben er kennis van genomen dat een groep bewoners geen voorstander is van een randweg. De gemeente moet alle verschillende, vaak tegengestelde, maar allemaal even belangrijke belangen afwegen tegen eisen op het gebied van verkeer, leefbaarheid, economie, landschap, natuur etc. Op basis daarvan wordt een besluit genomen.</p> <p>3. Naast het gevoel van onveiligheid zijn er ook (letsel)gevallen geregistreerd. Uit de registratiedata in ViaStat zijn tussen 2015 tot 2020 5 ongevallen, waarvan 1 met slachtoffer, op deze kruising geregistreerd. In diezelfde periode zijn er op de Rijkstraatweg 15 ongevallen, waarvan 4 met slachtoffer geregistreerd. Op de Molendijk waren dit er 13, waarvan 3 met slachtoffer en op de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde 10 ongevallen, waarvan 4 inclusief slachtoffer. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng (2012) blijkt ook dat er in die periode met enige regelmatig ongelukken gebeurden.</p> <p>4. Het is nog onduidelijk of en welke blijvende effecten de coronacrisis zal hebben op het verkeer. Daarnaast wordt de hinder in de kern vooral veroorzaakt door vrachtverkeer en het landbouwverkeer. De coronacrisis zal voor deze soorten verkeer nauwelijks invloed hebben. Voor het MER zal een nieuw verkeersmodel gebruikt worden. In het MER zullen de effecten van corona op verkeer worden beschouwd.</p> <p>5. In 2017 zijn er bewonersavonden georganiseerd en ontwerpen voorgelegd over maatregelen in de kern Klaaswaal om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een deel van deze maatregelen is in uitvoering of al uitgevoerd. Daarmee is de verkeersveiligheid verbeterd, maar deze maatregelen bieden echter onvoldoende oplossing voor de verkeersoverlast in Klaaswaal.</p> <p>6. De eerder uitgevoerde onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke adviesbureaus, waarbij gebruik gemaakt is van informatie die in de loop der jaren beschikbaar is</p>

	<p>De indiener vraagt zich af in hoeverre er in de verschillende onderzoeken rekening is gehouden met selection bias, confirmation bias, interpretation bias en andere vormen van bias.</p> <p>7. <i>Doortrekken A4</i> Indiener vraagt zich af wat het effect op de verkeersbeweging is als de A4 wordt doorgetrokken.</p> <p>8. <i>Westelijke randweg</i> Indiener vraagt om de argumentatie voor het afwijzen van een westelijke variant, anders dan de aansluiting voor het vrachtverkeer op het industrieterrein. Indiener vraagt zich ook af of de samenvoeging van de 2 industrieterrein Klaaswaal en Numansdorp of verplaatsing van eerstgenoemde overwogen is.</p> <p>9. <i>Leveranciers navigatieapparatuur</i> Indiener vraagt zich af of er met de leveranciers van navigatiesystemen gesproken is om omleidingsroutes bij files te ontmoedigen.</p> <p>10. <i>Effecten</i> De indiener uit zorgen over hoe er wordt omgegaan met het stiltegebied, lichtvervuiling, flora en fauna en het bestaande (polder)landschap in de Hoeksche Waard. Daarnaast vraagt de indiener of gegarandeerd kan worden dat de voorzieningen in het dorp op peil blijven ongeacht financiële tegenvallers in dit project.</p> <p>11. <i>Geld en tijdsbesteding</i> Indiener vraagt hoe veel geld er is uitgegeven aan externe bureaus, onderzoeken, rapportages en tijd er is besteed door de gemeente, gemeenteraad, commissies, burgemeesters en wethouders aan dit project.</p> <p>12. <i>Compensatie</i> Indiener vraagt zich af of er afspraken zijn gemaakt over compensatie met betrokkenen.</p> <p>13. <i>Persoonlijke belangen</i> De indiener vraagt of er persoonlijke belangen van raadsleden en/of wethouders een rol kunnen spelen bij het opnieuw agenderen van een randweg.</p>	<p>gekomen. Ook het MER wordt grotendeels gebaseerd op reeds beschikbare informatie en modellen en niet op nieuw wetenschappelijk onderzoek.</p> <p>7. De effecten van het doortrekken van de A4 maakt geen onderdeel uit van deze studie aangezien daarover nog geen besluit is genomen.</p> <p>8. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p> <p>Op het bedrijventerrein Klaaswaal is nu een beperkte uitbreiding toegestaan. Het is bij de gemeente bekend dat bedrijven gebruik willen maken van deze uitbreiding en geen plannen hebben om te verplaatsen. Het samenvoegen of verplaatsen van de 2 industrieterreinen wordt niet overwogen.</p> <p>9. Deze optie is bekeken, maar zal geen oplossing vormen voor de verkeersoverlast in Klaaswaal. Naast chauffeurs die niet bekend zijn en afhankelijk zijn van navigatieapparatuur wordt een groot deel van de overlast veroorzaakt door chauffeurs die wel lokaal bekend zijn. De randweg zal een belangrijke schakel worden in de verbindingswegen tussen de dorpen om de overlast in Klaaswaal op te lossen.</p> <p>10. De effecten op het stiltegebied, lichtvervuiling, flora en fauna en het bestaande landschap zullen in het MER onderzocht worden.</p> <p>Door het (doorgaande) verkeer in Klaaswaal te verminderen zal de leefbaarheid verbeteren. Hierdoor zal het fijner wonen zijn in Klaaswaal. Dit trekt inwoners aan, waardoor er meer draagvlak is voor voorzieningen.</p> <p>11. De eerdere studies zijn opgesteld door de voormalige gemeente Cromstrijen. Deze kosten en tijdsbesteding zijn hierdoor niet goed te achterhalen. De gemeente moet alle verschillende, vaak tegengestelde, maar allemaal even belangrijke belangen afwegen tegen eisen op het gebied van verkeer, leefbaarheid, economie, landschap, natuur etc. Het is evident dat een project met een dergelijke omvang hierdoor veel kosten en tijd met zich meebrengt.</p> <p>12. Er zijn nog geen afspraken gemaakt met betrokkenen over compensatie. Dit volgt pas in een latere fase wanneer het tracé voor de randweg bekend is.</p> <p>13. De randweg maakt deel uit van het coalitieakkoord (hoofdstuk 4, mobiliteit en infrastructuur) dat door de gezamenlijke politieke partijen is opgesteld en die een meerderheid vormen in de door de inwoners gekozen gemeenteraad. Daarnaast had de gemeenteraad van de voormalige gemeente Cromstrijen al een krediet beschikbaar gesteld dat naar de nieuwe gemeente is meegegaan en hiervoor is gereserveerd. Persoonlijke belangen spelen hierin geen rol.</p>
17	<p>1. <i>Mobiliteitsgegevens</i> Indiener is van mening dat het besluit dat berust op mobiliteitsgegevens uit 2018 en daarvoor niet meer actueel is. Indiener meent dat COVID19 impact heeft op het mobiliteitsgedrag en onderbouwt dit met uitgevoerde onderzoeken. Indiener ziet graag dat er in de verkeergegevens en prognoses rekening gehouden wordt met deze impact op mobiliteit op de lange termijn.</p> <p>2. <i>Bedrijventerrein Klaaswaal</i></p>	<p>1. ZHet is nog onduidelijk of en welke blijvende effecten de coronacrisis zal hebben op het verkeer. Daarnaast wordt de hinder in de kern vooral veroorzaakt door vrachtverkeer en het landbouwverkeer. De coronacrisis zal voor deze soorten verkeer nauwelijks invloed hebben. Voor het MER zal een nieuw verkeersmodel gebruikt worden. In het MER zullen de effecten van corona op verkeer worden beschouwd.</p> <p>2. Op het bedrijventerrein Klaaswaal is nu een beperkte uitbreiding toegestaan. Het is bij de gemeente bekend dat</p>

	<p>Indiener is van mening dat het bedrijventerrein beter verplaatst kan worden naar Numansdorp of Heinenoord, omdat daar wel geïnvesteerd zal worden in de bedrijventerreinen.</p> <p>3. <i>Tracé van maart 2020</i> Indiener pleit ervoor om het tracé van maart 2020 in het document 2020-02-03 RWKW-percelenkaart-met-perceelnummers-en-tracés van Royal HaskoningDHV serieus in overweging te nemen, omdat deze minder woningen en landbouwpercelen raakt, niet door het stiltegebied heen gaat, er geen parallelweg nodig is voor het landbouwverkeer en het bedrijventerrein Klaaswaal beter te ontsluiten is.</p> <p>4. <i>2020-02-03 RWKW-percelenkaart-met-perceelnummers-en-tracés van Royal HaskoningDHV</i> Indiener is van mening dat de onderbouwing op basis waarvan het eerder voorgestelde tracé uit het document '2020-02-03 RWKW-percelenkaart-met-perceelnummers-en-tracés van Royal HaskoningDHV' is afgefallen ook van toepassing is op de huidige alternatieven. Namelijk een te schadelijke doorsnijding van de bestaande percelen en bebouwing.</p> <p>5. <i>Ruimtelijke ontwikkeling</i> Indiener verwijst naar het feit dat een oostelijke variant beter voorsortert op toekomstige woningbouwontwikkeling. Indiener geeft aan dat het verplaatsen van het bedrijventerrein ruimte biedt om aan deze wens voor woningbouw te voldoen.</p> <p>6. <i>Alternatieve tracés</i> Indiener vraagt zich af waarom de oplossingsvarianten voor de ontsluiting bij de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde enkel voor alternatief 2 en 3 van toepassing zijn. Indiener vraagt of de laatste alinea bij alternatief 1 en 2 hiermee komt te vervallen.</p> <p>7. <i>MER</i> Indiener geeft aan dat voor wat betreft geluidshinder en slaapverstoring verkeersintensiteit per dagdeel nodig zijn, zodat een conclusie van de geluidsbelasting tijdens dag en nacht bepaald kan worden.</p> <p>Indiener geeft aan dat ook onderzocht moet worden wat de mate van hinder door trillingen rondom de aansluitingen bij de randweg is.</p>	<p>bedrijven gebruik willen maken van deze uitbreiding en geen plannen hebben om te verplaatsen. Het samenvoegen of verplaatsen van de 2 industrieterreinen wordt niet overwogen.</p> <p>3. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p> <p>4. Zie antwoord 17.3.</p> <p>5. Zie antwoord 17.2.</p> <p>6. De oplossingsvarianten (A, B en C zoals benoemd in de NRD) zullen in alle alternatieven onderzocht worden. De laatste alinea bij alternatief 1 en 2 komt inderdaad te vervallen. Dit passen wij aan. .</p> <p>7. Om het aantal slaapverstoorden te bepalen zal gerekend worden met verkeersintensiteiten per dagdeel. Ook zal voor hindergevoelige objecten onderzoek plaatsvinden naar trillinghinder.</p>
18	<p>1. <i>Participatie bewoners Numansdorp</i> Indiener wijst erop dat de bewoners van Numansdorp pas vanaf 13 juli 2020 zijn aangesloten bij de participatie, terwijl zij wel belanghebbenden zijn. Indiener meent dat alternatief 3 daarom ook zonder draagvlak, overleg en inspraak tot stand is gekomen.</p> <p>2. <i>Nut en noodzaak</i> Indiener meent dat COVID19 impact heeft op het mobiliteitsgedrag en onderbouwt dit met uitgevoerde onderzoeken. Indiener vraagt zich af of de randweg nog steeds noodzakelijk is als gevolg hiervan.</p> <p>De indiener meent dat de randweg geen alternatief biedt voor het landbouwverkeer en het openbaar vervoer dat van de Molendijk gebruik maakt.</p>	<p>1. Wij zijn er ons van bewust dat ook u als belanghebbende meegenomen moet worden in de participatie en planvorming.. Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. Mocht u desondanks ervaren dat u niet voldoende geïnformeerd bent, dan nodigen wij u uit om contact met ons op te nemen.</p> <p>Op geen van de alternatieven die in de NRD worden genoemd is een besluit genomen. De NRD is de onderzoeksopzet voor het MER. Alternatief 3 is ontstaan na de bijeenkomst met de werkgroep randweg Klaaswaal van 13 juli 2020.</p> <p>2. Het is nog onduidelijk of en welke blijvende effecten de coronacrisis zal hebben op het verkeer. Daarnaast wordt de hinder in de kern vooral veroorzaakt door vrachtverkeer en het landbouwverkeer. De coronacrisis zal voor deze soorten verkeer nauwelijks invloed hebben. Voor het MER zal een nieuw verkeersmodel gebruikt worden. In het MER zullen de effecten van corona op verkeer worden beschouwd.</p> <p>In het MER worden bij de verschillende varianten ook de gevolgen voor het landbouwverkeer en het openbaar</p>

<p>3. <i>Hoeksche Waard Nationaal Landschap</i> De indiener is van mening dat het aantasten van het snelwegpanorama (van de westelijke randweg) minder nadelig is dan het doorkruisen van de polder ten oosten van Klaaswaal.</p> <p>4. <i>Modernere alternatieven</i> De indiener vraagt zich af of de randweg de meest moderne oplossing is die Klaaswaal te bieden is. Indiener stelt voor om weggebruikers om te leiden door via Google Maps de routes aan te laten passen. Of om een 24/7 afhaalallocatie van pakketpost bij de oprit van de snelweg te realiseren, zodat het vrachtverkeer in Klaaswaal afneemt.</p> <p>Daarnaast uit de indiener zorgen over het feit dat het voorzieningenniveau in Klaaswaal afneemt. Indiener vraagt om een alternatief dat bereikbaarheid van het dorp verbetert.</p> <p>5. <i>Regionale structuur</i> Indiener wijst erop dat de randweg Klaaswaal onderdeel is van de vorkstructuur en onderbouwt dit aan de hand van de structuurvisie Hoeksche Waard (2008). Indiener mist in de NRD de doelstelling om aan te sluiten bij de benoemde ambities omtrent de regionale randweg. De indiener pleit in dit verband voor een zuidelijke randweg van Strijen naar de A29 die globaal langs het tracé van de Lange Biesackersweg zou kunnen liggen.</p> <p>6. <i>MER</i> Indiener wijst erop dat de effecten van de randweg – onder andere door alternatief 3 - verder reiken dan het zoekgebied en dat de effecten ook voor de woningen bij Numansdorp (langs de Middelsluisdijk Oostzijde) onderzocht worden. Indiener uit zorgen over luchtkwaliteit, geluidsoverlast en lichthinder.</p> <p>Daarnaast vraagt de indiener aandacht voor de effecten van licht en geluid op vleermuisroutes en de aanwezige bomen langs de Energieweg te handhaven.</p> <p>Indiener geeft ook aan dat de Energieweg niet geschikt is voor de verkeersintensiteiten die zijn benoemd. Opwaardering naar een 80 km/h zal ook effecten met zich mee brengen. De indiener vraagt zich waarom de effecten voor de Energieweg niet worden meegenomen in de NRD. Een opwaardering naar 80 km/h zou de oversteekbaarheid en veiligheid op de oversteekpunten op de Energieweg verminderen.</p> <p>Indiener geeft aan dat zij omgevingsdraagvlak graag als beoordelingscriterium opgenomen zien.</p> <p>7. <i>Torensteepolder</i> De indiener vraagt om in het onderzoek rekening te houden met de ontwikkeling van de Torensteepolder en te onderzoeken welke effecten er optreden. Verder wordt gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de doorstroming en verkeersveiligheid rondom de Wethouder van der Veldenweg te verbeteren vanwege knelpunten bij kruispunt met Middelsluisdijk OZ (onveilig voor overstekende fietsers en wandelaars), kruispunt met Industriestraat (in spits te druk om in te voegen of over te steken) en kruispunt Energieweg (ronde krijgt te veel verkeer vanaf Wethouder van der Velden weg, zodat verkeer uit Strijen geen ruimte krijgt). De verkeersintensiteit op</p>	<p>vervoer meegewogen en gekeken welke maatregelen nodig zijn.</p> <p>3. De impact op het landschap van de oostelijke en westelijke randweg is indertijd beoordeeld door externe deskundigen en het Kwaliteitsteam Hoeksche Waard. De gemeente heeft besloten op basis van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. opnieuw een verkenning te doen naar de effectiviteit van de westelijke randweg en bij een positief oordeel deze alsnog meenemen in het MER.</p> <p>4. Deze optie is bekeken, maar zal geen oplossing vormen voor de verkeersoverlast in Klaaswaal. Naast chauffeurs die niet bekend zijn en afhankelijk zijn van navigatieapparatuur wordt een groot deel van de overlast veroorzaakt door chauffeurs die wel lokaal bekend zijn. De randweg zal een belangrijke schakel worden in de verbindingswegen tussen de dorpen om de overlast in Klaaswaal op te lossen.</p> <p>Door het (doorgaande) verkeer in Klaaswaal te verminderen zal de leefbaarheid verbeteren. Hierdoor zal het fijner wonen zijn in Klaaswaal. Dit trekt inwoners aan, waardoor er meer draagvlak is voor voorzieningen.</p> <p>5. Een zuidelijke verbinding tussen Strijen en de A29 zal geen oplossing vormen voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal en maakt daarom geen uit van dit onderzoek. In dit geval wordt wel onderzocht om de vorkstructuur (regionale doorgaande wegenstructuur) te completeren.</p> <p>In de structuurvisie uit 2008 wordt aangegeven dat nader onderzoek naar de regionale randweg nodig is. Hierop is het regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld, waarin de vorkstructuur wordt beschreven. De structuurvisie is eind 2019 vervangen door de omgevingsvisie, waarin het oplossen van de grootste knelpunten in het onderliggende wegennet benoemd staat, waaronder de N217, Kiltunnel, Korteweg en de randweg bij Klaaswaal. De doelstelling van de vorkstructuur is in de NRD opgenomen.</p> <p>6. Zowel de aanpassing van de Energieweg als de effecten op de omliggende woningen aldaar worden meegenomen in het onderzoek. De effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) zullen in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>Omgevingsdraagvlak maakt geen onderdeel uit van een milieueffectrapportage. Daarentegen hecht de gemeente wel veel waarde aan de mening van de bewoners, waardoor zij ook vroeg in de planfase en buiten formele inspraakmomenten benaderd worden.</p> <p>7. In het MER worden alle ontwikkelingen waarover een ruimtelijk besluit is genomen meegenomen. Voor de ontwikkeling in de Torensteepolder is dat ook het geval. De kruising Wethouder van der Veldenweg met de Middelsluisdijk Oostzijde valt in principe buiten de scope van dit project, maar dit punt wordt wel meegenomen bij het project als de Wethouder van der Veldenweg zwaarder wordt belast met verkeer. Het MER moet uitwijzen of dit noodzakelijk is.</p>
--	---

	<p>de Wethouder van der Veldenweg levert in de huidige situatie ook problemen op.</p> <p>8. <i>Landbouwverkeer en oost-west verkeer</i> Indiener is van mening dat het landbouwverkeer als gevolg van het 80 km/h regime uitweg over de Middelsluisdijk Oostzijde zal nemen. Indiener ziet hier graag een voor langzaam verkeer veilige voorziening voor de oost-west verbinding. Voor het landbouwverkeer ziet de indiener graag een parallelweg in de lengte van het tracé(alternatief) in noord-zuid richting.</p> <p>Ook geeft de indiener voorkeur aan een rotonde ter hoogte van de kruising van de randweg met de Lange Biesakkersweg waarna de randweg richting de Rijksstraatweg afbuigt.</p> <p>Daarnaast stelt de indiener voor om alternatief 3 in het zuiden van het tracé westelijker te laten afbuigen en aan te sluiten bij het bedrijventerrein (Numansdorp) en onderbouwt dit met voordelen.</p>	<p>8. Zie antwoord 18.6. Effecten op verkeersveiligheid worden in het MER onderzocht.</p> <p>De effecten van een meer westelijk gelegen tracé in het zuiden zal verkend worden. Daaruit moet blijken wat de effecten zijn. Het definitieve tracé kan een combinatie zijn van de verschillende alternatieven.</p>
19	<p>1. <i>Vrachtverkeer</i> Indiener geeft aan dat er bij een gelijkvloerse kruising met de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde, het verkeer naar de Kiltunnel via de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde en de Hoekseweg (en vervolgens via de N3 naar de A15) zal rijden. Indiener geeft aan dat hier door zowel auto- als vrachtverkeer te hard wordt gereden. Indiener geeft aan om dit sluipverkeer te ontmoedigen er geen mogelijkheid moet zijn voor het verkeer om vanaf de randweg richting Klaaswaal of richting de Hoekseweg te rijden.</p>	<p>1. We nemen dit mee in de verdere planvorming. In het MER wordt onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op regionaal niveau. Daaruit moet blijken of het nodig is om maatregelen te nemen, zoals het ontnemen van de mogelijkheid om vanaf de randweg richting Klaaswaal of richting de Hoekseweg te rijden.</p>
20	<p>1. <i>Samenstelling werkgroep Randweg Klaaswaal</i> Indiener maakt er melding van dat belanghebbenden uit Klaaswaal zijn uitgenodigd, maar het project meer belanghebbenden raakt, bijvoorbeeld bij de zuidelijke aansluiting bij Numansdorp. Indiener zegt op eigen verzoek en na aandringen lid te zijn geworden van de werkgroep</p> <p>2. <i>Doelstelling</i> Indiener verwijst naar de Structuurvisie Hoeksche Waard (versie 13 mei 2008) waarin als optie is genoemd een vrij liggende regionale randweg die alle grotere kernen aandoet, maar zoveel mogelijk de kwetsbare dorpskernen en dijkwegen mijdt, zodat de overige gebiedswegen kunnen worden ontlast van doorgaand verkeer en meer worden ingericht voor lokaal en langzaam verkeer. Indiener is van mening dat in de NRD de doelstelling om aan te sluiten op toekomstige ambities ten aanzien van o.a. de regionale randweg niet aan bod komt en wil graag aansluiting bij die eerdere visie. Dat betekent voor indiener dat de aanleg van een nieuwe "zuidelijke randweg tussen Strijen en A29 niet mag ontbreken. De huidige Middelsluisdijk OZ wordt daarvoor ongeschikt geacht vanwege het vele (vracht)verkeer. Voor zo'n weg zou het tracé Lange Biesakkerweg een logische plek zijn en vraagt de doelstelling van het project te verbreden.</p> <p>3. <i>§2.3 Voornemen tot realisatie randweg</i> Indiener is van mening dat de titel van deze paragraaf "Begrenzing zoekgebied" zou moeten zijn en vindt de kaart niet voldoende duidelijk met andere informatie daarop en vindt dat de begrenzing aan de zuidzijde ervan zeer ruim weergegeven is. Daarnaast geeft indiener aan dat het gebied waarop de randweg effect heeft, groter is en dat ook het effect op de woning van indiener meegenomen moet worden</p>	<p>1. Wij zijn er ons van bewust dat er meerdere belanghebbenden meegenomen moeten worden in de participatie en planvorming. Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. In eerste instantie zijn alle grondeigenaren in het zoekgebied aangeschreven. Dit beperkte zich niet alleen tot Klaaswaal. Ook eigenaren uit Numansdorp zijn aangeschreven.</p> <p>2. De zuidelijke verbinding tussen Strijen en de A29 zal geen oplossing vormen voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal en maakt daarom geen uit van dit onderzoek. In dit geval wordt wel onderzocht om de vorkstructuur (regionale doorgaande wegenstructuur) te completeren. In de structuurvisie uit 2008 wordt aangegeven dat nader onderzoek naar de regionale randweg nodig is. Hierop is het regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld, waarin de vorkstructuur wordt beschreven. De structuurvisie is eind 2019 vervangen door de omgevingsvisie, waarin het oplossen van de grootste knelpunten in het onderliggende wegennet benoemd staat, waaronder de N217, Kiltunnel, Korteweg en de randweg bij Klaaswaal. De doelstelling van de vorkstructuur is in de NRD opgenomen.</p> <p>3. Het zoekgebied is niet gelijk aan het onderzoeksgebied. Het zoekgebied betreft de gronden waarop de randweg mogelijk gerealiseerd wordt. Hierop zijn de mogelijke tracés geprojecteerd. Het onderzoeksgebied is breder. Hierin wordt ook naar de te verwachten effecten van de weg op het omliggende gebied gekeken. Per milieuthema wordt, aan de hand van de onderzoeksmethodiek en de te verwachten effecten, het onderzoeksgebied bepaald. Daarnaast zullen de effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p>

<p>4. <i>§5.2 Alternatief Oostelijke Randweg, participatie</i> Indiener ervaart geen open participatieproces nu hij niet wordt betrokken en gevraagd heeft om samenwerking en wil dat er gesprek aan de keukentafel plaatsvindt voordat onomkeerbare beslissingen worden genomen.</p> <p>5. <i>§5.2 Alternatief Oostelijke Randweg uitwerking alternatief 3</i> Belanghebbenden aan de Middelsluisdijk OZ herkennen zich niet in de uitwerking van het 3^e alternatief als uitwerking van hetgeen besproken is in de werkgroepvergadering van 13 juli 2020. Belanghebbenden aan de Middelsluisdijk zijn daarover niet geïnformeerd. Alternatief 3 is zonder draagvlak, zonder overleg en zonder inspraak van belanghebbenden tot stand gekomen.</p> <p>6. <i>§5.2 Alternatief 1 en 2 Oostelijke Randweg; graag rotonde Lange Biesakkerweg</i> Alternatief 1 en 2 voor de randweg worden het minst bezwaarlijk geacht. Verzocht wordt hun woning mee te nemen in het effectenonderzoek en er wordt aandacht voor effect van licht en geluid op vleermuizen aldaar, evenals voor het handhaven van bomen langs de Energieweg. Verder wordt er op gewezen dat ook de Energieweg (nu 60 km weg) opgewaardeerd moet worden naar een 80 km weg en de effecten daarvan ook worden meegenomen. Indiener pleit voor een veilige voorziening voor landbouwverkeer (anders zal dit over Middelsluisdijk OZ gaan rijden) en ook voor fietsers in oost-west richting, als de Energieweg een 80 km weg wordt. Verder wordt gepleit voor aanleg van een parallelweg voor landbouwverkeer over het gehele tracé van de randweg. Verder wordt een rotonde bij de Lange Biesakkersweg gepleit met een afbuiging aldaar van de randweg naar de Rijkstraatweg, zodat de woning van indiener wordt ontzien.</p> <p>7. <i>§5.2 Alternatief 3 Oostelijke Randweg</i> Indiener is niet gelukkig met alternatief 3 omdat dit alternatief te dicht langs de woning van indiener komt, vanwege geluidsoverlast, uitlaatgassen, fijnstof en stikstof en licht passerende auto's en vreest gezondheidsklachten, slapeloosheid en stress ofwel enorme beperking woongenot en waardevermindering woning en vraagt de woning mee te nemen in het effectonderzoek. Ook bij dit alternatief wordt aandacht voor licht in relatie tot vleermuizen gevraagd en voor het handhaven van bomen langs de Energieweg, als buffer tussen de weg en het perceel van indiener. Ook bij alternatief 3 (zoals in NRD opgenomen) zal de Energieweg opgewaardeerd moeten worden naar een 80 km weg met de bijbehorende effecten. Als nadelen van dit alternatief 3 (ten opzichte van alternatieven 1 en 2) worden genoemd: tracé is langer, duurder, natuurgebied "het Muizengat" waar jaarlijks kiekendief broedt, wordt zwaarder belast en dit tracé raakt nieuwe belanghebbenden. Opnieuw wordt gepleit voor afbuiging van randweg naar Rijkstraatweg bij Lange Biesakkersweg om woning te ontzien. Als alternatief wordt genoemd het afbuigen van dit tracé vanaf de Lange Biesakkerweg (in westelijke richting) naar de rand van het bedrijventerrein, om de woning te ontzien met als voordelen: korter en rechter, steek dan recht i.p.v. schuin Oude Diep over, passeert woningen en bedrijven Energieweg op grotere afstand, verder weg van "Het muizengat", minder last voor hun woning en naastliggende huizen, uitritten van woonhuizen en van Gemiva kunnen blijven bestaan, vormt kortere route voor verkeer op randweg en dus beter voor milieu, minder kans op klachten en claims.</p>	<p>4. Zie antwoord 20.1. De gemeente neemt contact op voor het maken van een afspraak voor een gesprek aan de keukentafel zodra de omstandigheden rond Covid dat weer toelaten.</p> <p>5. Zie antwoord 20.1. Op geen van de alternatieven die in de NRD worden genoemd is een besluit genomen. De NRD is de onderzoeksopzet voor het MER. Alternatief 3 is ontstaan na de bijeenkomst met de werkgroep randweg Klaaswaal van 13 juli 2020. In een totaalafweging beoordelen we welk alternatief het meest gunstig is.</p> <p>6. Zowel de aanpassing van de Energieweg als de effecten op de omliggende woningen aldaar zal worden meegenomen in het onderzoek. De effecten van luchtkwaliteit, geluid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) zullen in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes). Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Hierbij wordt ook een alternatief verkend waarbij de randweg ter hoogte van de Lange Biesakkersweg afbuigt naar de Rijkstraatweg. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p> <p>7. Zie antwoord 20.6.</p> <p>8. Omgevingsdraagvlak maakt geen onderdeel uit van een milieueffectrapportage. De gemeente maakt een afweging</p>
--	--

	<p>8. <i>§6.2 Beoordelingskader</i> Gevraagd wordt het omgevingsdraagvlak mee te nemen als beoordelingskader door bij aanwonenden en grondeigenaren op te halen welk alternatief hun voorkeur heeft.</p> <p>9. <i>Communicatie en participatie</i> De mooi beschreven aanpak wordt door indiener anders ervaren waarbij eerst een ontwerp wordt gemaakt en dan wordt afgewacht of er (negatieve) reacties vanuit de omgeving komen.</p> <p>Indiener geeft aan geen tegenstander te zijn van de randweg, maar dat onvoldoende wordt gecommuniceerd en nodigt de gemeente uit om de plannen door te nemen en gezamenlijk keuzes te maken voordat ze een voldongen feit zijn.</p> <p>Indiener sluit af met het verzoek het tracé van alternatief aan de zuidzijde aan te passen zoals eerder omschreven, omdat het huidige tracé volgens indiener onlogisch is.</p>	<p>in het algemeen belang. Daarentegen hecht de gemeente wel veel waarde aan de mening van de bewoners, waardoor zij ook vroeg in de planfase en buiten formele inspraakmomenten om benaderd worden om input te leveren.</p> <p>9. Er is nog geen besluit genomen over de ligging van de randweg, zo geldt ook voor de zuidzijde. Tijdens de planvorming wordt zo veel als mogelijk rekening gehouden met alle verschillende belangen die spelen. Deze formele inspraakmomenten en andere informele bijeenkomsten bedoeld om onder andere deze belangen op te halen. Wij zullen ook uw belangen meenemen in de verdere planvorming.</p>
21	<p>1. Samenstelling werkgroep Randweg Klaaswaal Indiener maakt er melding van dat belanghebbenden uit Klaaswaal zijn uitgenodigd, maar het project meer belanghebbenden raakt, bijvoorbeeld bij de zuidelijke aansluiting bij Numansdorp</p> <p>2. <i>Doelstelling</i> Indiener verwijst naar de Structuurvisie Hoeksche Waard (versie 13 mei 2008) waarin als optie is genoemd een vrij liggende regionale randweg die alle grotere kernen aandoet, maar zoveel mogelijk de kwetsbare dorpskernen en dijkwegen mijdt, zodat de overige gebiedswegen kunnen worden ontlast van doorgaand verkeer en meer worden ingericht voor lokaal en langzaam verkeer. Indiener is van mening dat in de NRD de doelstelling om aan te sluiten op toekomstige ambities ten aanzien van o.a. de regionale randweg niet aan bod komt en wil graag aansluiting bij die eerdere visie. Dat betekent voor indiener dat de aanleg van een nieuwe "zuidelijke randweg tussen Strijen en A29 niet mag ontbreken. De huidige Middelsluisdijk OZ wordt daarvoor ongeschikt geacht vanwege het vele (vracht)verkeer. Voor zo'n weg zou het tracé Lange Biesakkerweg een logische plek zijn en vraagt de doelstelling van het project te verbreden.</p> <p>3. <i>§2.3 Voornemen tot realisatie randweg</i> Indiener is van mening dat de titel van deze paragraaf "Begrenzing zoekgebied" zou moeten zijn en vindt de kaart niet voldoende duidelijk met andere informatie daarop en vindt dat de begrenzing aan de zuidzijde ervan zeer ruim weergegeven is. Daarnaast geeft indiener aan dat het gebied waarop de randweg effect heeft, groter is en dat ook het effect op de woning Middelsluisdijk OZ 11 meegenomen moet worden (mag woningnummer genoemd worden?).</p> <p>4. <i>§5.2 Alternatief Oostelijke Randweg, participatie</i> Indiener ervaart geen open participatieproces nu hij niet wordt betrokken en gevraagd heeft om samenwerking. en wil dat er gesprek aan de keukentafel plaatsvindt voordat onomkeerbare beslissingen worden genomen.</p> <p>5. <i>§5.2 Alternatief Oostelijke Randweg uitwerking alternatief 3</i></p>	<p>1. Wij zijn er ons van bewust dat er meerdere belanghebbenden meegenomen moeten worden in de participatie en planvorming. Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. In eerste instantie zijn alle grondeigenaren in het zoekgebied aangeschreven. Dit beperkte zich niet alleen tot Klaaswaal. Ook eigenaren uit Numansdorp zijn aangeschreven.</p> <p>2. De zuidelijke verbinding tussen Strijen en de A29 zal geen oplossing vormen voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal en maakt daarom geen uit van dit onderzoek. In dit geval wordt wel onderzocht om de vorkstructuur (regionale doorgaande wegenstructuur) te completeren.</p> <p>In de structuurvisie uit 2008 wordt aangegeven dat nader onderzoek naar de regionale randweg nodig is. Hierop is het regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld, waarin de vorkstructuur wordt beschreven. De structuurvisie is eind 2019 vervangen door de omgevingsvisie, waarin het oplossen van de grootste knelpunten in het onderliggende wegennet benoemd staat, waaronder de N217, Kiltunnel, Korteweg en de randweg bij Klaaswaal. De doelstelling van de vorkstructuur is in de NRD opgenomen.</p> <p>3. Het zoekgebied is niet gelijk aan het onderzoeksgebied. Het zoekgebied betreft de gronden waarop de randweg mogelijk gerealiseerd wordt. Hierop zijn de mogelijke tracés geprojecteerd. Het onderzoeksgebied is breder. Hierin wordt ook naar de te verwachten effecten van de weg op het omliggende gebied gekeken. Per milieuthema wordt, aan de hand van de onderzoeksmethodiek en de te verwachten effecten, het onderzoeksgebied bepaald. Daarnaast zullen de effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>4. Zie antwoord 21.1. De gemeente neemt contact op voor het maken van een afspraak voor een gesprek aan de keukentafel zodra de omstandigheden rond Covid dat weer toelaten.</p> <p>5. Zie antwoord 21.1 Op geen van de alternatieven die in de NRD worden genoemd is een besluit genomen. De NRD is</p>

	<p>De belanghebbenden aan de Middelsluisdijk OZ herkennen zich niet in de uitwerking van het 3^e alternatief als uitwerking van hetgeen besproken is in de werkgroepvergadering van 14 juli 2020. Belanghebbenden aan de Middelsluisdijk zijn daarvoor niet geïnformeerd. Alternatief 3 is zonder draagvlak, zonder overleg en zonder inspraak van belanghebbenden tot stand gekomen.</p> <p>6. <i>§5.2 Alternatief 1 en 2 Oostelijke Randweg; graag rotonde Lange Biesakkerweg</i> Alternatief 1 en 2 voor de randweg worden het minst bezwaarlijk geacht. Verzocht wordt hun woning mee te nemen in het effectenonderzoek en er wordt aandacht voor effect van licht en geluid op vleermuizen aldaar, evenals voor het handhaven van bomen langs de Energieweg. Verder wordt er op gewezen dat ook de Energieweg (nu 60 km weg) opgewaardeerd moet worden naar een 80 km weg en de effecten daarvan ook worden meegenomen. Indiener pleit voor een veilige voorziening voor landbouwverkeer (anders zal dit over Middelsluisdijk OZ gaan rijden) en ook voor fietsers in oost-west richting, als de Energieweg een 80 km weg wordt. Verder wordt gepleit voor aanleg van een parallelweg voor landbouwverkeer over het gehele tracé van de randweg. Ook wordt een rotonde bij de Lange Biesakkersweg bepleit met een afbuiging aldaar van de randweg naar de Rijkstraatweg, zodat woning indiener wordt ontzien.</p> <p>7. <i>§5.2 Alternatief 3 Oostelijke Randweg</i> Indiener is niet gelukkig met alternatief 3 omdat dit alternatief op 42 m langs woning indiener komt, en 23 m vanaf het gastenverblijf ligt. Verder worden een toename van geluid verwacht en zullen luchtkwaliteit en woongenot aanmerkelijk verslechteren en vraagt meegenomen te worden in het effectonderzoek. Ook bij dit alternatief wordt aandacht voor licht i.r.t. vleermuizen gevraagd en voor het handhaven van bomen langs de Energieweg, als buffer tussen weg en perceel indiener. Ook bij alternatief 3 (zoals in NRD opgenomen) zal de Energieweg opgewaardeerd moeten worden naar een 80 km weg met de bijbehorende effecten. Als nadelen van dit alternatief 3 (ten opzichte van alternatieven 1 en 2) worden genoemd: tracé is langer, duurder, natuurgebied "het Muizengat" waar jaarlijks kiekendief broedt, wordt zwaarder belast en dit tracé raakt nieuwe belanghebbenden.</p> <p>8. <i>§6.2 Beoordelingskader</i> Gevraagd wordt het omgevingsdraagvlak mee te nemen als beoordelingskader door bij aanwonenden en grondeigenaren op te halen welk alternatief hun voorkeur heeft.</p> <p>9. <i>Communicatie en participatie</i> De mooi beschreven aanpak wordt door indiener anders ervaren waarbij eerst ontwerp wordt gemaakt en dan wordt afgewacht of er (negatieve) reacties komen. Indiener geeft aan geen tegenstander te zijn van de randweg, maar dat onvoldoende wordt gecommuniceerd en nodigt initiatiefnemer uit om plannen door te nemen en gezamenlijk keuzes te maken voordat ze een voldongen feit zijn. Indiener verzoekt tenslotte deze zienswijze serieus in overweging te nemen.</p>	<p>de onderzoeksopzet voor het MER. Alternatief 3 is ontstaan na de bijeenkomst met de werkgroep randweg Klaaswaal van 13 juli 2020. In een totaalafweging beoordelen we welk alternatief het meest gunstig is.</p> <p>6. Zowel de aanpassing van de Energieweg als de effecten op de omliggende woningen aldaar zal worden meegenomen in het onderzoek. De effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichthinder in omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Hierbij wordt ook een alternatief verkend waarbij de randweg ter hoogte van de Lange Biesakkersweg afbuigt naar de Rijkstraatweg. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p> <p>7. Zie antwoord 21.6.</p> <p>8. Omgevingsdraagvlak maakt geen onderdeel uit van een milieueffectrapportage. De gemeente maakt een afweging in het algemeen belang. Daarentegen hecht de gemeente wel veel waarde aan de mening van de bewoners, waardoor zij ook vroeg in de planfase en buiten formele inspraakmomenten om benaderd worden om input te leveren.</p> <p>9. Er is nog geen besluit genomen over de ligging van de randweg, zo geldt ook voor de zuidzijde. Tijdens de planvorming wordt zo veel als mogelijk rekening gehouden met alle verschillende belangen die spelen. Deze formele inspraakmomenten en andere informele bijeenkomsten bedoeld om onder andere deze belangen op te halen. Wij zullen ook uw belangen meenemen in de verdere planvorming.</p>
22	<p>1. Samenstelling werkgroep Randweg Klaaswaal Indiener maakt er melding van dat belanghebbenden uit Klaaswaal zijn uitgenodigd, maar het project meer belanghebbenden raakt, bijvoorbeeld bij de zuidelijke aansluiting bij Numansdorp</p>	<p>1. Wij zijn er ons van bewust dat er meerdere belanghebbenden meegenomen moeten worden in de participatie en planvorming. Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en</p>

<p>2. Doelstelling Indiener verwijst naar de Structuurvisie Hoeksche Waard (versie 13 mei 2008) waarin als optie is genoemd een vrij liggende regionale randweg die alle grotere kernen aandoet, maar zoveel mogelijk de kwetsbare dorpskernen en dijkwegen mijdt, zodat de overige gebiedswegen kunnen worden ontlast van doorgaand verkeer en meer worden ingericht voor lokaal en langzaam verkeer. Indiener is van mening dat in de NRD de doelstelling om aan te sluiten op toekomstige ambities ten aanzien van o.a. de regionale randweg niet aan bod komt en wil graag aansluiting bij die eerdere visie. Dat betekent voor indiener dat de aanleg van een nieuwe "zuidelijke randweg tussen Strijen en A29 niet mag ontbreken. De huidige Middelsluisdijk OZ wordt daarvoor ongeschikt geacht vanwege het vele (vracht)verkeer. Voor zo'n weg zou het tracé Lange Biesakkerweg een logische plek zijn en vraagt de doelstelling van het project te verbreden.</p> <p>3. §2.3 Voornemen tot realisatie randweg Indiener is van mening dat de titel van deze paragraaf "Begrenzing zoekgebied" zou moeten zijn en vindt de kaart niet voldoende duidelijk met andere informatie daarop en vindt dat de begrenzing aan de zuidzijde ervan zeer ruim weergegeven is. Daarnaast geeft indiener aan dat het gebied waarop de randweg effect heeft, groter is en dat ook het effect op de woning Middelsluisdijk OZ 11 meegenomen moet worden (mag woningnummer genoemd worden?).</p> <p>4. §5.2 Alternatief Oostelijke Randweg, participatie Indiener ervaart geen open participatieproces nu hij niet wordt betrokken en gevraagd heeft om samenwerking, en wil dat er gesprek aan de keukentafel plaatsvindt voordat onomkeerbare beslissingen worden genomen.</p> <p>5. §5.2 Alternatief Oostelijke Randweg uitwerking alternatief 3 De belanghebbenden aan de Middelsluisdijk OZ herkennen zich niet in de uitwerking van het 3^e alternatief als uitwerking van hetgeen besproken is in de werkgroepvergadering van 14 juli 2020. Belanghebbenden aan de Middelsluisdijk zijn daarover niet geïnformeerd. Alternatief 3 is zonder draagvlak, zonder overleg en zonder inspraak van belanghebbenden tot stand gekomen.</p> <p>6. §5.2 Alternatief 1 en 2 Oostelijke Randweg; graag rotonde Lange Biesakkerweg Alternatief 1 en 2 voor de randweg worden door indiener als gelijk beschouwd. Uiten zorgen omdat dit bij dit tracé het verkeer recht achter perceel indiener uit. Door hen zelf aangelegde geluidwal zal niet genoeg zijn om geluid- en lichteinder te voorkomen, met name aan noordwestzijde perceel bij aansluiting op het bedrijfsterrein. Hiervoor wordt aandacht gevraagd. Luchtkwaliteit zal aanmerkelijk verslechteren, daarom wil men dat woning meegenomen wordt in het effectonderzoek. Er wordt aandacht voor effect van licht en geluid op vleermuizen aldaar, evenals voor het handhaven van bomen langs de Energieweg Verder wordt een rotonde bij de Lange Biesakkersweg bepleit en geen rotonde direct achter het perceel, als toekomstbestendiger oplossing. Ook wordt er op gewezen dat ook de Energieweg (nu 60 km weg) opgewaarderd moet worden naar een 80 km weg en de effecten daarvan ook worden meegenomen. Indiener pleit voor een veilige voorziening voor landbouwverkeer (anders zal dit over Middelsluisdijk OZ gaan rijden) en ook voor</p>	<p>persoonlijke gesprekken. In eerste instantie zijn alle grondeigenaren in het zoekgebied aangeschreven. Dit beperkte zich niet alleen tot Klaaswaal. Ook eigenaren uit Numansdorp zijn aangeschreven.</p> <p>2. De zuidelijke verbinding tussen Strijen en de A29 zal geen oplossing vormen voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal en maakt daarom geen uit van dit onderzoek. In dit geval wordt wel onderzocht om de vorkstructuur (regionale doorgaande wegenstructuur) te completeren. In de structuurvisie uit 2008 wordt aangegeven dat nader onderzoek naar de regionale randweg nodig is. Hierop is het regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld, waarin de vorkstructuur wordt beschreven. De structuurvisie is eind 2019 vervangen door de omgevingsvisie, waarin het oplossen van de grootste knelpunten in het onderliggende wegennet benoemd staat, waaronder de N217, Kiltunnel, Korteweg en de randweg bij Klaaswaal. De doelstelling van de vorkstructuur is in de NRD opgenomen.</p> <p>3. Het zoekgebied is niet gelijk aan het onderzoeksgebied. Het zoekgebied betreft de gronden waarop de randweg mogelijk gerealiseerd wordt. Hierop zijn de mogelijke tracés geprojecteerd. Het onderzoeksgebied is breder. Hierin wordt ook naar de te verwachten effecten van de weg op het omliggende gebied gekeken. Per milieuthema wordt, aan de hand van de onderzoeksmethodiek en de te verwachten effecten, het onderzoeksgebied bepaald. Daarnaast zullen de effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichteinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>4. Zie antwoord 21.1. De gemeente neemt contact op voor het maken van een afspraak voor een gesprek aan de keukentafel zodra de omstandigheden rond Covid dat weer toelaten.</p> <p>5. Zie antwoord 21.1. Op geen van de alternatieven die in de NRD worden genoemd is een besluit genomen. De NRD is de onderzoeksopzet voor het MER. Alternatief 3 is ontstaan na de bijeenkomst met de werkgroep randweg Klaaswaal van 13 juli 2020. In een totaalafweging beoordelen we welk alternatief het meest gunstig is.</p> <p>6. Zowel de aanpassing van de Energieweg als de effecten op de omliggende woningen aldaar zal worden meegenomen in het onderzoek. De effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichteinder in omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Hierbij wordt ook een alternatief verkend waarbij de randweg ter hoogte van de Lange Biesakkersweg afbuigt naar de Rijkstraatweg. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p>
---	--

	<p>fietsers in oost-west richting, als de Energieweg een 80 km weg wordt.</p> <p>Verder wordt gepleit voor aanleg van een parallelweg voor landbouwverkeer over het gehele tracé van de randweg, om te voorkomen dat omliggende wegen meer landbouwverkeer te verwerken krijgen, waar ruimte gedeeld moet worden met fietsers.</p> <p>7. Alternatief tracé</p> <p>Indiener spreekt voorkeur uit voor alternatief tracé dat vanaf Lange Biesackersweg aansluit op de Rijsstraatweg, zodat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • woning wordt ontzien; • dit zorgt voor een betere aansluiting op het bedrijventerrein. • een toekomstbestendiger tracé ontstaat. • noodzakelijke aanpassingen Energieweg niet meer nodig zijn; • de provinciale weg niet dwars door gebouwd gebied (langs Energieweg) gaat, wat in toekomst problemen geeft; • de rondweg een mooi tracé vormt om bebouwing heen en zorgt voor goede afscheiding van het industrieterrein. <p>In de bijgevoegde schets wordt als toekomstige aanvulling een zuidelijke randweg geschetst richting Strijen over de Lange Biesackersweg.</p> <p>8. §5.2 Alternatief 3 Oostelijke Randweg</p> <p>Indiener is niet gelukkig met alternatief 3 omdat dit alternatief zorgt voor toename van langrijdend verkeer.</p> <p>Verder worden bij dit alternatief dezelfde nadelen genoemd als bij de alternatieven 1 en 2. (onder punt 6)</p> <p>Aanvullend wordt gemeld dat dit tracé een stuk langer is dan tracé 1 en 2 met als nadelen van dit alternatief 3 (ten opzichte van alternatieven 1 en 2) worden genoemd: tracé is langer, duurder, natuurgebied "het Muizengat" waar jaarlijks kiekendief broedt, wordt zwaarder belast en dit tracé raakt nieuwe belanghebbenden.</p> <p>9. §6.2 Beoordelingskader</p> <p>Gevraagd wordt het omgevingsdraagvlak mee te nemen als beoordelingskader door bij aanwonenden en grondeigenaren op te halen welk alternatief hun voorkeur heeft.</p> <p>10. Communicatie en participatie</p> <p>De mooi beschreven aanpak wordt door indiener anders ervaren waarbij eerst ontwerp wordt gemaakt en dan wordt afgewacht of er (negatieve) reacties komen.</p> <p>Indiener geeft aan geen tegenstander te zijn van de randweg, maar dat onvoldoende wordt gecommuniceerd en nodigd initiatiefnemer uit om plannen door te nemen en gezamenlijk keuzes te maken voordat ze een voldongen feit zijn.</p> <p>Indiener verzoekt tenslotte deze zienswijze serieus in overweging te nemen.</p>	<p>7. Zie antwoord 22.6.</p> <p>8. Zie antwoord 22.6.</p> <p>9. Omgevingsdraagvlak maakt geen onderdeel uit van een milieueffectrapportage. De gemeente maakt een afweging in het algemeen belang. Daarentegen hecht de gemeente wel veel waarde aan de mening van de bewoners, waardoor zij ook vroeg in de planfase en buiten formele inspraakmomenten om benaderd worden om input te leveren.</p> <p>10. Er is nog geen besluit genomen over de ligging van de randweg, zo geldt ook voor de zuidzijde. Tijdens de planvorming wordt zo veel als mogelijk rekening gehouden met alle verschillende belangen die spelen. Deze formele inspraakmomenten en andere informele bijeenkomsten bedoeld om onder andere deze belangen op te halen. Wij zullen ook uw belangen meenemen in de verdere planvorming.</p>
23	<p>1. Samenstelling werkgroep Randweg Klaaswaal</p> <p>Indiener maakt er melding van dat belanghebbenden uit Klaaswaal zijn uitgenodigd, maar het project meer belanghebbenden raakt, bijvoorbeeld bij de zuidelijke aansluiting bij Numansdorp</p> <p>2. Doelstelling</p> <p>Indiener verwijst naar de Structuurvisie Hoeksche Waard (versie 13 mei 2008) waarin als optie is genoemd een vrij liggende regionale randweg die alle grotere kernen aandoet, maar zoveel mogelijk de kwetsbare dorpskernen en dijkwegen mijdt, zodat de overige gebiedswegen kunnen worden ontlast van doorgaand verkeer en meer worden ingericht voor lokaal en langzaam</p>	<p>1. Wij zijn er ons van bewust dat er meerdere belanghebbenden meegenomen moeten worden in de participatie en planvorming. Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. In eerste instantie zijn alle grondeigenaren in het zoekgebied aangeschreven. Dit beperkte zich niet alleen tot Klaaswaal. Ook eigenaren uit Numansdorp zijn aangeschreven.</p> <p>2. De zuidelijke verbinding tussen Strijen en de A29 zal geen oplossing vormen voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal en maakt daarom geen uit van dit onderzoek. In dit geval wordt wel onderzocht om de vorkstructuur. (regionale doorgaande wegenstructuur) te completeren.</p> <p>In de structuurvisie uit 2008 wordt aangegeven dat nader onderzoek naar de regionale randweg nodig is. Hierop is het</p>

<p>verkeer. Indiener is van mening dat in de NRD de doelstelling om aan te sluiten op toekomstige ambities ten aanzien van o.a. de regionale randweg niet aan bod komt en wil graag aansluiting bij die eerdere visie.</p> <p>Dat betekent voor indiener dat de aanleg van een nieuwe "zuidelijke randweg tussen Strijen en A29 niet mag ontbreken. De huidige Middelsluisdijk OZ wordt daarvoor ongeschikt geacht vanwege het vele (vracht)verkeer. Voor zo'n weg zou het tracé Lange Biesakkerweg een logische plek zijn en vraagt de doelstelling van het project te verbreden.</p> <p>3. §2.3 Voornemen tot realisatie randweg Indiener is van mening dat de titel van deze paragraaf "Begrenzing zoekgebied" zou moeten zijn en vindt de kaart niet voldoende duidelijk met andere informatie daarop en vindt dat de begrenzing aan de zuidzijde ervan zeer ruim weergegeven is. Daarnaast geeft indiener aan dat het gebied waarop de randweg effect heeft, groter is en dat ook het effect op de woning Middelsluisdijk OZ 11 meegenomen moet worden (mag woningnummer genoemd worden?).</p> <p>4. §5.2 Alternatief Oostelijke Randweg, participatie Indiener ervaart geen open participatieproces nu hij niet wordt betrokken en gevraagd heeft om samenwerking. en wil dat er gesprek aan de keukentafel plaatsvindt voordat onomkeerbare beslissingen worden genomen.</p> <p>5. §5.2 Alternatief Oostelijke Randweg uitwerking alternatief 3 De belanghebbenden aan de Middelsluisdijk OZ herkennen zich niet in de uitwerking van het 3^e alternatief als uitwerking van hetgeen besproken is in de werkgroepvergadering van 14 juli 2020. Belanghebbenden aan de Middelsluisdijk zijn daarover niet geïnformeerd. Alternatief 3 is zonder draagvlak, zonder overleg en zonder inspraak van belanghebbenden tot stand gekomen.</p> <p>6. §5.2 Alternatief 1 en 2 Oostelijke Randweg; graag rotonde Lange Biesakkerweg Alternatief 1 en 2 voor de randweg worden het minst bezwaarlijk geacht. Verzocht wordt hun woning mee te nemen in het effectenonderzoek en er wordt aandacht voor effect van licht en geluid op vlermuizen aldaar, evenals voor het handhaven van bomen langs de Energieweg. Verder wordt er op gewezen dat ook de Energieweg (nu 60 km weg) opgewaardeerd moet worden naar een 80 km weg en de effecten daarvan ook worden meegenomen. Indiener pleit voor een veilige voorziening voor landbouwverkeer (anders zal dit over Middelsluisdijk OZ gaan rijden) en ook voor fietsers in oost-west richting, als de Energieweg een 80 km weg wordt. Verder wordt gepleit voor aanleg van een parallelweg voor landbouwverkeer over het gehele tracé van de randweg. Ook wordt een rotonde bij de Lange Biesakkersweg bepleit met een afbuiging aldaar van de randweg naar de Rijkstraatweg, zodat woning indiener wordt ontzien.</p> <p>7. §5.2 Alternatief 3 Oostelijke Randweg Indiener is niet gelukkig met alternatief 3 omdat dit alternatief op plm. 22m langs woning indiener komt en een uitrit naar Energieweg heeft, die men niet wil kwijt raken omdat de (andere) uitrit naar de Middelsluisdijk OZ te smal is voor zwaar verkeer. Er wordt een toename van geluid verwacht en de luchtkwaliteit en het woongenot zullen aanmerkelijk verslechteren. Indiener vraagt om woning mee te nemen in het effectonderzoek. Daar de Energieweg aanzienlijk hoger ligt dan het perceel zal als gevolg van alternatief 3 de overlast erger worden.</p>	<p>regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld, waarin de vorkstructuur wordt beschreven. De structuurvisie is eind 2019 vervangen door de omgevingsvisie, waarin het oplossen van de grootste knelpunten in het onderliggende wegennet benoemd staat, waaronder de N217, Kiltunnel, Korteweg en de randweg bij Klaaswaal. De doelstelling van de vorkstructuur is in de NRD opgenomen.</p> <p>3. Het zoekgebied is niet gelijk aan het onderzoeksgebied. Het zoekgebied betreft de gronden waarop de randweg mogelijk gerealiseerd wordt. Hierop zijn de mogelijke tracés geprojecteerd. Het onderzoeksgebied is breder. Hierin wordt ook naar de te verwachten effecten van de weg op het omliggende gebied gekeken. Per milieuthema wordt, aan de hand van de onderzoeksmethodiek en de te verwachten effecten, het onderzoeksgebied bepaald. Daarnaast zullen de effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>4. Zie antwoord 23.1. De gemeente neemt contact op voor het maken van een afspraak voor een gesprek aan de keukentafel zodra de omstandigheden rond Covid dat weer toelaten.</p> <p>5. Zie antwoord 23.1. Op geen van de alternatieven die in de NRD worden genoemd is een besluit genomen. De NRD is de onderzoeksopzet voor het MER. Alternatief 3 is ontstaan na de bijeenkomst met de werkgroep randweg Klaaswaal van 13 juli 2020. In een totaalafweging beoordelen we welk alternatief het meest gunstig is.</p> <p>6. Zowel de aanpassing van de Energieweg als de effecten op de omliggende woningen aldaar zal worden meegenomen in het onderzoek. De effecten op luchtkwaliteit, geluid en lichthinder in omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER onderzocht worden. Dit geldt eveneens voor ecologie (waaronder vleermuisroutes).</p> <p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Hierbij wordt ook een alternatief verkend waarbij de randweg ter hoogte van de Lange Biesakkersweg afbuigt naar de Rijkstraatweg. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p> <p>7. Zie antwoord 23.6.</p>
--	---

	<p>Ook bij dit alternatief wordt aandacht voor licht i.r.t. vlermuizen gevraagd en voor het handhaven van bomen langs de Energieweg, als buffer tussen weg en perceel indiener.</p> <p>Ook bij alternatief 3 (zoals in NRD opgenomen) zal de Energieweg opgewaarderd moeten worden naar een 80 km weg met de bijbehorende effecten.</p> <p>Als nadelen van dit alternatief 3 (ten opzichte van alternatieven 1 en 2) worden genoemd: tracé is langer, duurder, natuurgebied "het Muizengat" waar jaarlijks kiekendief broedt, wordt zwaarder belast en dit tracé raakt nieuwe belanghebbenden.</p> <p>8. §6.2 Beoordelingskader Gevraagd wordt het omgevingsdraagvlak mee te nemen als beoordelingskader door bij aanwonenden en grondeigenaren op te halen welk alternatief hun voorkeur heeft.</p> <p>9. Communicatie en participatie De mooi beschreven aanpak wordt door indiener anders ervaren waarbij eerst ontwerp wordt gemaakt en dan wordt afgewacht of er (negatieve) reacties komen. Indiener geeft aan geen tegenstander te zijn van de randweg, maar dat onvoldoende wordt gecommuniceerd en nodigt initiatiefnemer uit om plannen door te nemen en gezamenlijk keuzes te maken voordat ze een voldongen feit zijn. Indiener verzoekt tenslotte deze zienswijze serieus in overweging te nemen.</p>	<p>8. Omgevingsdraagvlak maakt geen onderdeel uit van een milieueffectrapportage. De gemeente maakt een afweging in het algemeen belang. Daarentegen hecht de gemeente wel veel waarde aan de mening van de bewoners, waardoor zij ook vroeg in de planfase en buiten formele inspraakmomenten om benaderd worden om input te leveren.</p> <p>9. Er is nog geen besluit genomen over de ligging van de randweg, zo geldt ook voor de zuidzijde. Tijdens de planvorming wordt zo veel als mogelijk rekening gehouden met alle verschillende belangen die spelen. Deze formele inspraakmomenten en andere informele bijeenkomsten bedoeld om onder andere deze belangen op te halen. Wij zullen ook uw belangen meenemen in de verdere planvorming.</p>
24	<p>1. <i>Randweg vooral omleidingsroute voor A29</i> Indiener vindt randweg Klaaswaal geen fraaie oplossing die slechts gedeeltelijk overlast op Molendijk oplost en vooral zal worden gebruikt als omleidingsroute voor A29.</p> <p>2. <i>Ontsluiting landbouwverkeer</i> Het afsluiten van de Molendijk voor landbouwverkeer is onmogelijk in verband met de bereikbaarheid van zijn percelen langs de Molendijk. Een alternatieve aansluiting daarvoor naar de Kreupeleweg is niet breed genoeg voor moderne voertuigen. Hiervoor moet een oplossing gezocht worden die niet langer is dan huidige afstand tot percelen langs Molendijk van 1 km (omrijdschade).</p> <p>3. <i>Alternatieven voor de randweg</i> Alternatief 1 gaat door percelen van indiener en kort langs de oostelijke woonwijk van Klaaswaal. De route van dit tracé ten noorden Kreupeleweg is hoogst ongelukkig omdat de vorm van percelen verslechtert, restpercelen te klein worden en voor percelen ten oosten randweg de randweg gekruist moet worden. Bij dit tracé is uitbreiding woningbouw aan oostzijde niet meer mogelijk is, terwijl daaraan juist behoefte is en de oostkant daarvoor het meest logisch is. Inspreker is van mening dat daarom een oostelijk tracé gekozen moet worden. Indiener ziet hierbij grote impact op milieu en leefomgeving. Alternatief 2 volgt meer natuurlijk de bestaande structuur van het landschap, ontlast Klaaswaal van veel extra overlast en biedt ruimte voor uitbreiding dorp. Alternatief 3 is voor agrarische percelen ten noorden Kreupeleweg een gedrocht. De resterende percelen ten westen en ten oosten worden te klein en slecht betaalbaar. Vraag waarom route zo kort langs de Vliet moet lopen. Dat dient geen herkenbaar doel. en past het minst in bestaande structuur. Gelet hierop vraagt indiener aan de noordzijde de meest oostelijke variant te volgen.</p>	<p>1. Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluipverkeer aantrekt. In het MER zullen onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden. Daarnaast zullen er aanvullende maatregelen in de kern aangebracht worden om het verkeer verder te ontmoedigen. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluipverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>2. Om de Molendijk te ontlasten zijn maatregelen op deze route nodig. De gemeente beoogt alle percelen aan de Molendijk bereikbaar te houden. We proberen elke vorm van schade zo veel mogelijk te voorkomen. In het MER worden de routes van landbouwverkeer onderzocht.</p> <p>3. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, bestaande bebouwing en bestaande wegen, maar er moet ook rekening gehouden met ontwerpeisen voor het wegontwerp in het kader van verkeersveiligheid. De bestaande alternatieven zijn nog niet definitief en onder voorbehoud van wijzigingen.</p> <p>De onderzoeken in het MER zullen moeten uitwijzen wat het beste alternatief is voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal.</p> <p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Hierbij wordt ook een alternatief verkend waarbij de randweg ter hoogte van de Lange Biesackersweg afbuigt naar de Rijksstraatweg. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p>
25	<p>1. <i>Bijhouden landerijen en monumentale boerderij</i></p>	<p>1. Wij begrijpen uw zorg en proberen zoveel mogelijk met ieder zijn belangen rekening te houden. De aanleg van de</p>

	<p>Indiener is eigenaar van monumentale boerderij en bijbehorende 25 ha erf, bouwland en boomgaard die "koste wat kost" bij elkaar gehouden moeten worden na recente grote investering in herstel en restauratie van de boerderij.</p> <p>2. <i>Randweg vooral omleidingsroute voor A29</i> Indiener vindt randweg Klaaswaal geen fraaie oplossing die slechts gedeeltelijk overlast op Molendijk oplost en vooral zal worden gebruikt als omleidingsroute voor A29.</p> <p>3. <i>Molendijk al heel lang gebruikt door doorgaand verkeer</i> Klaaswaal is al van oudsher een centrale as in oost-west richting en noord-zuid richting, waarbij de Molendijk gebruikt wordt door (doorgaand) verkeer. Iedereen die daar woont kon dat weten bij aankoop van de woning. Indiener is van mening dat ook een randweg de drukte op Molendijk niet afneemt en overlast vanwege snelheid opgelost kan worden door betere handhaving of instellen snelheid van 30 km/uur en vraagt heroverweging.</p> <p>4. <i>Alternatieven van de randweg</i> Alternatief 1 gaat dwars door percelen van indiener en kort langs oostelijke woonwijk van Klaaswaal. De route van dit tracé ten noorden Kreupeleweg is hoogst ongelukkig omdat de vorm van percelen verslechtert, restpercelen te klein worden en voor percelen ten oosten randweg de randweg gekruist moet worden. Bij dit tracé is uitbreiding woningbouw aan oostzijde niet meer mogelijk is, terwijl daaraan juist behoefte is en de oostkant daarvoor het meest logisch is. Kies daarom een oostelijk tracé. Indiener ziet hierbij grote impact op milieu en leefomgeving. Alternatief 2 volgt meer natuurlijk de bestaande structuur van het landschap, ontlast Klaaswaal van veel extra overlast en beidt ruimte voor uitbreiding dorp. Alternatief 3 is voor agrarische percelen ten noorden Kreupeleweg een gedrocht. De resterende percelen ten westen en ten oosten worden te klein en slecht beteelbaar. Indiener vraagt waarom route zo kort langs de Vliet moet lopen. Dat dient geen herkenbaar doel en past het minst in bestaande structuur. Gelet hierop vraagt indiener aan de noordzijde de meest oostelijke variant te volgen</p>	<p>randweg kan niet zonder veranderingen worden gerealiseerd. Zodra er meer duidelijkheid komt over een tracé gaan we met belanghebbenden hierover in gesprek.</p> <p>2. Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluijverkeer aantrekt. In het MER zullen onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden. Daarnaast zullen er aanvullende maatregelen in de kern aangebracht worden om het verkeer verder te ontmoedigen. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluijverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>3. Het ontwikkelen van wegen gebeurt in Nederland volgens het principe van Duurzaam Veilig, uitgewerkt in ontwerprichtlijnen voor het ontwerp van wegen. Uit voorgaande onderzoeken is gebleken dat onder andere de Molendijk en Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde hier niet aan voldoen. Hierdoor komt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid van in het geding. We gaan onderzoeken of met de aanvullende maatregelen in de kern de snelheid van 30 km/h beter gehandhaafd kan worden (nulplus alternatief).</p> <p>4. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, , maar er moet ook rekening gehouden met ontwerpeisen voor het wegontwerp in het kader van verkeersveiligheid. De bestaande alternatieven zijn nog niet definitief en onder voorbehoud van wijzigingen. De onderzoeken in het MER zullen moeten uitwijzen wat het beste alternatief is voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal.</p>
26	<p>1. <i>Standpunten m.b.t. infrastructurele ontwikkelingen</i> Indiener is niet tegen infrastructurele ontwikkelingen, maar kijkt er naar vanuit een specifieke invalshoek (agrarische belangen). Uit dat oogpunt neemt indiener de volgende standpunten in</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respecteer huiskavels • Respecteer bestaande perceelsgrenzen • Zorg voor goede afwikkeling landbouwverkeer (inrichting wegen, drempels, kruisingen, breedte, beplanting) • Toegang percelen moet mogelijk blijven, ook onder omstandigheden tijdens oogstperiode • Het bedrijfseconomisch aspect van getroffen/getroffen agrarische ondernemers mag niet verslechteren <p>2. <i>Torensteepolder</i> Indiener is verbaasd dat Torensteepolder bij autonome ontwikkeling wordt benoemd en wordt meegenomen bij keuze voor randweg omdat de Torensteepolder in de ogen van indiener via A29 ontsloten moet worden en niet via de oostelijke randweg.</p>	<p>1. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, bestaande bebouwing en bestaande wegen, maar er moet ook rekening gehouden met ontwerpeisen voor het wegontwerp in het kader van verkeersveiligheid. De bestaande alternatieven zijn nog niet definitief en onder voorbehoud van wijzigingen. De routes voor landbouwverkeer zullen worden onderzocht in het MER.</p>

<p>3. <i>Oost-westverbindingen ook voor landbouwverkeer</i> Indiener onderschrijft het plan voor een gedegen onderzoek naar oost-westverbindingen en het effect ervan voor landbouwverkeer.</p> <p>4. <i>Oud Cromstrijensedijk Oostzijde</i> Indiener vraagt zich af hoe bij variant A het bedrijventerrein ontsloten wordt. De Boomdijk wordt bij variant B niet geschikt geacht om al het landbouwverkeer te verwerken, zeker niet bij de aansluiting met de Rijksstraatweg, waar het verkeer elkaar moeilijk kan passeren. Het ontwerp van de landbouwverkeersweg doorsnijdt op een vreemde wijze de bestaande percelen. Er wordt voorbijgegaan aan het verkeer dat afkomstig is van de Oud Cromstrijensedijk westzijde. Als op Molendijk vrachtverkeer en landbouwverkeer worden geweerd, komt dit automatisch op de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde, terwijl de kruising met Rijksstraatweg en dit deel van de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde daar niet geschikt voor zijn.</p> <p>5. <i>Alternatief 1</i> Bij dit alternatief wordt een huiskavel doorsneden en ontstaan onmogelijk te bewerken percelen. Door beter de perceelsgrenzen te volgen ontstaat een weg die minder schade aanbrengt. Ten noorden van de Kreupeleweg wordt een groot aantal percelen doorsneden waarbij aan de westzijde een minimale hoeveelheid grond overblijft, wat is de bedoeling daarvan?</p> <p>6. <i>Alternatief 2</i> Tussen Boomdijk en Oud Cromstrijensedijk kan beter gekeken worden naar bestaande perceelsgrenzen. Ten noorden van de Kreupelweg worden de percelen ten westen randweg onbereikbaar.</p> <p>7. <i>Alternatief 3</i> Bij dit alternatief lijkt op geen enkele wijze rekening gehouden te zijn met huiskavels en perceelsgrenzen. Percelen worden opgesplitst in niet bewerkbare percelen. Daardoor wordt het haast onmogelijk op een bedrijfseconomische en duurzame en milieuvriendelijke manier te ondernemen.</p> <p>8. <i>Hoofdstuk 6.2.1 Oost west verbindingen</i> Voor de verkeersafwikkeling op oost west verbindingen worden geen/minimale alternatieven aangedragen. Dit moet uitgebreider toegelicht worden.</p> <p>9. <i>Hoofdstuk 7</i> Er wordt gemeld dat de gemeente hecht aan goede communicatie met direct belanghebbenden maar indiener ervaart dit anders dan de gemeente voor ogen heeft. Ondanks meerdere toenaderingen tot de gemeente voor gezamenlijk overleg met betrokken agrariërs, is er geen gebruik gemaakt van dit aanbod. Het bevreemd dat eerst contact is opgenomen met inwoners en andere belanghebbenden alvorens in gesprek te gaan met agrariërs die het meest getroffen worden. Indiener sluit af dat er nogal wat vragen/opmerkingen/suggesties zijn gerezen, en hoopt dat die ter harte worden genomen bij de besluitvorming en geeft aan beschikbaar te zijn voor overleg.</p>	<p>2. In het MER worden alle autonome ontwikkelingen meegenomen in het onderzoek. De autonome ontwikkelingen maken op zichzelf geen onderdeel uit van de besluitvorming, maar het is wel van belang om de effecten ervan mee te nemen in het onderzoek bij zowel de referentiesituatie als de alternatieven.</p> <p>3. Wij nemen kennis van de reactie.</p> <p>4. Bij variant A zal nog worden uitgewerkt hoe het vrachtverkeer afkomstig van het industrieterrein naar de randweg afgewikkeld zal worden. We zijn ons ervan bewust dat er op de Boomdijk bij de kruising met de Rijksstraatweg bebouwing aan weerszijden van de weg aanwezig is. De kruising Boomdijk-Rijksstraatweg valt in principe buiten de scope van dit project, maar dit punt wordt wel meegenomen bij het project indien de Boomdijk zwaarder wordt belast met verkeer. Met aanvullende maatregelen in de kern van Klaaswaal onderzoeken wij of het landbouwverkeer ook vanaf de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde om het centrum heen geleid kan worden.</p> <p>5. Zie antwoord 26.1 We bekijken de koppelkansen die zich voordoen. Het creëren van een natuurlijk gebied langs de Vlietzone is daarbij een van de mogelijkheden, maar daarvoor is eerst duidelijkheid over het tracé nodig. Vervolgens moet bekeken worden of er mogelijkheden zijn om dergelijke initiatieven uit te voeren. Dit hangt van meerdere aspecten af die buiten dit project liggen.</p> <p>6. Zie antwoord 26.1. Er zal een blijvende bereikbaarheid van alle percelen beoogd. In het MER zal dit worden uitgewerkt.</p> <p>7. Zie antwoord 26.1. Wij begrijpen uw zorg en proberen zoveel mogelijk met ieder zijn belangen rekening te houden. De aanleg van de randweg kan niet zonder veranderingen worden gerealiseerd. Zodra er meer duidelijkheid komt over een tracé gaan we met belanghebbenden hierover in gesprek..</p> <p>8. Er is in 2017 door Megaborn een verkeerstelling uitgevoerd, waarbij ook het oost-west verkeer is onderzocht. Daaruit is gebleken dat de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde – Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde (en vervolgens Hoekseweg) de belangrijkste oost-west verbinding is. In de NRD is daar rekening mee gehouden door deze verbinding in stand te houden voor het oost-west verkeer. Daarnaast worden de effecten op andere oost-west verbindingen zoals de Lange Biesackersweg, Boomdijk en Kreupeleweg in het MER onderzocht.</p> <p>9. Wij zijn ons ervan bewust dat belanghebbenden meegenomen moeten worden in de participatie en planvorming. Agrariërs en andere belanghebbenden zijn door ons tegelijk aangeschreven. Wij hebben gesprekken gehad met diverse agrariërs. Ook die mogelijk het meest worden getroffen door één van de te onderzoeken varianten die in de NRD zijn beschreven. Daarnaast hadden wij overleg met de belangenorganisatie van de agrariërs. Als er meer duidelijkheid ontstaat over een mogelijk</p>
--	---

		voorkeustracé behoort gezamenlijk overleg met meerdere agrariërs tot de mogelijkheden.
27	<p>1. Begrenzing aandachtsgebied aan noordzijde bij Smidsweg N488</p> <p>Het aandachtsgebied wordt nu vooral begrensd bij de Smidsweg (N489), terwijl indiener vreest dat als gevolg aanleg randweg er een sluiproute ontstaat via de Groeneweg en Brabersweg, als vervangende route voor verkeer dat nu via Stougjesdijk rijdt. Gevraagd wordt deze route mee te nemen in de verkeersstudie. De route bestaande uit smalle polderwegen wordt nu veel gebruikt als fietsroute voor onder andere. scholieren en leent zich niet voor toename van het verkeer. Gevreesd wordt dat het verkeer zich niet aanpast aan de snelheid van 60 km/uur. Deze route is al aanzienlijk drukker geworden door afsluiting Papeweg ten gevolge van randweg N217, zeker bij filevorming op N21 (route Brabersweg-Buijensweg-Westdijk-Doesburgerweg). Indiener vraagt daarom route Groeneweg Brabersweg mee te nemen in het onderzoek.</p>	<p>1. Dit aandachtpunt nemen we mee bij de verdere planvorming. In het MER en de verkeersstudie zullen de effecten op het omliggende lokale en regionale wegennet ook onderzocht worden.</p>
28	<p>1. Meer landbouwverkeer op Boomdijk</p> <p>Er is een scenario dat leidt tot meer landbouwverkeer op Boomdijk, waar indiener ernstig bezwaar tegen heeft, vanwege veiligheid voor kinderen en de hoge snelheden waarmee landbouwverkeer rijdt. Er wordt nu al schade gereden en er zijn ook geen uitwijkmogelijkheden om landbouwverkeer te passeren. Indiener is hierover zeer bezorgd en angstig. Het woongenot bederft hierdoor.</p> <p>2. Meeste huizen Boomdijk niet onderheid</p> <p>Indiener maakt zich ernstig zorgen over beschadiging woning door het zware landbouwverkeer en trillingen nu vele woningen niet zijn onderheid. Ook wordt gevreesd voor waardevermindering van de woning als het een drukke landbouwweg wordt.</p> <p>3. Sluipverkeer en geluidoverlast Boomdijk</p> <p>Gevreesd wordt voor extra sluipverkeer over de Boomdijk dat samen met het extra landbouwverkeer leidt tot verkeersonveiligheid en geluidsoverlast.</p> <p>4. Lange Biesakkerweg beter alternatief voor landbouwverkeer</p> <p>Indiener vindt de Lange Biesakkerweg een beter alternatief voor landbouwverkeer omdat daar weinig tot geen bebouwing is. Gebruik van Boomdijk door landbouwverkeer wordt gezien als verlegging van probleem, waarmee woongenot en verkeersveiligheid in het geding komen.</p>	<p>1. Wij begrijpen uw zorgen. Wij onderzoeken de effecten als gevolg van (toename van) het landbouwverkeer op de Boomdijk in het MER. Daarbij onderzoeken wij ook de effecten op het gebied van verkeersveiligheid.</p> <p>2. In het MER wordt een onderzoek uitgevoerd naar trillinghinder. Eventuele nadelige effecten zullen hierbij dan ook inzichtelijk worden gemaakt. Uiteraard wordt er naar gestreefd dit zo veel mogelijk te voorkomen dan wel mitigerende maatregelen te nemen. In het MER wordt ook trillingshinder als gevolg van landbouwverkeer meegenomen. Eerst is er duidelijkheid over het tracé nodig.</p> <p>Bij de realisatie zelf zullen eigendommen die in de invloedssfeer liggen van de werkzaamheden tevoren worden opgenomen.</p> <p>3. In het MER en de verkeersstudie zullen de effecten op het omliggende lokale en regionale wegennet onderzocht worden. Het onderzoek moet uitwijzen of er sprake zal zijn van extra verkeer op de Boomdijk.</p> <p>4. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., waarin gevraagd is om ook een westelijke randweg, bypass-alternatief met verbinding naar de Rijkstraatweg, nulplus-alternatief en 60 km alternatief in het MER te onderzoeken, heeft de gemeente besloten om eerst voorgenoemde alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Hierbij wordt ook een alternatief verkend waarbij de randweg ter hoogte van de Lange Biesakkersweg afbuigt naar de Rijkstraatweg. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld.</p>
29	<p>1. Toegang achterzijde wordt onbereikbaar</p> <p>Indiener wijst, namens een stichting die mensen met een beperking ondersteunt bij activiteiten en woning, op het feit dat de toegangsweg aan de achterzijde van de eigendommen in Numansdorp van de stichting, onbereikbaar wordt of aanzienlijk zal worden beperkt nu de randweg direct achter dit eigendom ligt.</p> <p>2. Aansluiting op Energieweg</p> <p>De aansluiting op de Energieweg d.m.v. een rotonde (bij tracéalternatieven 1 en 2) ligt vlakbij toegangsweg vanaf achterzijde van het woonhuis waardoor het gebruik daarvan in het geding komt. Indiener vraagt zich af hoe voetgangers, fietsers,</p>	<p>1. Wij snappen uw zorgen en zullen uw belang meenemen in de verdere planvorming. We streven er naar om de ingang aan de Energieweg te handhaven en deze op een juiste wijze in te passen, er rekening mee houdend dat uw toegang vanaf de Middelsluisdijk Oostzijde ongewijzigd gehandhaafd blijft.</p> <p>2. Zie antwoord 29.1. Er is eerst duidelijkheid over het wegtracé nodig. Daarvoor wordt de MER uitgevoerd. Deze aansluiting zal dan, mits dit alternatief het voorkeursalternatief wordt, uitgewerkt worden en worden bekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn.</p>

<p>auto's en vrachtauto's nog op een veilige manier bij het woonhuis kan komen, nu de inrit op 22 m uit het hart van de rotonde ligt. De (andere) toegang vanaf de Middelsluisdijk Oostzijde is ongeschikt voor grotere voertuigen dan personenauto's vanwege de korte draai vanuit de dijk. Ook is deze toegang te steil voor bewoners met een rolstoel, zodat zij gebruik moeten maken van toegang vanaf Energieweg.</p> <p>Bij Energieweg is ook verharding in tegels aangebracht naar fietspad aan noordzijde Energieweg, zodat (kwetsbare) bewoners op die wijze een veilige wandeling kunnen maken, ook met rolstoel.</p> <p>Bij aanleg randweg wordt dat anders doordat verkeer op Energieweg toeneemt. Er zal dan veilige oversteekplaats gemaakt moeten worden met zebrapad en/of stoplicht om te voorkomen dat kwetsbare bewoners alleen met een voertuig hun woning kunnen verlaten.</p> <p>3. Toegankelijkheid veiligheidsdiensten</p> <p>Indiener is van mening dat op geen enkele wijze er rekening mee is gehouden met het belang van een veilige toegang tot het woonhuis, waarbij ook de veiligheidsdiensten het woonhuis moeten kunnen gebruiken. Dit om de veiligheid en gezondheid van de kwetsbare bewoners te kunnen waarborgen.</p> <p>Wanneer de toegangsweg aan de achterzijde niet meer gebruikt kan worden, leidt dat tot onoverzienbare gevolgen, doordat de locatie niet meer als zorgboerderij kan worden gebruikt. Belang van toegangsweg en gevolgen van toename verkeer op Energieweg zijn onvoldoende meegewogen bij het ontwerp van de alternatieven, terwijl eerder wel de zorgen over de aan te leggen randweg zijn geuit.</p> <p>4. Verzoek om overleg</p> <p>Indiener vraagt om overleg om een structurele oplossing te vinden voor deze toegang tot het perceel, bv. door middel van een afslag, parallelweg dan wel andere route naar het woonhuis om de bedrijfsvoering te kunnen continueren.</p> <p>5. Bij alternatief C geen uitrit mogelijk</p> <p>Indiener is van mening dat bij dit alternatief de (achter) toegang die noodzakelijk is, wordt ontnomen omdat het bij een verbindingsweg (Energieweg) niet mogelijk is een uitrit naar het perceel te realiseren.</p> <p>Ook vraagt indiener zich af of de bomen en de sloot dan worden verwijderd, waardoor het aantal meters tot het hek op de inrit aanzienlijk wordt ingeperkt. Leveranciers en bewoners zullen dan geen gebruik meer durven maken van de uitrit. Het perceel wordt dan onbereikbaar voor veiligheidsdiensten anders dan een politiewagen. Dat is onacceptabel.</p> <p>De gevolgen voor de bedrijfsvoering zijn ingrijpend en staan niet in verhouding tot de met de randweg te dienen belangen, zodat naar mening indiener het College niet in redelijkheid tot aanleg volgens dit tracé kan besluiten.</p> <p>Als toch voor dit alternatief wordt gekozen, wordt verzocht om in overleg met indiener een aanvaardbare en redelijk oplossing te vinden voor toegang vanaf de Energieweg.</p> <p>6. Verkeer en vervoer</p> <p>Indiener vraagt om de volgende zaken mee te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verkeersveiligheid van ontsluiting woonhuis; • interactie tussen bezoekers/bewoners te voet en te fiets met toegenomen in verkeersbelasting op Energieweg; • de directheid van toegangsroutes via Energieweg naar woonhuis; • dat randweg volgens het Kwaliteitsteam Hoeksche Waard hoort bij het systeem van de polder en polderwegen, wat meegenomen moet worden bij de locatie van het nieuwe tracé; • dat een parallelweg ter ontsluiting van het perceel voor indiener ook een optie is; • de veiligheidsdiensten te betrekken bij de uitwerking van de tracés en de bereikbaarheid van percelen; • om trillingen op nabijgelegen gevoelige woningen mee te nemen, waaronder woonhuis indiener; 	<p>3. Zie antwoord 29.1.</p> <p>4. De tracés die in de NRD zijn beschreven zijn varianten die wij in het MER verder onderzoeken. Zodra er meer duidelijkheid is over een mogelijk voorkeurstracé dan mogelijke gevolgen heeft voor de toegang tot het perceel, zal de gemeente contact opnemen om de gevolgen en de oplossingen met betrokkene te bespreken. Wanneer betrokkene daaraan behoefte heeft, is een eerder overleg natuurlijk ook mogelijk.</p> <p>5. Zie antwoord 29.1. en 29.4.</p> <p>6. Zie antwoord 29.1.</p> <p>Wat betreft het belang van de hulpdiensten in het algemeen zijn wij in gesprek met Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid om de bereikbaarheid te borgen. In het MER wordt een onderzoek uitgevoerd naar trillinghinder. Eventuele nadelige effecten zullen hierbij dan ook inzichtelijk worden gemaakt. Uiteraard wordt er naar gestreefd trillinghinder zo veel mogelijk te voorkomen dan wel mitigerende maatregelen te nemen. Bij de realisatie zelf zullen eigendommen die in de invloedssfeer liggen van de werkzaamheden tevoren worden opgenomen.</p>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • dat tijdens aanleg randweg het perceel te allen tijde bereikbaar blijft . <p><i>7. Overige milieuaspecten</i></p> <p>Indiener vraagt wat betreft de overige onderzoekaspecten het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat het woonhuis, maar ook de buitenruimte wordt meegenomen bij het geluidsonderzoek. in de buitenruimte hebben de bewoners van de zorgboerderij immers hun activiteiten. Ook is er een grote speel- en belevingstuin. • Dat het woonhuis wordt meegenomen bij het onderzoek naar luchtkwaliteit. • Dat bij alternatieven zekerheid wordt geboden dat wat betreft externe veiligheid en kansen op ongevallen met transport van gevaarlijke stoffen wordt voldaan aan afstandseisen voor plaatsgebonden risico voor zorgboerderij • Dat de natuur met vleermuizen in boompartijen bij Energieweg wordt meegenomen in onderzoek. • Dat het effect op landschapselementen nabij percelen indiener wordt meegenomen. • Wat gevolgen voor indiener zijn als nabij percelen indiener verontreinigingen worden aangetroffen. • Wat het effect is op het waterpeil nu perceelhouder verantwoordelijk is voor de instandhouding van het afwijkende waterpeil en in hoeverre perceelhouders bij het onderzoek van waterstructuur, waterkwaliteit en kwantiteit betrokken worden. • Gevraagd wordt om een extra toelichting welke effecten op het gebied van klimaatmitigatie en klimaatadaptie heeft voor het perceel indiener. • Op het gebied van gezondheid wil indiener als gevoelige bestemming worden aangemerkt en vraagt de effecten van blotstelling aan geluidsbelasting en luchtverontreiniging voor het perceel in beeld te brengen <p><i>8. Conclusie</i></p> <p>Indiener constateert dat het westelijke tracé lijkt te zijn verdwenen als alternatief en dat de in het NRD geboden alternatieven onvoldoende houvast bieden om de exploitatie van de zorgboerderij op de huidige voet voort te kunnen zetten. Indiener is van mening dat een en ander onvoldoende zorgvuldig is voorbereid en dat hun belang onvoldoende is meegenomen bij het opzetten van alternatieven, met name bij alternatief C (bedoeld is vermoedelijk tracéalternatief 3). Indiener kan uitsluitend instemmen met aanleg randweg voor zover:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gegarandeerd kan worden dat toegangsweg naar achterzijde kan blijven bestaan en dat risico's wat betreft verkeersveiligheid en gezondheid worden geminimaliseerd. • Dat veiligheidsdiensten ongehinderd toegang behouden. • De randweg geen onredelijke beperkingen oplegt, zoals in zienswijze naar voren is gebracht. <p>Indiener verzoekt daarom gelet op deze zienswijze de NRD niet vast te stellen dan wel gewijzigd vast te stellen. Verder vraagt indiener uitdrukkelijk om te worden gehoord.</p>	<p>7. De effecten van luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid op het woonhuis worden in het MER onderzocht volgens de wettelijke bepalingen en regelingen die daarbij van toepassing zijn. Ook zal in dit specifieke geval in beeld gebracht worden welk effect de alternatieven hebben op het geluidniveau in de tuin. Eveneens worden de aanwezigheid van vleermuizen en vleermuisroutes in het kader van ecologie onderzocht en zal het effect op de waterhuishouding in het MER worden onderzocht. Voor het thema gezondheid zullen gevoelige bestemmingen (zoals woningen) onderzocht worden in het MER. Alle effecten die relevant zijn voor een goede afweging tussen alternatieven zullen in beeld worden gebracht in het MER</p> <p>8. Zie antwoord 29.1, 29.4 en 29.6. Met de NRD is er geen keuze gemaakt voor een tracé. Ook niet na vaststelling. Aan de hand van de NRD worden in het MER de effecten in beeld gebracht. Daarnaast heeft de commissie-m.e.r. geadviseerd ook ander alternatieven mee te nemen in het onderzoek, zoals een westelijke variant. Wij hebben besloten om eerst het westelijke alternatief alternatieven nader te verkennen in een bureaustudie en te toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen. Daarna wordt beslist of deze alternatieven verder worden meegenomen in het MER en wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau daarop zo nodig aangepast en vastgesteld. Als er een voorkeurstracé in beeld komt zullen we belanghebbenden benaderen en met hun de gevolgen hiervan bespreken.</p>
30	<p><i>1. Doortrekken parallelweg over Boomweg</i></p> <p>Indiener is van mening dat in bijeenkomst op 14 oktober is gesteld dat doortrekken parallelweg over de Boomdijk niet in beeld is geweest en stelt dat dit buiten de waarheid is en onderbouwd dat met 4 vragen die toen gesteld zijn, waarin om doortrekking naar Lange Biesackersweg is gevraagd. Indiener vraagt in het MER het doortrekken van de parallelweg naar de Lange Biesackersweg of verder mee te nemen, zoals bij de beantwoording is toegezegd. Indiener wil geen parallelweg die is aangesloten op de Boomdijk, dus geen extra landbouwverkeer op de Boomdijk.</p> <p><i>2. Oud Cromstrijensedijk Oostzijde</i></p> <p>Indiener constateert dat bij varianten A, B en C delen van Oud Cromstrijensedijk worden afgesloten voor doorgaand verkeer en vraagt om de optie uit het eerdere rapport van Abe Veenstra van 2 november 2018 met een ongelijkvloerse kruising door middel van een coupure mee te nemen in de NRD en te onderzoeken en de oost-westverbinding via de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde in</p>	<p>1. Zowel in de NRD als in de presentatie op 14 oktober is de optie van het gebruik van de Boomweg als route voor landbouwverkeer aan de orde geweest.</p> <p>De doorgetrokken variant van de parallelweg langs de randweg naar de Lange Biesackersweg zoals door de indiener wordt voorgesteld zal alsnog worden meegenomen in het MER.</p> <p>2. De wijze waarop de dijken worden gekruist, wordt in het MER uitgewerkt. Het doel is het gedeelte van de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde binnen de kom te ontlasten van verkeer omdat doorgaand en landbouw- en vrachtverkeer daar -gelet op de functie en inrichting van de weg- niet thuis hoort. In het MER onderzoeken wij wat de te verwachten verkeersintensiteiten bij de verschillende</p>

	<p>stand te houden. Dan hoeven er geen nieuwe routes via extra benodigde landbouwgronden te worden aangelegd (bij variant A), of hoeft het industrieterrein geen onderdeel uit te maken van de oost-west verbinding (bij varianten B, C). Dat laatste vindt indiener een onveilige optie omdat doorgaand verkeer met werkverkeer op het industrieterrein wordt gemengd.</p>	<p>alternatieven op deze wegen wordt en welke effecten dat heeft op verkeersveiligheid leefbaarheid.</p>
31	<p>1. <i>Geen route voor langzaam verkeer over Boomdijk</i> Indiener vraagt een andere variant toe te passen voor het langzaam verkeer dan via de Boomdijk. De Boomdijk en de huizen zijn niet geschikt voor veel meer (langzaam) verkeer, doordat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Boomdijk een smalle dijk is waardoor het passeren van tractoren onmogelijk is. • Alle huizen niet onderheid zijn en hinder ervaren van zwaar verkeer. • Door het afsluiten van de Oud Cromstrijensedijk oostzijde en Lange Biesakkersweg ook autoverkeer richting Strijen van de Boomdijk gebruik gaat maken, waardoor het probleem verlegd wordt naar de Boomdijk. • Het doel van een prettig woon- en leefklimaat ook voor de bewoners van der Boomdijk moet blijven gelden. <p>2. <i>Route langzaam verkeer langs Wellandcollege of door verlenging route langs randweg.</i> Indiener vraagt om een aanvullende langzaam verkeer route langs het Wellandcollege of het doortrekken van de langzaam verkeer route langs de gehele randweg aan te leggen om het eerder genoemde bezwaar weg te nemen. Ook wordt verzocht te voorkomen dat de Boomdijk een belangrijke route voor auto- en zwaar verkeer wordt richting Strijen.</p>	<p>1. Wij nemen de doorgetrokken variant van de parallelweg langs de randweg naar de Lange Biesakkersweg mee in het MER. Daarnaast zullen wij de effecten als gevolg van het landbouwverkeer dat op de Boomdijk komt te rijden in het MER onderzoeken. Hiertoe wordt ook onderzocht wat de effecten op het gebied van verkeersveiligheid zijn.</p> <p>In het MER wordt een onderzoek uitgevoerd naar trillinghinder. Eventuele nadelige effecten zullen hierbij dan ook inzichtelijk worden gemaakt. Uiteraard wordt er naar gestreefd dit zo veel mogelijk te voorkomen dan wel mitigerende maatregelen te nemen. In het MER wordt ook trillingshinder als gevolg van landbouwverkeer meegenomen. Eerst is er duidelijkheid over het tracé nodig.</p> <p>Bij de realisatie zelf zullen eigendommen die in de invloedssfeer liggen van de werkzaamheden tevoren worden opgenomen.</p> <p>2. Zie antwoord 31.1.</p>
32	<p>1. <i>Randweg ongewenste oplossing</i> Indiener vraagt het college zich te bezinnen voordat wordt ingestemd met deze onzinnige oplossing om Klaaswaal verkeersluw te maken. Het zal niet de gewenste oplossing bieden en lijden tot een onomkeerbare destructie van het schaarse natuurschoon in de Hoeksche Waard.</p> <p>2. <i>Alternatief 1</i> Dit alternatief legt een stop op de oostelijke uitbreiding van Klaaswaal en leidt tot geluidsoverlast en horizonvervuiling.</p> <p>3. <i>Alternatieven 2 en 3</i> Deze alternatieven bieden geen voordeel voor het verkeer op de Molendijk en de Oostelijke en Westelijke Oud-Cromstrijensedijk. Er ontstaat een sluiproute parallel aan de A29 voor verkeer richting Rotterdam en Dordrecht. Oost-westverkeer via Oud Cromstrijensedijk WZ en OZ zal geen ontsluiting krijgen bij deze alternatieven. Alleen sluiptverkeer van de A29 en verkeer van Numansdorp of Westmaas zal gebruik maken van randweg. Alternatieven liggen te ver van Klaaswaal om een randweg te zijn, die de Molendijk en Oud Cromstrijensedijk OZ verkeersarm maakt.</p> <p>4. <i>Varianten A, B en C</i> Indiener is van mening dat de varianten niet zorgen voor het ontlasten van de Molendijk, maar eerder zullen deze het westelijk deel van Oud Cromstrijensweg OZ hevig gaan belasten. Indiener vraagt zich af of wel onderzocht is in hoeverre het verkeer (door Klaaswaal?) uit Hoeksche Waard is of doorgaand verkeer betreft. Gaat het verkeer uit zuidelijke richting van A29</p>	<p>1. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r. is ervoor gekozen om ook een westelijke randweg, bypass en nulplus-alternatief in het MER te onderzoeken. De NRD wordt daarop aangepast. Ook de effecten op natuur zullen in het MER onderzocht worden. Alle effecten worden gereflecteerd aan de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en alle ontwikkelingen waarover een ruimtelijk besluit genomen is (autonome ontwikkelingen). Om een goede vergelijking te maken wordt eerst de referentiesituatie in kaart gebracht. Alle varianten die we onderzoeken in het MER worden vergeleken met de referentiesituatie.</p> <p>2. Het onderzoek in het kader van het MER zal uitwijzen wat de effecten van geluid op de bebouwing zijn en of er sprake is van geluidsoverlast en of geluidsnormen overschreden worden. Zo nodig zullen geluidafschermings-maatregelen in beeld komen. In het MER wordt rekening gehouden met de mogelijke oostelijke uitbreiding, maar maakt geen onderdeel uit van de referentie situatie omdat er nog geen ruimtelijk besluit over genomen is.</p> <p>3. Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluiptverkeer aantrekt. In het MER zullen onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluiptverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>4. De varianten zijn als aanvulling op het alternatief voor de oostelijke randweg. Bij elk alternatief zullen wij alle 3 varianten onderzoeken. Uit de studie van Megaborn uit 2017 blijkt dat ongeveer 55% van het verkeer in Klaaswaal doorgaand verkeer is. Met de randweg en aanvullende maatregelen in de kom wordt beoogd om dit doorgaande verkeer uit Klaaswaal te weren. Op welke wijze het verkeer</p>

	<p>wel via A29 naar Maasdam, Mijnsheerenland en Puttershoek? En verkeer vanaf Zuidwestzijde Hoeksche Waard, zal niet via Numansdorp rijden maar door Klaswaal.</p> <p>5. <i>De echte oplossing aansluiting op A29 bij beoogde aansluiting A4</i></p> <p>Indiener stelt voor om een toe en afrit te maken bij de A29 ter hoogte van de geplande aansluiting A4 voor het verkeer naar het westen en oosten van de Hoeksche Waard, ter ontlasting van de toe- en afrit bij N217 bij Heinoord. De nieuwe toerit en afrit moet dan aan de oostzijde aansluiten op de N489 en aan de westzijde op de Langeweg/Beijerlandschedijk.</p> <p>Vervolgens stelt indiener voor om zo dicht mogelijk langs de kern van Klaaswaal een echte randweg aan te leggen voor lokale Hoeksche Waardse verkeersstromen met goede bewegwijzering. Variant C kan daarvoor de oplossing bieden met een aansluiting op de Rijksstraatweg en het industrieterrein, mits toegankelijk voor alle verkeer (niet allen landbouwverkeer). Indiener hoopt op een positieve reactie hierop voor een gezonde en landelijke toekomst van de Klaaswaalse inwoners.</p>	<p>zich vanuit verschillende richtingen zal verplaatsen wordt in het MER onderzocht.</p> <p>5. Een extra aansluiting op A29 wordt niet haalbaar geacht. Deze gronden zijn gereserveerd met het oog op de plannen voor een eventuele doortrekking van A4 naar dit punt en zal de problematiek in Klaaswaal onvoldoende oplossen, omdat dit geen oplossing vormt voor het vracht- en landbouwverkeer in de kern.</p> <p>Uw suggestie om een randweg zo dicht mogelijk langs de kern mee te nemen, wordt overgenomen. We zullen in het MER een bypass oplossing zoals deze in het verleden is voorgesteld, onderzoeken.</p>
33	<p>1. <i>Noodzaak randweg</i></p> <p>Voor indiener met vrij uitzicht op het oostelijke landschap is de noodzaak van een randweg niet duidelijk. Indiener vraagt zich af of verplaatsing van bedrijven waar het vrachtverkeer van/naar Klaaswaal nu heen gaat, naar Numansdorp een idee is, zodat het verkeer normaal over A29 kan rijden. Dat is goedkoper dan aanleg van hele randweg.</p> <p>2. <i>Oostelijke randweg geen oplossing</i></p> <p>Indiener is van mening dat oostelijke randweg geen oplossing is omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het geen oplossing is voor verkeer van/naar Numansdorp en Oud-Beijerland, maar een sluiproute wordt voor A29. • de weg met 80 km/uur een racebaan wordt met alle herrie en fijnstof door het zeer schaarse natuurschoon. <p>Als toch over gegaan wordt tot aanleg, dan moet deze zover mogelijk vanaf bebouwing worden gelegd (direct naast de Botweg en 4^e Moerweg). Het stuk land tussen de randweg en de bebouwing kan dan gebruikt worden als natuur c.q. wandelgebied nu zo'n plek in Klaaswaal ontbreekt.</p> <p>Indiener vraagt tenslotte de voorstellen van de betrokken inwoners serieus te nemen en zodoende het mooie en vrije uitzicht van indiener niet te ontnemen.</p>	<p>1. Op het bedrijventerrein Klaaswaal is nu een beperkte uitbreiding toegestaan. Het is bij de gemeente bekend dat bedrijven gebruik willen maken van deze uitbreiding en geen plannen hebben om te verplaatsen. Het samenvoegen of verplaatsen van de 2 industrieterreinen wordt niet overwogen.</p> <p>2. Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluiptverkeer aantrekt. In het MER zullen onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluiptverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>De aanleg van een randweg zal gepaard gaan met aanvullende maatregelen in de kern, zodat ook de verkeersstroom Numansdorp – Oud-Beijerland op de Molendijk zal afnemen.</p> <p>De effecten op geluid en luchtkwaliteit zullen in het MER onderzocht worden.</p> <p>We bekijken de koppelkansen die zich voordoen. Het creëren van een natuurlijk gebied is daarbij een van de mogelijkheden, maar daarvoor is eerst duidelijkheid over het tracé nodig.</p> <p>Vervolgens moet bekeken worden of er mogelijkheden zijn om dergelijke initiatieven uit te voeren. Dit hangt van meerdere aspecten af die buiten dit project liggen.</p>
34	<p>1. <i>Niet akkoord met plannen voor randweg aan oostzijde</i></p> <p>Indiener kan zich niet verenigen met de plannen voor een randweg aan de oostzijde. Aangegeven wordt dat parallel aan het formele traject indiener en adviseur bereid zijn tot overleg over de invulling van het plan en de ernstige gevolgen ervan voor indiener.</p> <p>2. <i>Alternatief Bypass wordt ten onrechte achterwege gelaten</i></p> <p>Indiener is van mening dat het alternatief Bypass ten onrechte achterwege wordt gelaten omdat de primaire doelstelling is om verkeersoverlast te verminderen en verkeersveiligheid te verbeteren. Het standpunt wordt onderbouwd met de volgende overwegingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uit onderzoek van Megaborn zou blijken volgens de NRD dat de bypass positieve effecten heeft, maar dat de Molendijk alsnog als doorgaande route gebruikt blijft worden. Bij naslag van het rapport van Megaborn blijkt echter dat enkel de bypass een 	<p>1. Zodra er meer duidelijkheid is over een mogelijk voorkeustracé dan mogelijke gevolgen heeft voor de toegang tot het perceel, zal de gemeente contact opnemen om de gevolgen en de oplossingen met betrokkene te bespreken. Wanneer betrokkene daaraan behoefte heeft, is een eerder overleg natuurlijk ook mogelijk.</p> <p>2. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r. is ervoor gekozen om een westelijke randweg, bypass en nulplus-alternatief in het MER te onderzoeken. Wij zullen de voorgenomen alternatieven, die in de zienswijzen en in het advies van de Commissie-m.e.r. terugkomen, eerst nader onderzoeken in een bureaustudie en toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen.</p>

<p>gunstig effect heeft op de intensiteiten op Rijksstraatweg, Molendijk en Oud Cromstrijensdijk Oostzijde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De hoeveelheid vrachtverkeer neemt af en de wegen in Klaaswaal kunnen worden aangepast naar 30 km/uur, zodat de verkeersveiligheid verbetert. • Het is onduidelijk en onzorgvuldig om op basis van dit rapport de bypass niet mee te nemen als alternatief in het MER en bij de besluitvorming. • De argumentatie raakt kant nog wal nu in de laatste versie (van de NRD) een bypass wordt aangelegd voor het langzaam verkeer. • de bypass heeft dus een identiek uitwerking op verkeersstromen maar is veel goedkoper dan de oostelijke varianten. • Ook de bypass biedt de gewenste vorkstructuur en bereikbaarheid van het industrieterrein Klaaswaal en er zijn minder belanghebbenden waarvan belangen ernstig worden geschaad. • De bypass heeft een minder groot effect op de openheid van het landschap. <p>Indiener ziet als enige overgebleven argument voor de oostelijke variant de ontsluiting van het industrieterrein Numansdorp, maar beschouwd dat als bijkomende doelstelling die dus niet primair relevant is, mede om dat dat terrein via de N487 al goed ontsloten wordt naar de A29.</p> <p>Daarom wordt er voor gepleit om de bypass in het MER mee te nemen en de voor en nadelen in beeld te brengen voor een zorgvuldige besluitvorming.</p> <p>3. <i>Westelijke variant randweg ook meenemen</i></p> <p>Indiener pleit er voor de westelijke variant ook mee te nemen omdat deze te snel is afgevallen en voert daarvoor de volgende argumenten aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In ligging nabij de A29 is positief voor landschap en natuur, omdat daar al sprake is van doorbreking van de open ruimte en aantasting van het landschap en de natuur. • Door twee wegen bij elkaar te projecteren vinden de nadelige effecten daar plaats en niet in het gebied waar het landschap zo waardevol is en de natuur onaangetast is <p>4. <i>Oostelijke randweg geeft onvoldoende ontlasting Molendijk</i></p> <p>Door indiener wordt gesteld dat een oostelijke randweg zorgt voor onvoldoende ontlasting van de Molendijk doordat het noord-zuid verkeer dan over de Molendijk blijft gaan (9,2 km) omdat de randweg een flink stuk omrijden betekent (16,3 km), waardoor men eventueel eerder nog andere routes zal kiezen zoals via de Volgerlandseweg en Langeweg naar Oud-Beijerland.</p> <p>5. <i>Oostelijke randweg wordt sluiproute voor A29</i></p> <p>Als gevolg van sluiptverkeer vanaf de A29 zal er bij aanleg oostelijke randweg geen afname zijn van verkeer en verbetering verkeersveiligheid overeenkomstig de doelstelling, maar juist meer overlast voor omwonenden, bedrijven en het milieu in Klaaswaal.</p> <p>6. <i>Verkeersbeperkende maatregelen op de Molendijk zijn niet mogelijk.</i></p> <p>Vanwege de aanwezigheid van een ambulancepost en een brandweerkazerne in Klaaswaal zijn volgens indiener verkeersbeperkende maatregelen aldaar niet mogelijk en zou dat voor een ernstige verlenging van de responstijd leiden. Dat geldt ook voor de in Klaaswaal gevestigde huisartsenpost die samen met de ambulancepost een functie hebben voor de gehele Hoeksche Waard.</p> <p>7. <i>Als er toch gekozen wordt voor een randweg moet deze verdiept worden aangelegd</i></p>	<p>3. Zie antwoord 34.2.</p> <p>4. De aanleg van een randweg zal gepaard gaan met aanvullende maatregelen in de kern, zodat ook de verkeersstroom Numansdorp – Oud-Beijerland op de Molendijk zal afnemen. Zo nodig worden ook op andere wegen, die niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer, beperkende maatregelen genomen.</p> <p>5. Uit de verkeerscijfers van voorgaande studies (bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) blijkt dat een oostelijke randweg nauwelijks tot geen sluiptverkeer aantrekt. In het MER zullen onder andere opnieuw de effecten op het lokale en regionale wegennet onderzocht worden. In de huidige situatie ondervindt Klaaswaal hinder van sluiptverkeer wanneer er een opstopping op de A29 is. De kern van Klaaswaal willen we ook van dat verkeer ontlasten met de randweg.</p> <p>6. Wat betreft de hulpdiensten zijn we in gesprek met de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Het is niet de bedoeling dat de responstijd als gevolg van de verkeersbeperkende maatregelen in de kern afneemt. Ook de blijvende bereikbaarheid van de huisartsenpost wordt beoogd.</p>
--	--

	<p>Indiener is geen voorstander van de ongelijkvloerse kruisingen en viaducten die bij de randweg voorzien zijn, onder meer bij de Boomdijk. Als de randweg toch wordt aangelegd (quod non) moet deze verdiept in het land worden gerealiseerd, eventueel met aarden wallen en onder de dijken door, in plaats van via een verhoogd viaduct. Dit uit oogpunt van aantasting van het open en weidse landschap.</p>	<p>7. Het verdiept aanleggen van de randweg wordt op dit moment als financieel onhaalbaar geacht. De impact van de verschillende alternatieven op het landschap zal in het MER worden onderzocht. Daarbij wordt ook onderzocht op welke wijze de bestaande dijklichamen gekruist zullen worden.</p>
35	<p>1. Verbazing over communicatie Indiener spreekt zijn verbazing uit dat een brief op 29 oktober binnenkomt terwijl gesteld wordt dat deze 16 oktober al is verzonden en er tot 24 oktober gelegenheid is te reageren, welke termijn bij ontvangst al verlopen is. Indiener had verwacht dat zo'n brief aangetekend zou worden verzonden. Op een toegezonden email wordt niet gereageerd.</p> <p>2. Doorsnijding aaneengesloten stuk land wordt niet geaccepteerd Bij het doorsnijden van een aaneengesloten stuk land, leidt dit tot verlies van waarden en is bedrijfsvoering niet meer mogelijk. Dit is onacceptabel en zal worden aangevochten.</p> <p>3. Alternatieven Voorgesteld wordt de 4^e Moerweg te verbreden of nog beter het fileprobleem op A29 op te lossen, dan is randweg niet meer nodig. Ook een randweg parallel aan A29 met aansluiting op kruispunt Stougjesdijk/Smidsweg is betere oplossing. De voorgestelde oplossing vindt men een vreemde locatie voor een randweg.</p>	<p>1. Het is spijtig dat dit zo gelopen is. Wij hebben niet van andere belanghebbenden vernomen dat dit voorval heeft plaatsgevonden en weten niet wat er mis is gegaan.</p> <p>Wij doen er alles aan om u zo goed als mogelijk te informeren over het proces rondom de aanleg van de randweg. Dit doen wij door middel van werkgroepbijeenkomsten, bredere bijeenkomsten, nieuwsbrieven, het platform samen@work, de nieuwsrubriek in het huis-aan-huisblad 'het Kompas' en persoonlijke gesprekken. Wij ontvingen eerder suggesties voor verbeteringen, die wij ter harte nemen. Mocht u desondanks ervaren dat u niet voldoende geïnformeerd bent, dan nodigen wij u uit om contact met ons op te nemen.</p> <p>2. Met de totstandkoming van de huidige alternatieven is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsgrenzen, bestaande bebouwing en bestaande wegen, maar er moet ook rekening gehouden met ontwerpeisen voor het wegontwerp in het kader van verkeersveiligheid. De bestaande alternatieven zijn nog niet definitief en onder voorbehoud van wijzigingen. Zodra er meer duidelijkheid is over een mogelijk voorkeurs tracé dan mogelijke gevolgen heeft voor de toegang tot het perceel, zal de gemeente contact opnemen om de gevolgen en de oplossingen met betrokkene te bespreken. Wanneer betrokkene daaraan behoefte heeft, is een eerder overleg natuurlijk ook mogelijk.</p> <p>3. Met de randweg wordt de kern Klaaswaal ontlast van het doorgaande verkeer, zodat verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid van Klaaswaal verbeterd wordt. Daarbij wordt de huidige provinciale weg afgewaardeerd en zullen er in de kern van Klaaswaal aanvullende maatregelen genomen worden. Het aanpakken van het fileprobleem op de A29 of het verbreden van de 4^e Moerweg lost de problematiek in Klaaswaal niet op, omdat regionaal (doorgaand) verkeer en landbouw en vrachtverkeer dan gebruik zal blijven maken van de huidige N488.</p> <p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r. is ervoor gekozen om een westelijke randweg, bypass en nulplus-alternatief in het MER te onderzoeken. Wij zullen de voornoemde alternatieven, die in de zienswijzen en in het advies van de Commissie-m.e.r. terugkomen, eerst nader onderzoeken in een bureaustudie en toetsen op effectiviteit in relatie tot de gestelde doelstellingen.</p>
36	<p>1. Bezwaar tegen aanleg alternatief 1 Indiener heeft bezwaar tegen de aanleg van de randweg volgens variant 1 (Bedoeld zal zijn alternatief 1) omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • deze te dicht langs de dorpskern ligt; • er sprake zal zijn van geluidshinder, verstoring van nachtrust, toenemende gezondheidsrisico's door uitlaatgassen en waardevermindering woningen; • het vrije uitzicht, wat 4 jaar terug reden was tot aankoop woning, teniet wordt gedaan. <p>2. Voorkeur voor alternatief 2 Indiener spreekt een voorkeur uit voor variant 2 (bedoeld zal zijn alternatief 2) om de hinder voor de dorpsrand en dorpskern zoveel mogelijk te beperken doordat deze zo ver mogelijk van het dorp ligt. Daarbij is een combinatie met een ontsluiting ten zuiden van de Oud Cromstrijensdijk Oostzijde zoals weergegeven in</p>	<p>1. Wij onderzoeken de effecten van luchtkwaliteit, geluid, gezondheid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) in het MER. Om het aantal slaapverstoringen te bepalen wordt gerekend met verkeersintensiteiten per dagdeel. Bij de inpassing van de randweg wordt ook rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten van het landschap. Dit onderzoeken en beoordelen wij ook in het MER.</p> <p>2. Dit alternatief met bijbehorende variant zal in het MER onderzocht worden. Uit de onderzoeken moet blijken of dit de best passende oplossing is.</p>

	<p>figuur 5.4 de beste oplossing, omdat daarmee de belangen van de bewoners het beste worden behartigd en verzoekt daarmee rekening te houden.</p>	
37	<p>1. <i>Aanwezigheid buisleidingen onder regime Besluit Externe Veiligheid</i></p> <p>Indiener geeft namens 2 leidingen beheerders aan te reageren vanwege de aanwezigheid van buisleidingen die vallen onder het regime van het Besluit externe Veiligheid (Bevb). Voor het kruisen van de leidingen zijn technische oplossingen denkbaar en partijen zijn bereid daarin positief mee te denken. Als de weg over de leidingen wordt gelegd of ophoging ter plaatse is voorzien, wordt verzocht eventuele effecten op de leidingen zo vroeg mogelijk in beeld te brengen door een gespecialiseerd bedrijf om mitigerende maatregelen te kunnen bepalen om onvoorziene kosten en uitloop van de planning te voorkomen. Beheerders zullen volledig schadeloosgesteld moeten worden voor verlegging of aanpassingen. Verzocht wordt de ligging van de bestaande leidingen zoveel mogelijk te respecteren bij het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg. Zodra de ligging van de randweg bekend is verzoekt indiener informatie daarover uit te wisselen zodat voor, tijdens en na de werkzaamheden ongestoorde ligging van buisleidingen gewaarborgd is. Indiener verzoekt de beide leidingbeheerders als belanghebbenden aan te merken en in de verdere communicatie te betrekken.</p>	<p>1. We nemen dit mee voor de verdere planvorming. Externe veiligheid maakt onderdeel uit van de te onderzoeken (milieu)thema's. De gemeente neemt contact op na eerste resultaten</p>
38	<p>1. <i>Verkeersdrukke op Molendijk en Oud Cromstrijensdijk Oostzijde valt mee</i></p> <p>Indiener is van mening dat de verkeersdrukke op de Molendijk en Oud Cromstrijensdijk Oostzijde meevalt. Het is vooral het gebrek aan parkeergelegenheid op de Molendijk, waardoor auto's op de weg parkeren. Dit geeft hinder voor zwaar verkeer en de soepele doorgang. Daarvoor moet oplossing worden gevonden. Het verplaatsen naar elders leidt daar tot net zoveel hinder als hier.</p> <p>2. <i>Snelheid verkeer op Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde is een probleem</i></p> <p>Als bewoner van de Oud Cromstrijensdijk oostzijde is indiener van mening dat niet de hoeveelheid verkeer het probleem, maar de snelheid die het verkeer aanhoudt.</p> <p>3. <i>Als weg er toch komt voorkeur voor alternatief 3</i></p> <p>Wanneer er toch een randweg komt, pleit indiener er voor de weg zover mogelijk van de bestaande bebouwing te plaatsen langs de 4e Moerweg, volgens alternatief 2 of 3. Alternatief 1 moet afvallen omdat het idee was zoveel mogelijk de bestaande wegen te volgen en omdat de weg vlak langs woning indiener zou komen, waarvan hij niet blij wordt. Alternatief 3 wordt de beste oplossing geacht omdat dit alternatief het beste rekening houdt met de impact voor de omwonenden.</p> <p>4. <i>Voorkeur voor variant C bij Oud Cromstrijensdijk Oostzijde</i></p> <p>Variant A voor de aansluiting bij de Oud Cromstrijensdijk Oostzijde voorkomt dat bewoners aan zuidzijde Oud Cromstrijensdijk Oostzijde niet aan alle kanten door wegen worden ingesloten. Variant B is niet wenselijk omdat bewoners zuidzijde dan twee wegen vlakbij hun woning krijgen. Variant C is de minst erge optie omdat deze vrij ver van de woningen ligt en dit leidt tot een forse vermindering van landbouwverkeer op de bestaande wegen. Indiener sluit af met hoop op een oplossing met zo min mogelijk negatieve consequenties.</p>	<p>1. Uit de verschillende uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de Molendijk en Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde niet geschikt zijn voor de intensiteiten en typen verkeer die het moet verwerken. De randweg in combinatie met aanvullende maatregelen in de kern moet de intensiteiten en typen verkeer op de Molendijk en Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde terugbrengen tot een acceptabel niveau (waarmee voldaan kan worden aan het principe van Duurzaam Veilig). Of dit behaald kan worden, moet uit de onderzoeken in het MER blijken. Het wegnemen van de geparkeerde auto's op de Molendijk zal de verkeersintensiteiten op de Molendijk niet verlagen.</p> <p>2. Zie antwoord 38.1. De te hoge snelheid van het verkeer op de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde wordt voorgelegd aan de wegbeheerder.</p> <p>3. De effecten van luchtkwaliteit, geluid, gezondheid en lichthinder op omliggende gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) zullen in het MER onderzocht worden. Aan de hand van de onderzoeken zal onderbouwd worden wat de beste oplossing vormt.</p> <p>4. Zie antwoord 38.3.</p>
39	<p>1. <i>Waardering voor rapport NRD en digitale voorlichtingsavond</i></p> <p>Indiener spreekt waardering uit voor het rapport voor de oostelijke randweg Klaaswaal als een doortimmerd en toegankelijk rapport en voor de goed georganiseerde digitale</p>	<p>1. Wij danken u voor uw enthousiaste reactie. Wij zullen alle belanghebbenden ook bij het vervolg van dit project verder betrekken.</p>

	<p>voorlichtingsavond voor de inwoners, die getuigen van de wens van het college de burgers zoveel mogelijk te betrekken bij de inrichting van hun leefomgeving.</p> <p>2. <i>Problematiek Molendijk wordt onderschreven</i> Indiener benoemt als problemen van de Molendijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat het verkeer aanzienlijk is toegenomen en in 2030 kan stijgen tot 9.400 mvt per dag. • Vooral de laatste jaren hinder door vrachtverkeer en zeer veel landbouwvoertuigen die vaak met te hoge snelheid over de dijk rijden. • De verkeersveiligheid van met name de vele fietsende schoolkinderen van/naar Oud-Beijerland. • De geluidshinder door tractoren maar ook vrachtverkeer en de luchtkwaliteit waardoor de leefbaarheid wordt benadeeld. <p>3. <i>Tweetal onduidelijkheden in het rapport</i> Indiener heeft geconstateerd dat er voor het verkeer op de Molendijk verschillende aantallen worden genoemd, namelijk 5.800 en 7.000 mvt. Verder wordt gesignaleerd dat op de een plek gesproken wordt van het gesloten verklaren van de Molendijk voor vracht- en landbouwverkeer (pg 18) en op de andere plek voor het ontlasten van dit verkeer (pg 20).</p> <p>4. <i>Aanleg randweg niet toereikend</i> Indiener pleit voor het nemen van maatregelen om het probleem Molendijk op te lossen, maar het is te gemakkelijk te veronderstellen dat situatie in sterke mate zal verbeteren door aanleg oostelijke randweg, omdat de Molendijk zonder fysieke maatregelen een aantrekkelijke route blijft voor verkeer van Numansdorp naar Oud-Beijerland. Verbodsborden zijn daarvoor onvoldoende; er dienen fysieke maatregelen te worden genomen om de doelstellingen te realiseren, bv. door wegversmallingen op diverse plaatsen, het plaatsen van bloembakken, etc.</p> <p>5. <i>Ook maatregelen op korte termijn nodig</i> Indiener is van mening dat reeds nu verkeersbeperkende maatregelen genomen moeten worden, ook al wordt gerealiseerd dat de mogelijkheden daarvoor beperkt zijn. een dringend beroep wordt hiervoor gedaan om op zo kort mogelijke termijn tot actie over te gaan.</p>	<p>2. Deze problematiek is bij de gemeente bekend. De randweg in combinatie met aanvullende maatregelen in de kern moet de intensiteiten en typen verkeer op de Molendijk en Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde terugbrengen tot een acceptabel niveau (waarmee voldaan kan worden het principe van Duurzaam Veilig). Of dit behaald kan worden, zal uit de onderzoeken in het MER moeten blijken.</p> <p>3. Het verschil in benoemde verkeersintensiteiten berust op het feit dat er een verschil zit in de recentheid van de rapporten. Verkeersmodellen worden periodiek bijgewerkt. De verkeersintensiteit van 5.800 (moest 6.800 zijn, zoals in tabel 3.2 vermeld) betreft de intensiteit in 2016, terwijl de verkeersintensiteit van 7.000 uit een rapport van 2018 dateert.</p> <p>In het MER wordt onderzoek gedaan hoe de kern Klaaswaal ontlast kan worden van het vracht- en landbouwverkeer.</p> <p>4. In 2017 zijn er bewonersavonden georganiseerd en ontwerpen voorgelegd over (fysieke) maatregelen in de kern Klaaswaal om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een deel van deze maatregelen is in uitvoering of al uitgevoerd. De aanleg van een randweg zal gepaard gaan met aanvullende maatregelen in de kern, zodat ook de verkeersstroom Numansdorp – Oud-Beijerland op de Molendijk zal afnemen.</p> <p>5. Zie antwoord 39.4.</p>
40	<p>1. <i>Bezwaar tegen extra landbouwverkeer op Boomdijk</i> Indiener maakt ernstig bezwaar tegen een scenario waarbij het landbouwverkeer over de Boomdijk wordt geleid, vanwege veiligheid, verkeersoverlast, geluidsoverlast, schade en waardevermindering van de woning. De rondweg komt al op korte afstand van de woning, dan wordt de hinder nog groter.</p> <p>2. <i>Verleggen landbouwroute is verplaatsing probleem</i> Het verleggen van de landbouwweg is het verleggen van een probleem, waarbij de verkeersveiligheid, het woongenot en het gevoel van veiligheid van bewoners erg in het geding komen. Gevraagd wordt deze zienswijze serieus te behandelen.</p>	<p>1. De variant met landbouwverkeer over de Boomdijk is een variant die wordt onderzocht in het MER. Daarnaast worden andere varianten onderzocht waarbij geen extra landbouwverkeer over de Boomdijk wordt geleid. De onderzoeken moeten uitwijzen welke oplossing het meest oplossend vermogen biedt en welke knelpunten er naar voren komen. Vervolgens kan worden onderzocht of de Boomdijk geschikt is voor de toename van het (landbouw)verkeer.</p> <p>2. Zie antwoord 40.1.</p>