

# RAPPORT

## Randweg Klaaswaal

Samenvatting historie afweging tracé oost- of westzijde  
Klaaswaal

Klant: Gemeente Hoeksche Waard

Referentie: BG9178TPRP2002281041

Status: Definitief

Datum: 2 april 2020

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85  
3068 AX ROTTERDAM  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**  
+31 10 209 44 26 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Randweg Klaaswaal

Ondertitel: Samenvatting historie afweging tracé oost- of westzijde Klaaswaal  
Referentie: BG9178TPRP2002281041  
Status: 01/Definitief  
Datum: 2 april 2020  
Projectnaam: Randweg Klaaswaal  
Projectnummer: BG9178  
Auteur(s): Koen Bos, Yvette Prinsen

Opgesteld door:

Gecontroleerd door: Piet Westeneng

Datum/paraaf: 28-02-2020

Goedgekeurd door: Piet Westeneng

Datum/paraaf: 28-02-2020

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Tracéafweging</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Conclusies</b>	<b>6</b>

## 1 Tracéafweging

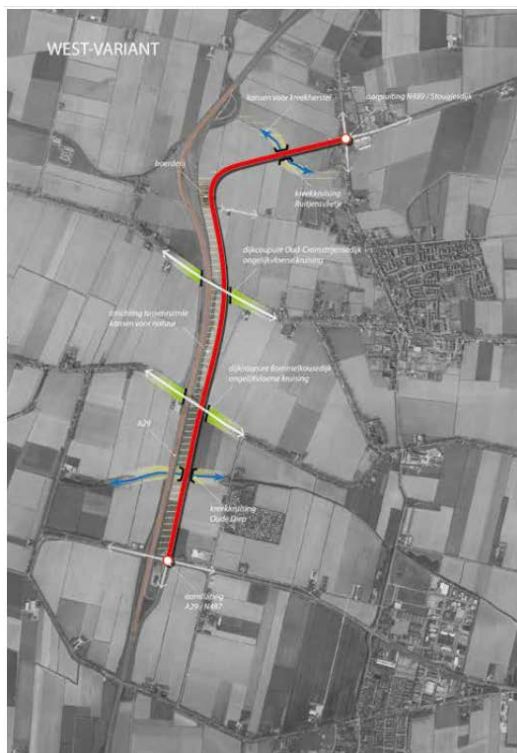
Op basis van de eerder verrichte onderzoeken, heeft een integrale afweging plaatsgevonden waarmee in de keuze tussen een ligging aan westzijde of oostzijde van Klaaswaal een voorkeur is uitgesproken voor de ligging aan oostzijde. Ook is in die rapporten het nut en de noodzaak voor een randweg Klaaswaal onderbouwd. Deze varianten met een randweg aan de west- of oostzijde van Klaaswaal zijn verkeerskundig afgezet tegen de autonome ontwikkeling bij handhaving van de huidige situatie.

In deze rapportage wordt een samenvatting gegeven van de eerder uitgevoerde onderzoeken die hebben geleid tot een voorkeur voor een oostelijke randweg. De eerdere 'bypass' (de verkorte randweg, strak om Klaaswaal) worden hierin niet meegenomen, gelet op de besluitvorming van de gemeenteraad van Cromstrijen van 25-09-2018 om de bypass als plan B te beschouwen en in te zetten op realisatie van de regionale oostelijke randweg Klaaswaal. De uitspraak van Gedeputeerde Staten in de brief van 18-12-2018 aan Provinciale Staten dat de eerder door de gemeente Cromstrijen voorgestelde korte bypass voor de provincie geen acceptabele oplossing is, omdat die naar de mening van Gedeputeerde Staten het knelpunt in Klaaswaal onvoldoende oplost, ondersteunt de keuze om de 'bypass' niet verder te beschouwen.

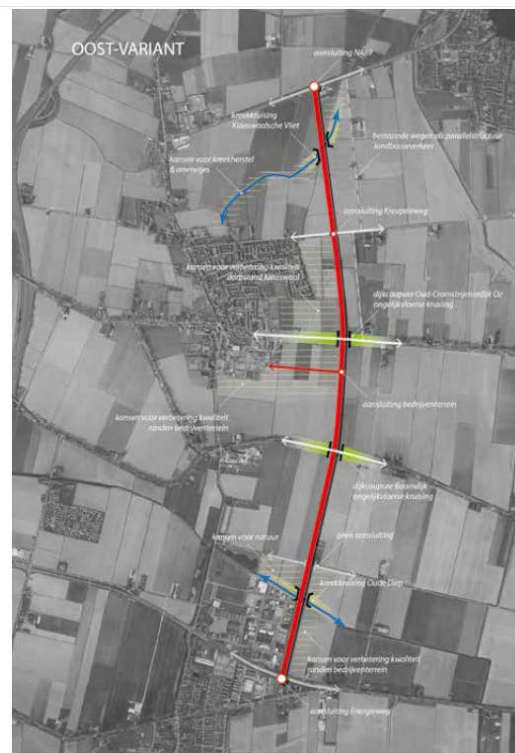
Relevante onderzoeken:

1. 20-02-2018 Randwegen Klaaswaal, vergelijking oostelijke en westelijke randweg (Goudappel Coffeng)
2. 11-2018 Randweg Klaaswaal; verkenning ruimtelijke kwaliteit (Abe Veenstra)
3. 09-11-2018 Verkeerskundige beoordeling westelijke en oostelijke variant randweg Klaaswaal (Royal HaskoningDHV)

In deze rapporten is niet steeds exact hetzelfde tracé gehanteerd voor de oostelijke en westelijke variant van de randweg Klaaswaal. De meest concrete uitwerkingen die zijn gehanteerd, komen uit het rapport van Abe Veenstra en zijn hieronder weergegeven:



*Westelijke ligging randweg Klaaswaal*



*Oostelijke ligging randweg Klaaswaal*

Toets criterium	Bron	Westelijke randweg	Oostelijke randweg
Ecologie	1	0 <u>Natura 2000</u> : De randweg leidt niet tot areaalverlies van Natura 2000 en heeft geen effect op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. <sup>1</sup>	0 Idem.
	1	- <u>Natuurnetwerk Nederland (NNN)</u> : De randweg doorsnijdt NNN en leidt mogelijk tot areaalverlies, verlies aan verbindingroutes en verstoring door licht en geluid.	- Idem.
	1	--/ <u>Beschermde soorten</u> : Aanwezige soorten zullen optische verstoring en geluidhinder ondervinden van de randweg. Het gebied is ecologisch waardevoller dan het gebied ten oosten van Klaaswaal en daarom meer geschikt voor beschermde soorten.	- <u>Beschermde soorten</u> : Aanwezige soorten zullen optische verstoring en geluidhinder ondervinden van de randweg. Daarnaast wordt leefgebied van vleermuizen en vogels aangetast. Het grootste deel is echter ongeschikt leefgebied voor beschermde soorten i.v.m. het gebruik als landbouwgrond.
Bodem	1	- De bodem is zettingsgevoelig. Nader onderzoek moet uitwijzen wat daarvan de effecten zijn op de aanleg van een randweg. Er zijn geen bodemverontreinigingen bekend. En er is geen sprake van constructies in de ondergrond zoals tunnels.	- Idem.
Water	1	0 <u>Grondwater</u> : Het effect op grondwater is zeer klein. Er wordt geen grondwatervervuiling verwacht.	0 Idem.
	1	0 <u>Oppervlaktewater</u> : Er vindt versnelde afvoer van water af door de aanleg van verharding. Dat kan worden opgevangen met duikers en/of de omlegging van watergangen. Er worden geen noemenswaardige effecten verwacht op vervuiling van het oppervlaktewater.	0 Idem.
Gebiedskarakteristiek	1	- De randweg heeft een overwegend negatief effect op het bestaande landschap en de karakteristieke elementen waarmee de ontstaansgeschiedenis wordt weergegeven, zoals de linten, de lijn beplanting en de dijken.	- Idem.

<sup>1</sup> Onderzoek is uitgevoerd voordat de Programmatische Aanpak Stikstof werd vernietigd (mei 2019). Nader stikstofonderzoek is nodig (met een Aeriusberekening) om de effecten te kunnen te bepalen.

<b>Landschaps- elementen</b>	1	-	Lijnbeplanting van essen en de lintbebouwing langs de dijken zijn beeldbepalende landschapselementen die worden onderbroken. Een beek moet worden gekruist.	-	Wegstructuren met lijnbeplanting van essen en de kenmerkende lintbebouwing langs de Oud Cromstrijensedijk worden aangetast.
<b>Cultuurhistorie</b>	1	-/0	Het effect van Klaaswaal-west op de cultuurhistorische waarden in het gebied is licht negatief. De oost-west georiënteerde polderdijken die een hoge cultuurhistorische waarde hebben worden meerdere malen doorkruist. Omdat het grootste gedeelte van de dijk intact blijft, wordt het effect van deze variant op cultuurhistorie licht negatief beoordeeld.	-/0	Idem.
<b>Archeologie</b>	1	-/0	Volgens gemeentelijke archeologische verwachtingskaart liggen de varianten in een gebied met een middelhoge verwachtingswaarde. Uit nader onderzoek moet blijken of er daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn die moeten worden beschermd.	-/0	Idem.
<b>Belevingswaarde</b> Herkenbare polders, dijken, kreken, beleving van rust, ruimte en stilte, behoud snelweg-panorama, kwaliteit van de randen	2	-/+	Alle varianten doorsnijden drie polders, twee waardevolle dijken en één kreek met een landschappelijke en recreatieve waarde. De tracés volgen nauwelijks de verkavelingsstructuur. Ook de snelweg-panorama wordt aangetast.	-/+	Alle varianten doorsnijden twee of drie polders en bijna alle tracés doorsnijden twee dijken en een kreek die landschappelijk en recreatief waardevol zijn. De open ruimte in de polder is groter dan aan de westzijde. Het nabijgelegen stiltegebied gaat verstoring ondervinden van niet-gebiedseigen geluid. De tracés kunnen betere in de bestaande verkavelingsstructuur worden ingepast.
<b>Gebruikswaarde</b> Functioneren randweg, behoud bestaande routes, bereikbaarheid landbouwgrond, recreatieve routes, natuurlijke verbindingen, waterveiligheid	2	-/+	De varianten leiden tot een sterke afname van de verkeersdruk op de Molendijk maar niet op de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde. De weg moet met ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd i.v.m. de dijken en recreatieve routes. Dat vergt veel aandacht in de uitwerking.	-/+	De varianten leiden tot een weliswaar grote, maar minder grote afname van het verkeer door Klaaswaal dan de westelijke varianten. Wel wordt hier ook de druk op de Oud-Cromstrijensedijk verlicht. De oost-varianten sluiten beter aan op de gewenste vorkstructuur. De ongelijkvloerse kruisingen vergen veel aandacht in de uitwerking.
<b>Toekomstwaarde</b>	2	-	Een westelijke randweg kan een verbreding van de A29 in de weg staan en leidt tot restruimtes die een ongewenste invulling kunnen krijgen (bedrijven op zichtlocaties).	-/+	Een oostelijke variant sorteert beter voor op de gewenste woningbouw-ontwikkeling ten oosten van Klaaswaal en de ontsluiting van het bedrijventerrein Klaaswaal. Het biedt ook Numansdorp de mogelijkheid voor het realiseren van uitbreidingsplannen. De

					mogelijke restruimtes zijn lastig te gebruiken als landbouwgebied.
Aspecten wat betreft inpassing voorkeursmodellen oost- en westzijde	2	+	<u>Plusen</u> : bundeling met de snelweg mogelijk ter voorkoming van verdere doorsnijding van het landschap, weinig nieuwe verkeershinder voor omliggende dorpen, kansen voor versterking van het landschap ter plaatse van de restruimtes en de krekken	++	<u>Plusen</u> : beter inpasbaar in open landschap en verkavelingsstructuur, biedt mogelijkheden voor ontwikkeling van 'wonen in een groene setting', intact laten van bestaande landbouwroutes, ontsluiting van het bedrijventerrein, kansen voor het vergroten van de kwaliteit van de randen van Klaaswaal, het open landschap is beter beleefbaar
	2	-	<u>Minnen</u> : aanwezigheid leidingenstraat, beperkte inpassing mogelijk in bestaande landschap, complexe ongelijkvloerse kruisingen nodig ter behoud van waterkerende dijken en waardevolle structuren, enkele woningen moeten wijken	-	<u>Minnen</u> : enkele woningen moeten wijken, restruimte is niet meer te benutten als landbouwgrond, complexe ongelijkvloerse kruisingen nodig
Mate van oplossend vermogen voor dorpskern Klaaswaal	3	++	Zeer grote reductie verkeer op Molendijk (9.400 → 2.000 mvt/etm), kern kan als erftoegangsweg fungeren	+	Grote reductie verkeer op Molendijk (9.400 → 4.000 mvt/etm), kern kan als erftoegangsweg fungeren
	3	0/+	Reductie verkeer op Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde (3.900 → 2.900 mvt/etm)	0/+	Reductie verkeer op Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde (3.900 → 2.400 mvt/etm)
	3	+	Reductie van doorgaand vrachtverkeer, maar niet van vrachtverkeer naar bedrijventerrein Klaaswaal	++	Reductie van doorgaand vrachtverkeer en volledig wegnemen van vrachtverkeer van/naar bedrijventerrein Klaaswaal
INEXDO-analyse (analyse naar intern, extern en doorgaand verkeer t.o.v. Klaaswaal)	3	++	Het grootste deel van het verkeer dat gebruik maakt van de westelijke randweg is doorgaand verkeer t.o.v. Klaaswaal (ca. 6.300 mvt), met daarnaast op het zuidelijk deel ca. 1.000 mvt in relatie tot Klaaswaal en op het noordelijk deel een veel kleinere verkeersstroom in relatie tot Klaaswaal.	++	Een deel van het verkeer dat gebruik maakt van de oostelijke randweg is doorgaand verkeer t.o.v. Klaaswaal (ca. 2.600 mvt) met daarnaast op het noordelijk deel ca. 3.000 mvt in relatie tot Klaaswaal en op het zuidelijk deel een veel kleinere verkeersstroom in relatie tot Klaaswaal.
Selected Link doorgaand verkeer op randweg (analyse verkeersstromen via randweg)	3	++	De westelijke randweg vangt met name verkeer op tussen Oud-Beijerland en Numansdorp en de Haringvlietbrug, verkeer dat nu door Klaaswaal rijdt	+	De oostelijke randweg vangt met name verkeer op tussen Numansdorp en de N217/Binnenmaas en heeft weinig verband met verkeer vanuit Oud-Beijerland of op de A29
Ontsluitingsstructuur	3	0	Randweg zorgt voor noord-zuid verbinding conform gewenste regionale vorkstructuur	0	Randweg zorgt voor noord-zuid verbinding conform gewenste regionale vorkstructuur

	3	-	Geeft relatief onevenwichtige verdeling regionale noord-zuid verbindingen, groot gebied met erftoegangswegen	+	Geeft evenwichtige verdeling regionale noord-zuid verbindingen (gebieds-ontsluitingswegen)
<b>Bereikbaarheid voor woonkernen en bedrijventerreinen</b>	3	0	Bereikbaarheid van Klaaswaal en overige woonkernen nagenoeg ongewijzigd	0/+	Bereikbaarheid van Westmaas / Mijnsheerenland vanuit Numansdorp verbetert licht. Bereikbaarheid van Klaaswaal en overige woonkernen nagenoeg ongewijzigd
	3	0	Bereikbaarheid van bedrijventerrein Numansdorp / Middelsluis nagenoeg ongewijzigd	0	Bereikbaarheid van bedrijventerrein Numansdorp / Middelsluis nagenoeg ongewijzigd
	3	-	Bereikbaarheid van bedrijventerrein Klaaswaal vermindert	+	Bereikbaarheid van bedrijventerrein Klaaswaal verbetert met directe en snelle aansluiting
<b>Verkeersafwikkeling</b>	3	-/0	Randweg zorgt voor enige wijzigingen in gebruikte routes, die minder ook hoofdstructuur gaan (Korteweg - Ronduitweg bijvoorbeeld) en meer over onderliggende wegennet (Oud-Cromstrijensedijk Westzijde en Stougjesdijk)	0/+	Weinig ingrijpende wijzigingen in gebruikte routes en dus verkeersintensiteiten op omliggende wegen
	3	+	Geen knelpunten in verkeersafwikkeling voorzien	+	Geen knelpunten in verkeersafwikkeling voorzien
<b>Effect voor fietsverkeer en landbouwverkeer</b>	3	-	Enkele schoolfietsroutes met gemengde verkeersafwikkeling (o.a. Stougjesdijk) krijgen meer gemotoriseerd verkeer	-/0	Molendijk in Klaaswaal houdt meer gemotoriseerd verkeer dan westelijke randweg; hiervan maakt veel schoolgaand fietsverkeer gebruik
	3	+	A.g.v. afname overige verkeer over de bestaande routes, krijgt het landbouwverkeer daar meer ruimte	+	A.g.v. afname overige verkeer over de bestaande routes, krijgt het landbouwverkeer daar meer ruimte; het knelpunt kruispunt Energieweg-Middelsluisdijk Oostzijde kan mee profiteren

Eerder zijn voor een westelijk tracé door Antea en voor een oostelijk tracé door Tauw kostenramingen gemaakt, waarvan de uitkomsten niet veel uiteen liepen, maar een oostelijke variant iets duurder was. Door het Kwaliteitsteam Hoeksche Waard is in november 2018 op basis van de bovengenoemde rapporten van Abe Veenstra (nr. 2) en van Royal HaskoningDHV (nr.3) een advies uitgebracht aan de verantwoordelijke bestuurder van het Samenwerkingsorgaan Hoekse Waard, waarin een voorkeur is uitgesproken voor een oostelijk tracé, omdat in de variant aan de westzijde alle aspecten terugkomen waar zij eerder negatief over adviseerden, zoals de grote coupures in de monumentale dijken, de bundeling van (boven)regionale infrastructuur en het autonome, niet landschapsvolgend karakter van de westelijke randweg.



## 2 Conclusies

Een aantal conclusies die op basis van de voorgaande samenvatting kunnen worden getrokken, zijn de volgende:

- Op de onderwerpen ‘ecologie’, ‘water’, ‘bodem’, ‘landschap’ en ‘cultuurhistorie’ hebben de beide varianten (oost en west) ongeveer eenzelfde impact op de omgeving. De westelijke varianten hebben, naar verwachting, wel een groter negatief effect op aanwezige beschermde soorten.
- Voor een goede inpassing zijn de verschillende varianten beoordeeld op de effecten op de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde. Ook daarin verschillen de varianten niet veel van elkaar. Het grootste verschil is te vinden in de ‘toekomstwaarde’: de oostelijke varianten bieden meer kansen voor het goed inpassen van gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de ontsluiting van het bedrijventerrein, een eventuele woningbouwontwikkeling en het verbeteren van de randen van Klaaswaal.
- In verkeerskundig opzicht leidt een westelijke variant tot een beter oplossend vermogen voor de kern van Klaaswaal, maar biedt deze geen oplossing voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Klaaswaal, zodat vrachtverkeer van/naar het bedrijventerrein door de kern van Klaaswaal blijft rijden. Een oostelijke variant daarentegen, biedt die oplossing wel doordat dan het vrachtverkeer van het bedrijventerrein direct naar de randweg geleid kan worden.