

RAPPORT

Randweg Klaaswaal

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Klant: Gemeente Hoeksche Waard

Referentie: BG9178TPRP2006080934

Status: Definitief

Datum: 2 juli 2021

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:
Referentie: BG9178TPRP2006080934
Status: P01.01/Definitief
Datum: 2 juli 2021
Projectnaam: Randweg Klaaswaal
Projectnummer: BG9178
Auteur(s): Ricardo Snijder, Koen Bos, Carel Schut

Opgesteld door: Ricardo Snijder, Koen Bos

Gecontroleerd door: Carel Schut

Datum:

Goedgekeurd door: Piet Westeneng

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Het project randweg Klaaswaal	5
1.2	Taak-en rolverdeling	6
1.3	Milieu-effectrapportage	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Probleemanalyse en doelstelling	9
2.1	Probleemanalyse	9
2.2	Doelstelling	11
2.3	Voornemen tot realisatie van een Randweg	12
3	Terugblik en tussenstap	13
3.1	Terugblik besluitvorming en afgevalen alternatieven	13
3.1.1	Zienswijzen en advies Commissie-m.e.r.	14
3.1.2	Resultaten Verkeerskundige bureaustudie	15
3.1.3	Erftoegangsweg niet duurzaam veilig als oplossing knelpunten Klaaswaal	20
4	De m.e.r.-procedure	22
4.1	M.e.r.-plicht	22
4.2	Procedure	22
5	Alternatieven	24
5.1	Kaders alternatieven met een Randweg Klaaswaal	24
5.2	Referentiesituatie	25
5.3	Alternatief 1 Oostelijke randweg	26
5.4	Alternatief 2 Oostelijke randweg	28
5.5	Alternatief 3 Oostelijke randweg	30
5.6	Alternatief 4 Oostelijke randweg	32
5.7	Alternatief 6 variant A Westelijke randweg	34
5.8	Alternatief 6 variant B Westelijke randweg	36
5.9	Varianten aansluiting zuidzijde Klaaswaal op oostelijke randweg	38
6	Werkwijze milieubeoordeling	41
6.1	Aanpak effectbepaling	41
6.2	Beoordelingskader	42
6.2.1	Verkeer en vervoer	44
6.2.2	Geluid	44
6.2.3	Luchtkwaliteit	45
6.2.4	Externe veiligheid	46

6.2.5	Natuur	46
6.2.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	47
6.2.7	Bodem	49
6.2.8	Water	49
6.2.9	Klimaat	49
6.2.10	Gezondheid	50
7	Communicatie en participatie	51

Bijlagen

Bijlage 1 Samenvatting historie afweging tracé oost- of westzijde Klaaswaal, Royal HaskoningDHV, 28 februari 2020

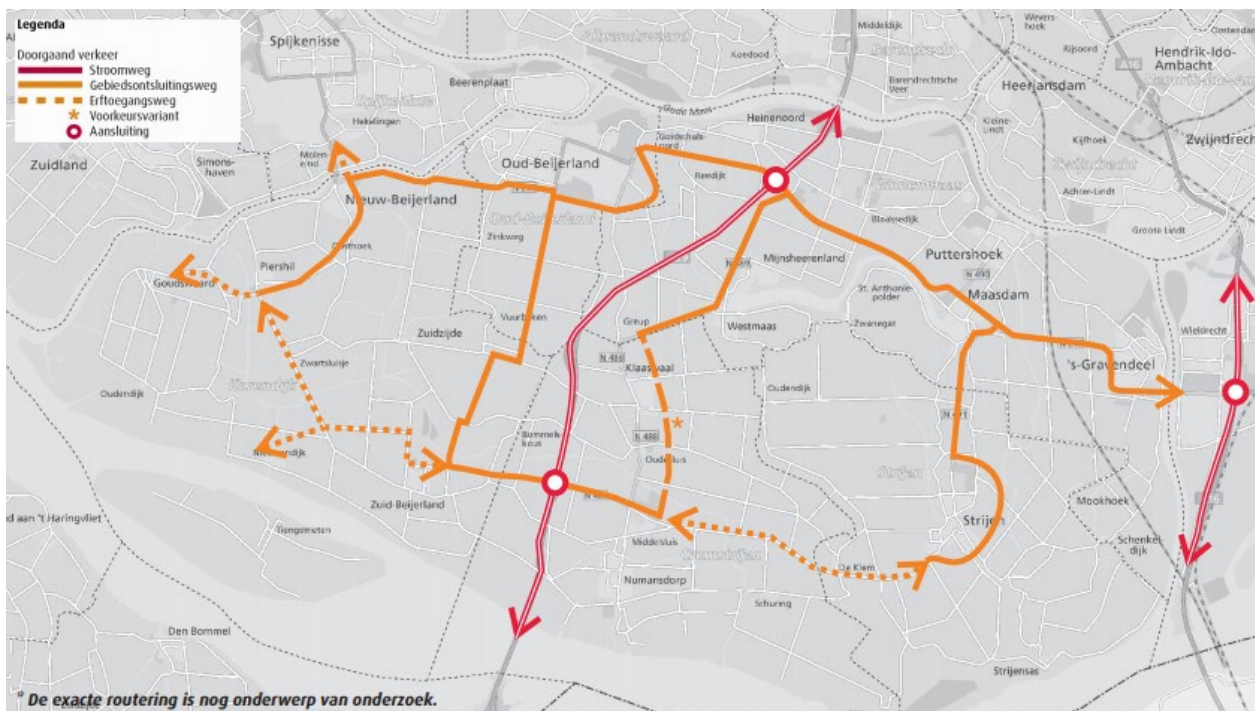
Bijlage 2 Nota van beantwoording NRD randweg Klaaswaal definitief

Bijlage 3 Kaart met meetpunten vergelijking alternatieven

1 Inleiding

1.1 Het project randweg Klaaswaal

Klaaswaal is gelegen op de Zuid-Hollandse eilanden binnen de gemeente Hoeksche Waard. Het dorp heeft ruim 4000 inwoners. De gemeente heeft als doel om de verkeersoverlast te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren om zodoende een beter woon-en leefklimaat in de kern van Klaaswaal te creëren. Het resultaat moet de huidige provinciale verbinding N488 verleggen en bijdragen aan de beoogde vorkstructuur (Figuur 1). De vorkstructuur is onderdeel van de visie op het regionale wegennetwerk binnen de gemeente Hoeksche Waard. Deze regionale structuur is ook vastgesteld in het 'Regionale Verkeers- en Vervoersplan' (RVVP) van 2013. De beoogde randweg Klaaswaal is een van de onderdelen van deze structuur. Het robuuste netwerk aan regionale wegen dient ter voorkoming van het gebruik van wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. Na het verleggen van de N488 kan de bestaande wegenstructuur in Klaaswaal afgewaardeerd worden naar een lokale verbinding, zodat ook een veilige schoolroute tussen Numansdorp en Oud-Beijerland ontstaat. In de structuurvisie van de gemeente Hoeksche Waard uit 2008 was een studie naar een nieuwe regionale verbinding opgenomen om het bovenstaande doel te behalen. De doelstelling om een randweg Klaaswaal te realiseren is ook opgenomen in de Omgevingsvisie uit 2019 van de gemeente.

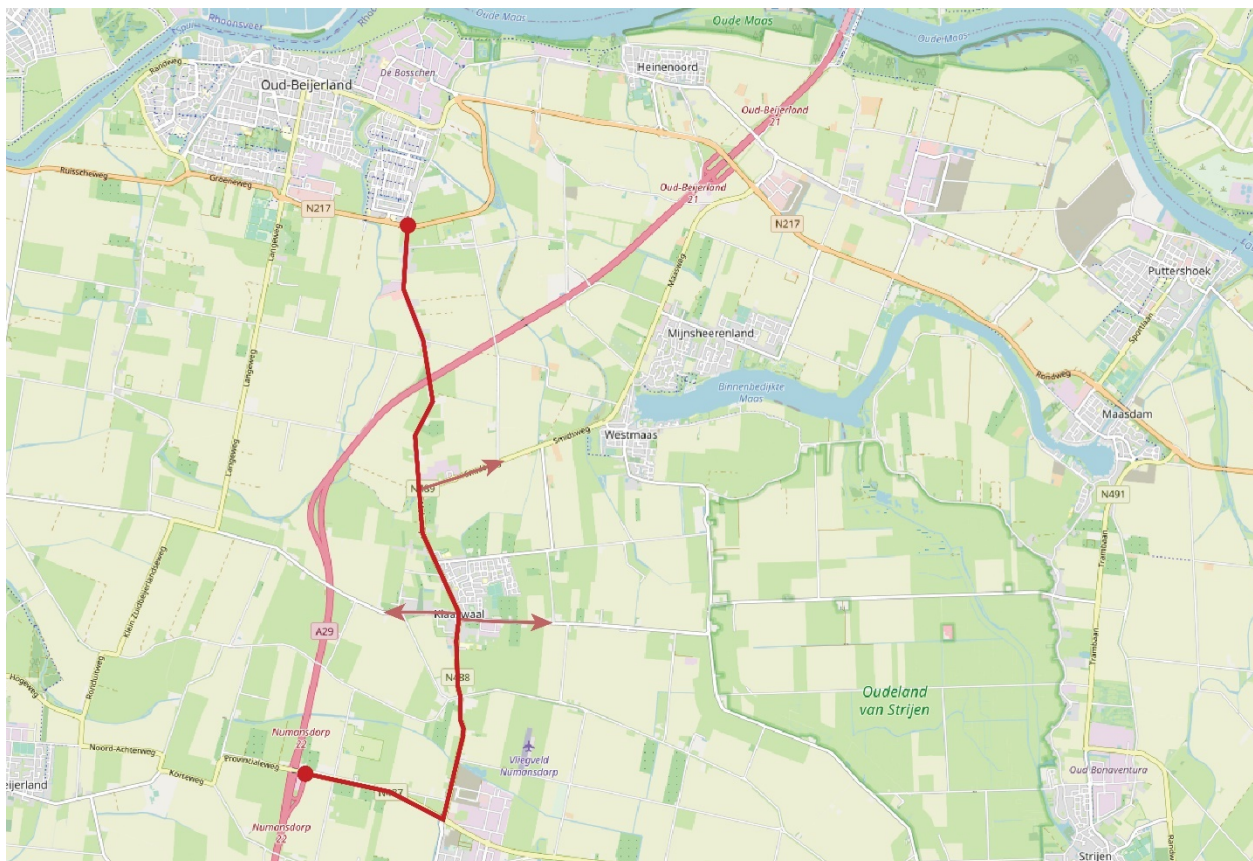


Figuur 1: Beoogde vorkstructuur rondom Klaaswaal (bron: Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Hoeksche Waard 2013)

Het vrachtverkeer en ander doorgaand verkeer wordt (door navigatieapparatuur) vanaf de aansluiting A29 Numansdorp via de N488 Molendijk naar Oud-Beijerland geleid en gebruikt als sluiptroute wanneer er file op de A29 staat. Daarnaast is de route tussen aansluiting A29 Numansdorp en Oud-Beijerland via de kern van Klaaswaal een logische route naar elders in de Hoeksche Waard en wordt de Molendijk ook door landbouwverkeer en fietsverkeer gebruikt (Figuur 2). Als gevolg hiervan zijn de verkeersintensiteiten in het centrum van Klaaswaal relatief hoog. Dit mede in combinatie met de wegprofielen die niet Duurzaam Veilig¹

¹ Duurzaam Veilig is een ontwerpprincipie dat beoogt de verkeersveiligheid te verbeteren en de frequentie en ernst van ongevallen te minimaliseren. Hierbij worden wegen zodanig vormgegeven dat deze passen bij de functie van de wegklasse.

zijn leiden tot verkeersonveilige situaties en slechte overstekbaarheid waardoor het woon- en leefklimaat in de kern in geding komt.²



Figuur 2: Route tussen afslag Numansdorp A29 naar Oud-Beijerland en routes naar elders in de Hoeksche Waard

Om de verkeersproblematiek in Klaaswaal op te lossen hebben de gemeente Hoeksche Waard, waterschap Hollandse Delta en de provincie Zuid-Holland het voornemen om een randweg te realiseren. De doelstelling is om de kern van Klaaswaal te ontlasten van doorgaand (vracht)verkeer, de verkeersveiligheid te verbeteren en als gevolg hiervan het woon- en leefklimaat positief te beïnvloeden. Daarnaast is het doel de bereikbaarheid van Klaaswaal (o.a. het bedrijventerrein) te verbeteren.

1.2 Taak- en rolverdeling

Het project randweg Klaaswaal is in de beleidsdocumenten uit 2013 al benoemd. De verkeersproblematiek bevindt zich binnen de gemeente Hoeksche Waard, waardoor de gemeente initiatiefnemer is. De gemeente is daarmee ook het bevoegd gezag voor deze opgave. De Hoeksche Waard kent een aantal (eeuwenoude) dijken die de waterveiligheid in de omgeving waarborgen. Het waterschap Hollandse Delta beheert een groot deel van deze wegen binnen de gemeente Hoeksche Waard vanwege de relatie met het aspect water. De randweg Klaaswaal zal impact hebben op de bestaande dijkconstructies binnen de gemeente Hoeksche Waard. Daarom is het waterschap Hollandse Delta nauw betrokken bij de opgave, zodat waterveiligheid en verkeersveiligheid binnen de Hoeksche Waard gewaarborgd kan blijven. De verkeersproblematiek in Klaaswaal wordt mede veroorzaakt door de samenstelling van de huidige regionale verkeersstructuur. Het doorgaande verkeer wordt immers door Klaaswaal geleid. Naast het verhelpen van de verkeersproblematiek in Klaaswaal beoogt de randweg ook de regionale verkeersstructuur te verbeteren. Met de aanleg van de nieuwe randweg kan de huidige Molendijk N488 ontlast worden en de provinciale

² Bron: Goudappel Coffeng, Verkeersontsluiting Klaaswaal (2012)

wegenstructuur verlegd worden. Het is hiertoe aannemelijk dat de randweg een provinciale weg wordt. Daarom is het ook van belang dat in nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland het project verder wordt vormgegeven. De gemeente Hoeksche Waard, waterschap Hollandse Delta en provincie Zuid-Holland hebben verschillende verantwoordelijkheden ten aanzien van beheer, kosten en onderhoud aan wegen en openbare ruimte. Om tussen de partijen duidelijke afspraken te maken over deze onderwerpen en af te stemmen wie waar in de toekomst verantwoordelijk voor is, wordt een uitvoeringsovereenkomst opgesteld. In deze nader op te stellen uitvoeringsovereenkomst zullen afspraken tussen gemeente, provincie en waterschap over beheer, kosten en onderhoud gemaakt worden.

1.3 Milieueffectrapportage

Een m.e.r.-plicht kan ontstaan vanuit zowel een plan m.e.r.-plicht (op basis van artikel 7.2a van de Wet Milieubeheer) en een project m.e.r.-plicht (op basis van artikel 7.2 van de Wet Milieubeheer en de uitwerking ervan in de vorm van het besluit milieueffectrapportage). In dit stadium is nog onduidelijk of er een passende beoordeling plaats moet vinden en er dus mogelijk een plan m.e.r.-plicht geldt. Voor de realisatie van de randweg Klaaswaal stelt de gemeente Hoeksche Waard een bestemmingsplan op. Aan het besluit over het bestemmingsplan voor de randweg is een project m.e.r.-plicht gekoppeld.

In de richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) heeft de Europese Unie aangegeven bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. De in de Europese Richtlijn genoemde activiteiten zijn door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage (verder: Besluit m.e.r.). De project m.e.r.-plicht is gebaseerd op de categorie C1.2 uit het Besluit m.e.r., waarin het volgende beschreven is:

Onder categorie C1.2 van de bijlage bij het Besluit MER is bepaald dat de volgende niet-autosnelwegen onder de MER-plicht vallen:

"autoweg:

a. *een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of*

b. *een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990"*

In de nota van toelichting uit 1999 op het Besluit MER is over "autowegen" het volgende bepaald:

"Rotondes en verkeerspleinen hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om de toeritdosering en doorstroombaarheid van het verkeer. Tenslotte moet het op de betrokken weg verboden zijn te stoppen of te parkeren."

Het doel van de m.e.r.-procedure³ is het "*milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van het bestemmingsplan*". Het milieueffectrapport (MER) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Het MER presenteert de resultaten van het (milieu)onderzoek en effecten van de voorgenomen activiteit. Bij de beoordeling worden de effecten bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Als uit de resultaten

³ Er wordt onderscheid gemaakt tussen de afkortingen 'm.e.r.' en 'MER'. De afkorting 'm.e.r.' staat voor de milieueffectrapportage procedure en de term 'MER' betreft het daadwerkelijke Milieu Effect Rapport.

van de onderzoeken compenserende of mitigerende maatregelen noodzakelijk blijken, dan worden de maatregelen én het (de) effect(en) ervan in beeld gebracht.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Deze voor u liggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) bevat een beschrijving van het project, de voorgenomen activiteit en de variatie daarbinnen qua geografische ligging, type weg, snelheidsregime en functioneel ontwerp, een beschrijving van de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop de onderzoeken worden uitgevoerd en beoordeeld. Dit document geeft de inhoudelijke afbakening van de uit te voeren milieuonderzoeken ten behoeve van het MER.

Volgens art 7.9 sub 2b van de Wet Milieubeheer moet de gelegenheid worden geboden om zienswijzen op de kennisgeving over het voornemen naar voren te brengen. Hierbij moet ook vermeld worden aan wie de zienswijzen gericht zijn, op welke wijze deze ingediend kunnen worden en binnen welke termijn deze ingediend kunnen worden.

Voordat het milieueffectrapport wordt opgesteld, raadpleegt het bevoegd gezag de adviseurs en de bestuursorganen die vanwege het wettelijk voorschrift waarop het plan berust bij de voorbereiding van het plan worden betrokken. Deze raadpleging is gericht op de reikwijdte en het detailniveau van de informatie die relevant is voor het plan en die op grond van artikel 7.7 van de Wet Milieubeheer in het milieueffectrapport moet worden opgenomen.

Daarnaast heeft de gemeente Hoeksche Waard op vrijwillige basis de Commissie voor de milieueffectrapportage⁴ gevraagd advies te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

Bij de voorbereiding van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de gemeente ook de Werkgroep Randweg Klaaswaal geraadpleegd. In deze Werkgroep, die in het kader van de burgerparticipatie is ingesteld, zijn belanghebbenden uit Klaaswaal op open uitnodiging vertegenwoordigd.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de problematiek waarvoor de voorgenomen activiteit - de realisatie van een randweg om Klaaswaal - een oplossing biedt en de doelstelling die de oplossing beoogt. Hoofdstuk 3 geeft een terugblik op de eerder onderzochte alternatieven, een verantwoording hoe de besluiten die al genomen zijn, tot stand zijn gekomen en hoe deze geleid hebben tot de beslissing om een tracé buiten Klaaswaal nader te onderzoeken. Hoofdstuk 4 beschrijft welke stappen worden gezet in de m.e.r.-procedure. Hierbij wordt de m.e.r.- procedure parallel aan de procedure voor het opstellen en het vaststellen van het bestemmingsplan beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de in het MER te onderzoeken alternatieven. Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de criteria waaraan het alternatief in het MER worden getoetst. In het laatste hoofdstuk 7 wordt een toelichting gegeven op het communicatie- en participatieproces.

⁴ De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) adviseert over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten. De Commissie is een volgens de Wet milieubeheer zelfstandige stichting, die een deskundig en onafhankelijk advies uitbrengt. Conform die wet adviseert zij alleen aan het bevoegd gezag: Rijk, provincie, gemeente of waterschap. De Commissie publiceert haar adviezen openbaar.

2 Probleemanalyse en doelstelling

2.1 Probleemanalyse

De kern Klaaswaal wordt op dit moment doorsneden door de N488, als onderdeel van het regionale wegennetwerk van de Hoeksche Waard⁵. De Molendijk in de kern Klaaswaal maakt onderdeel uit het regionale wegennetwerk en wordt intensief gebruikt door zowel auto- als vrachtverkeer. Ook landbouwverkeer gebruikt de Molendijk als doorgaande route. Hierdoor wordt er door de bewoners overlast in de vorm van trillinghinder, opstoppingen en een gevoel van (subjectieve) verkeersonveiligheid ervaren. Verder vormt de weg een belangrijk onderdeel van de fietsroute van Numansdorp/Klaaswaal naar Oud-Beijerland. De wegen in de kern van Klaaswaal passen niet bij de typen verkeer en de intensiteiten die momenteel verwerkt worden (Figuur 3). In de kom van Klaaswaal en rond het kruispunt N488 met Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en Oud-Cromstrijensedijk Westzijde zijn ook letselongevallen bekend.



Figuur 3: De Molendijk in Klaaswaal (bron: Qphoto)

Binnen de kom van Klaaswaal is het dijkprofiel, mede door de aanwezige bebouwing (Figuur 4), te smal om op de Molendijk vrijliggende fietsvoorzieningen te kunnen realiseren. Alleen voor het fietsverkeer in noordelijke richting is op de Molendijk, ten noorden van het kruispunt met de Oud-Cromstrijensedijk West- en Oostzijde, nu een fietssuggestiestrook aangebracht (Figuur 5). Aan de westzijde van de Molendijk wordt op de dijk geparkeerd. Al in 2012 is in het onderzoek van Goudappel Coffeng (Verkeersontsluiting

⁵ Het regionale verkeersnetwerk rondom Klaaswaal bestaat uit de rijksweg A29 en de provinciale wegen N487, N488 en N489.

Klaaswaal, 17 september 2012) aangegeven dat dit alles leidt tot een aantal knelpunten in de kern van Klaaswaal:

1. Het gebruik van de wegen in en rond Klaaswaal sluit niet meer aan bij de functie van het gebied en gaat ten koste van de leefbaarheid. Op de Molendijk (N488 binnen de bebouwde kom) rijdt meer verkeer dan op basis van het huidige wegprofiel wenselijk is. Voor wegen als de Molendijk heeft de gemeente de ambitie om daar maximaal 4.000 mvt/etmaal af te wikkelen. In 2018 betrof dit 8.400⁶ motorvoertuigen op het zuidelijk deel van de Molendijk, welk belasting bij de autonome ontwikkeling (zonder maatregelen) toeneemt naar 9.300 mvt/etmaal in 2035 (zie Tabel 1 op pagina 18). Uit verkeerstellingen door middel van een kentekenonderzoek uit 2017⁷ blijkt dat ongeveer 55% van het verkeer op de N488 in Klaaswaal doorgaand verkeer is, en dus geen herkomst of bestemming heeft in Klaaswaal. De hoge verkeersintensiteit verlaagt onder meer de oversteekbaarheid en het verkeersveiligheidsgevoel van langzaam verkeer.
2. Er is voor de huidige N488 geen geschikte alternatieve route beschikbaar voor de afwikkeling van het regionale verkeer.
3. De N488 verwerkt een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer. Dit wordt enerzijds verklaard doordat de N488 door navigatieapparatuur (voor vrachtverkeer) als kortste route wordt beschouwd tussen de aansluiting A29 Numansdorp en Oud-Beijerland (Figuur 2). Anderzijds is deze route een logische route naar elders in de Hoeksche Waard en wordt deze gebruikt als vervangende route wanneer er file is op de A29. Volgens het kentekenonderzoek uit 2017⁸ rijden er op de Molendijk ongeveer 600-900 vrachtwagens per etmaal.
4. De kruising N488 met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en Oud-Cromstrijensedijk Westzijde wordt door gebruikers als onveilig beschouwd en kent letselongevallen. Uit de registratiedata in ViaStat zijn tussen 2015 tot 2020 vijf 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-Cromstrijensedijk Oostzijde 10 ongevallen, waarvan 4 inclusief slachtoffer.
5. Naast de problematiek van de Molendijk vormt de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde een verkeersveiligheidsknelpunt. Deze dijk, waarvan veel fietsers gebruik maken en die tegelijk fungeert als ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Klaaswaal met zwaar vrachtverkeer en als route voor het landbouwverkeer, is te smal om een veilige verkeersafwikkeling te kunnen bieden.⁹
6. De combinatie van toenemend vrachtverkeer, landbouwverkeer en smalle profielen waar hogere snelheden worden gemeten dan de toegestane snelheidslimieten, geven de weggebruikers een (subjectief) gevoel van onveiligheid.

⁶ Verkeersmodel Goudappel Coffeng 2021

⁷ Megaborn Verkeersstudie effecten bypass Klaaswaal (maart, 2017), pagina 7

⁸ Megaborn Verkeersstudie effecten bypass Klaaswaal (maart, 2017), pagina 4

⁹ In de Megaborn-studie (maart, 2017) wordt geconcludeerd dat de wegen "Molendijk" en de "Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde" binnen de bebouwde kom niet Duurzaam Veilig zijn.



Figuur 4: Dijkprofiel Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de aanwezige bebouwing. (bron: AnteaGroup, haalbaarheidsstudie regionale oostelijke en ontsluitingsweg Klaaswaal, 2015)



Figuur 5: Molendijk (N488) en de fietssuggestiestrook in noordelijke richting (bron: Google Maps)

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de toename van het (vracht)verkeer op de N488/Molendijk/Rijksstraatweg en op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde in de kern Klaaswaal in combinatie met hoge verkeersintensiteiten en de wegprofielen die niet Duurzaam Veilig zijn, leiden tot verkeersonveiligheid en slechte overstekbaarheid. Hiermee is het woon-en leefklimaat in het geding.

2.2 Doelstelling

Op basis van de probleemanalyse heeft de gemeente Hoeksche Waard de doelstelling geformuleerd. De aanleiding voor het project is een verkeerskundig probleem. Echter kent het probleem meer raakvlakken dan alleen verkeer, waardoor de doelstelling in een bredere context geplaatst is om zodoende problemen op andere thema's op te lossen. De hoofddoelstelling voor de randweg Klaaswaal luidt als volgt:

Het realiseren van een optimale verbinding tussen N489 en N487 als onderdeel van het hoofdrouten netwerk (vorkstructuur) van de Hoeksche Waard en bieden van een toekomstbestendige oplossing voor de leefbaarheidsproblematiek in de kern Klaaswaal.

De bovengenoemde hoofddoelstelling worden behaald als er wordt voldaan aan de volgende toets criteria:

1. De regionale hoofdstructuur van de Hoeksche Waard is verbeterd als nabij Klaaswaal een herkenbare en aantrekkelijk hoofdstructuur ontstaat die ononderbroken functioneert als ontsluitingsweg van de regio en de dorpen onderling verbindt.
2. De bereikbaarheid van Klaaswaal is verbeterd als er een logische regionale ontsluitingsstructuur is (qua wegategorisering, directheid van routes, ontsluiting van deelgebieden waaronder het bedrijventerrein en ontsluiting bij calamiteiten), zodat er sprake is van een directere verbinding richting de omliggende kernen en A29 zonder dat verkeer gebruikt maakt van wegen die hiervoor niet als zodanig zijn aangewezen. De routes voor vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein zijn direct, conflictvrij en comfortabel.
3. Het gebruik van de bestaande wegen in Klaaswaal sluit aan bij de functie van de weg wanneer het gebruik van de lokale wegen in balans is en de verkeersintensiteiten op erftoegangswegen (waaronder de Molendijk) niet langer de gewenste maximale waarde van 4.000 mvt per etmaal voor een erftoegangsweg overstijgt.¹⁰
4. De verkeersveiligheid is verbeterd naarmate het aantal en de aard van de conflictpunten op de wegen tussen modaliteiten binnen het invloedsgebied¹¹ van het project afneemt en de wegen voldoen aan het ontwerpprincipes 'Duurzaam Veilig'.
5. De leefbaarheid binnen de kern van de kern Klaaswaal op de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde, Oud Cromstrijensedijk Westzijde, Molendijk, Rijkstraatweg en Kreupeleweg (ten westen Acacialaan) is verbeterd als bewoners een prettig woonmilieu ervaren als gevolg van de vermindering van de milieuhinder (geluid, lucht, trillingen, verkeersoverlast) en een inrichting gerealiseerd kan worden die past bij de schaal van het dorp Klaaswaal.
6. De gevolgen van de maatregelen al dan niet aangevuld met mitigerende maatregelen moeten zowel in de kern van Klaaswaal als in het buitengebied passen binnen de in de Omgevingsvisie geformuleerde Hoeksche Waarden en Werken en onder wettelijk geaccepteerde normen/kaders blijven.

2.3 Voornemen tot realisatie van een Randweg

Om de bovengenoemde doelstelling te realiseren, hebben de Provincie Zuid-Holland en Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard (SOHW), als samenwerkingsorgaan van de voormalige gemeenten binnen de Hoeksche Waard, besloten onderzoek te laten verrichten naar de mogelijkheden om de Molendijk te ontzien. Na een eerste trechtering van mogelijke oplossingsrichtingen (zie paragraaf 3.1), heeft het college van B&W van de gemeente Hoeksche Waard op 19 mei 2020 besloten om de planvorming in werking te zetten om aan de oostzijde van Klaaswaal, tussen de N489 Smidsweg en de N487 Provincialeweg, een nieuwe verbindingsweg te realiseren die de huidige N488 moet ontlasten.

¹⁰ Deze 4.000 mvt per etmaal is een veelgebruikte grenswaarde voor erftoegangswegen.

¹¹ Het invloedsgebied is het gebied waarbinnen als gevolg van het project de verkeersintensiteiten een relevante wijziging ondergaan van meer dan 10%

3 Terugblik en tussenstap

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de eerder uitgevoerde relevante onderzoeken en genomen besluiten. Paragraaf 3.1 beschrijft het afvallen van diverse alternatieve oplossingsrichtingen, hier alternatieven genoemd.

3.1 Terugblik besluitvorming en afgefallen alternatieven

Deze paragraaf beschrijft samen met de twee volgende paragrafen de trechtering van keuzes die uiteindelijk geleid hebben tot de beslissing 4 alternatieven voor een oostelijke randweg van Klaaswaal te onderzoeken en één alternatief voor een westelijke randweg met daarvoor 2 tracévarianten.

Sinds 2012 zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd naar de bereikbaarheid en verkeers(veiligheids-) knelpunten rondom Klaaswaal. In deze studies zijn een knip in de Molendijk, een bypass en een westelijke randweg onderzocht. Deze studies en de keuzes die hieraan ten grondslag lagen, worden hieronder achtereenvolgens beschreven. De verschillende onderzoeken kunnen grofweg opgedeeld worden in twee hoofdkeuzes. Voor de eerste keuze is onderzocht of een bypass (erftoegangsweg tussen Rijksweg en 4^e Moerweg) óf een randweg (gebiedsontsluitingsweg tussen N489 en N487) het beste zou functioneren. Er is toen geconcludeerd dat een bypass, in tegenstelling tot een randweg, onvoldoende probleemoplossend vermogen bood voor de verkeersproblematiek in Klaaswaal zoals beschreven in paragraaf 2.1. In 2017 heeft Megaborn een onderzoek (Verkeersstudie effecten bypass Klaaswaal, 2017) uitgevoerd naar de haalbaarheid van een bypass. Hieruit bleek dat een bypass positieve effecten heeft op het doorgaande verkeer door de kern van Klaaswaal en de verkeersintensiteiten op de Rijksweg, Molendijk en Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde respectievelijk met 2.200, 1.400 en 1.300 motorvoertuigen per etmaal afnemen. Echter bleek dat de Molendijk alsnog als doorgaande route gebruikt blijft worden en daarmee deze oplossing onvoldoende oplossing biedt voor de verkeersproblematiek aldaar. Daarnaast sluit een bypass minder goed aan bij de regionale verkeersstructuur dan een randweg (Goudappel Coffeng, Vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018).

Als vervolgstap is onderzocht of de randweg aan de westzijde of oostzijde van Klaaswaal beter inpasbaar is en/of zou functioneren. De Provincie Zuid-Holland en Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard besloten om in het kader van de nut en noodzaak en volledigheid een onderzoek te laten uitvoeren naar de vergelijking tussen een westelijke en oostelijke randweg, waarbij onderzoek is gedaan naar de doorstroming, ruimtelijke- en landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit.

In het onderzoek van Goudappel Coffeng (Randwegen Klaaswaal, vergelijking oostelijke en westelijke randweg, 2018) is geconcludeerd dat zowel de westzijde als oostzijde een oplossing biedt voor de doorstroming, maar de westzijde geen oplossing biedt voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Klaaswaal. Daarmee vormt de westzijde geen oplossing voor de toenemende hoeveelheid vrachtverkeer op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde zoals beschreven in de probleemanalyse. De oostelijke randweg daarentegen biedt deze oplossing wel, omdat het vrachtverkeer direct naar de randweg geleid kan worden en de hoeveelheid vrachtverkeer op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde afneemt. Uit het kentekenonderzoek van Megaborn uit 2017 blijkt dat circa 300 vrachtauto's toen gebruik maakten van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Geconstateerd is dat bij aanleg van een oostelijke randweg het verkeer vanaf het bedrijventerrein dan vooral naar de randweg rijdt en niet meer gebruik maakt van de kruising Rijksweg/Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde/ Molendijk/Oud-Cromstrijensedijk Westzijde, waardoor ook de verkeersveiligheid in Klaaswaal verbeterd wordt. Er is immers minder interactie tussen het (doorgaand) auto-en vrachtverkeer en het fiets- en landbouwverkeer. Daarnaast wordt eveneens het doorgaande verkeer omgeleid via de nieuwe weg, waardoor de N488 heringericht kan worden en niet langer als doorgaande weg beschouwd en gebruikt zal worden. Een westelijke randweg zou ook meer bovenregionaal

verkeer van de A29 aantrekken, wat onwenselijk is. Het onderzoek van Goudappel Coffeng heeft ook aandacht besteed aan de ruimtelijke effecten van de oostelijke en westelijke randweg waarin onder meer onderzoek is gedaan naar ecologie, bodem en water en de elementen landschap, cultuur en archeologie. Een westelijke randweg scoort minder goed op het gebied van ecologie en specifiek beschermde soorten, vanwege het feit dat aan de westzijde van de Klaaswaal de meeste waardevolle ecologische zones aanwezig zijn. De effecten op bodem en grond- en oppervlaktewater zijn voor zowel een westelijke als een oostelijke randweg beperkt en vergelijkbaar. Een oostelijke of westelijke randweg zal het landschap op een soortgelijke manier beïnvloeden en scoren negatief op dit vlak. De effecten op cultuur en archeologie zijn voor beide opties licht negatief.

Vervolgens is uit de beoordeling door het Kwaliteitsteam Hoeksche Waard (Varianten randweg Klaaswaal, 2018) naar landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit een unanieme voorkeur voor een randweg aan de oostzijde naar voren gekomen. Een westelijke randweg zou leiden tot versnippering van de open ruimte tussen Klaaswaal en de A29, waarbij ook het snelwegpanorama vanuit de A29 wordt verstoord.

Daarna is in februari 2020 een rapportage opgesteld (Samenvatting historie afweging tracé oost- of westzijde Klaaswaal, Royal HaskoningDHV) waarin de resultaten van alle eerdere studies met betrekking tot de afweging voor een randweg aan de oost- of westzijde van Klaaswaal zijn samengevat. Deze afweging is in bijlage 1 bijgevoegd. Daarin is geconcludeerd dat een ligging aan de oostzijde betere oplossingen biedt voor gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, het verbeteren van de randen voor Klaaswaal en er dan betere mogelijkheden zijn voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing vanwege de aanwezige polder(wegen)structuur. Geconcludeerd werd dat een randweg aan de oostzijde meer oplossend vermogen heeft voor de afname in vrachtverkeer en daarmee de verkeersveiligheid, de ruimtelijke kwaliteit, de landschappelijke inpassing en de toekomstwaarde dan een randweg aan de westzijde.

3.1.1 Zienswijzen en advies Commissie-m.e.r.

Een ontwerp van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau lag in het kader van de wettelijke openbare kennisgeving van 17 oktober 2020 tot en met 27 november 2020 ter inzage. In deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze over de NRD bij het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoeksche Waard 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.

De ingediende zienswijzen en reacties zijn samengevat en daarop is een reactie gegeven door de gemeente in een Nota van Beantwoording, die als bijlage 2 is bijgevoegd.

Daarnaast heeft de gemeente ook het landelijke en onafhankelijke orgaan Commissie-m.e.r. om advies gevraagd over de inhoud van de NRD. Daarbij is de Commissie-m.e.r. gevraagd ook rekening te houden met de ingekomen zienswijzen.

De Commissie-m.e.r. concludeerde dat de gronden waarop alternatieven zijn afgevallen (knip in de Molendijk, bypass en een westelijke randweg) onvoldoende zijn onderbouwd. De onderzoeken zijn in verschillende fases uitgevoerd met verschillende uitgangspunten, waardoor de afgevallen alternatieven niet goed met elkaar te vergelijken zijn. Bij de westelijke randweg was bijvoorbeeld geen rekening gehouden met een verbeterde ontsluiting naar het bedrijventerrein terwijl dat bij een oostelijke randweg wel was meegenomen. Ook de aanvullende, verkeer werende maatregelen waren niet in alle alternatieven meegenomen. De Commissie-m.e.r. adviseerde om alle alternatieven op één moment met dezelfde uitgangspunten te onderzoeken en daarbij alle alternatieven te combineren met verkeersbeperkende maatregelen aan de Molendijk en een ontsluiting van het bedrijventerrein. Ook werd geadviseerd om naast een westelijke en oostelijke randweg minder ingrijpende alternatieven zoals een nulplusalternatief, halve oostelijke randweg en een bypass en 60 km/h varianten voor een oostelijke en westelijke randweg te

onderzoeken. De alternatieven moeten daarbij onderzocht worden tot het detailniveau dat nodig is om een afgewogen keuze te maken op basis van het probleemoplossend vermogen.

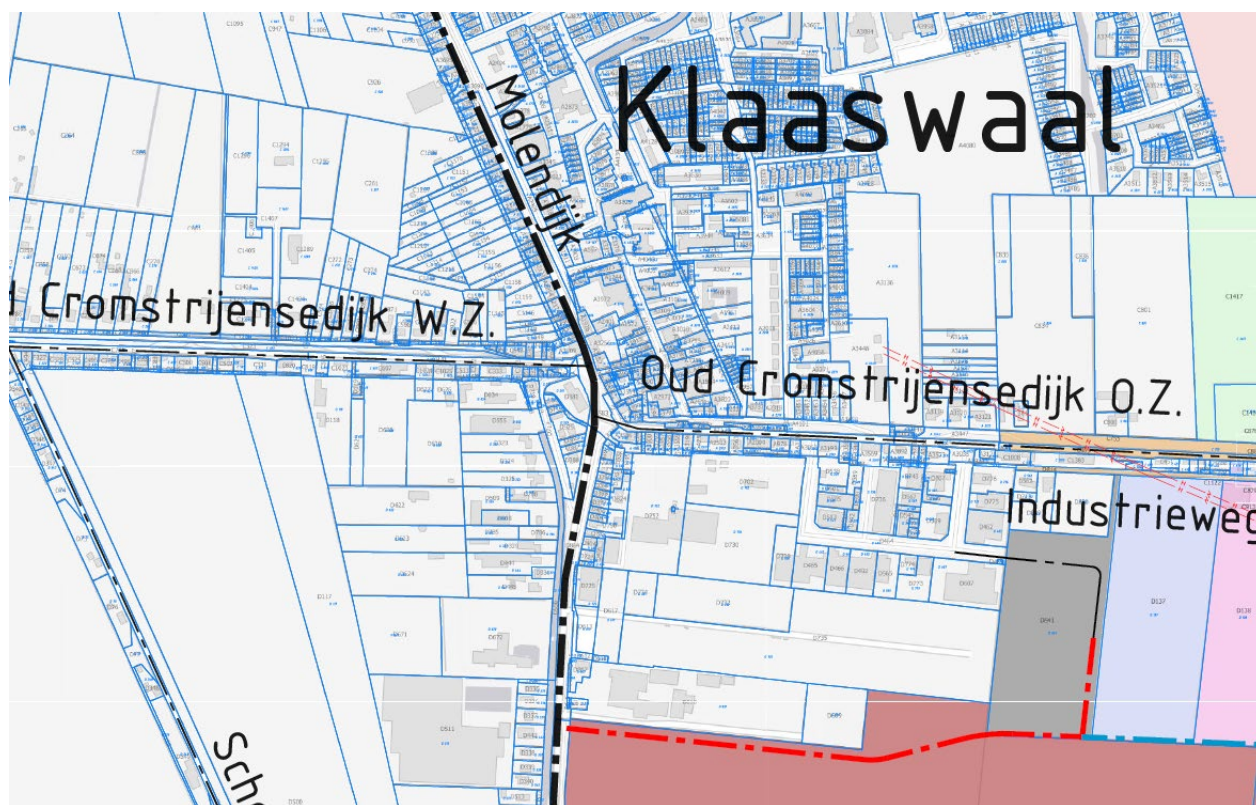
De gemeente Hoeksche Waard heeft naar aanleiding van het advies van de Commissie-m.e.r. en de ingekomen zienswijzen besloten om in een verkeerskundige bureaustudie te onderzoeken welke alternatieven voldoende oplossend vermogen hebben om verder te onderzoeken in het MER.

3.1.2 Resultaten Verkeerskundige bureaustudie

In maart tot en met mei 2021 heeft Royal HaskoningDHV een verkeerskundige bureaustudie uitgevoerd naar het oplossend vermogen ten aanzien van de in paragraaf 2.2 beschreven doelstellingen. Hierbij zijn verkeerskundige berekeningen gemaakt met een door Goudappel Coffeng opgesteld verkeersmodel van maart 2021 dat is toegespitst op het verkeer in de gemeente Hoeksche Waard. De gemeente Hoeksche Waard heeft dit model aan Royal HaskoningDHV beschikbaar gesteld om hiermee de verkeerskundige doorrekening van de alternatieven voor de randweg te kunnen uitvoeren.

In het onderzoek is in elk van de onderzochte alternatieven rekening gehouden met een nieuwe verbinding van het bedrijventerrein Klaaswaal naar de Rijksstraatweg, zuidelijk langs het bedrijventerrein en nader te bepalen aanvullende maatregelen op de Molendijk die leiden tot een snelheidsreductie op de Molendijk, waardoor in het verkeersmodel gerekend is met een snelheid van 30 km/h op de Molendijk. De ontsluiting naar het bedrijventerrein is, zoals in rood in Figuur 6 is weergegeven, opgenomen in het verkeersmodel. De toegangswegen tot het bedrijventerrein vanaf de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde zijn daarbij afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, ter ontlasting van de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde.

Hiermee onderscheiden deze alternatieven zich duidelijk van de alternatieven die vóór 2019 zijn onderzocht.



Figuur 6: nieuwe verbinding naar het bedrijventerrein Klaaswaal

De keuze om deze ontsluitingsweg van het bedrijventerrein mee te nemen in alle alternatieven heeft tot gevolg dat eerder genoemde varianten voor het landbouwverkeer in de vorm van een parallelweg langs de oostelijke randweg naar de 4^e Moerweg, vanaf de Boemdijk of vanaf de Lange Biesakkersweg, niet meer nodig zijn. Deze varianten zouden leiden tot extra landbouwverkeer via de Boemdijk, wat vanuit verkeersveiligheid ongewenst is en waarvan gebleken is dat dit tot weerstand leidt van bewoners van de Boemdijk.

Verkeerskundige berekeningen

Aan de hand van het verkeersmodel zijn verkeerskundige berekeningen uitgevoerd om te onderzoeken welke verkeerskundige effecten de alternatieven hebben op de wegen in en rondom Klaaswaal. Van een oostelijk en een westelijk alternatief met een grote verkeersreductie in de kern van Klaaswaal, is ook een 60 km/h variant onderzocht.

Alle verkeersprognoses zijn gemaakt voor het jaar 2035, 10 jaar na de beoogde openstelling van de weg, met het oog op eisen in de wet Milieubeheer die van toepassing is.

We onderzochten de effecten op het gebied van verkeer van de volgende alternatieven:

- de **referentiesituatie 2018 en 2035** (de situatie als er geen randweg wordt aangelegd en andere maatregelen genomen worden, maar alleen de autonome ontwikkeling van de gemeente zich doorzet volgens nu bekende plannen);
- een **nulplus alternatief** (geen randweg, wel snelheidsbeperkingen in de kom en een nieuwe verbinding vanaf de Rijkstraatweg zuidelijk langs het bedrijventerrein naar het bedrijventerrein);
- de **bypass** (verbinding tussen Rijkstraatweg ten zuiden Klaaswaal en 4^e Moerweg);
- de **3 oostelijke alternatieven** die eerder al bekend waren uit de concept NRD van okt 2020;
- een 4^e **oostelijk alternatief met aan de zuidzijde een aansluiting op de Rijkstraatweg** nabij de Lange Biesakkersweg in plaats van op de Energieweg;
 - Waarvan ook een 60 km/h variant.
- een **westelijk alternatief** vanaf N489 zoveel mogelijk langs A29 naar de aansluiting op A29 bij Numansdorp zonder aansluiting op de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde;
- een **westelijk alternatief** vanaf N489 zoveel mogelijk langs A29 naar de aansluiting op A29 bij Numansdorp met aansluiting op de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde.
 - Waarvan ook een 60 km/h variant.

Bij al deze alternatieven is de nieuwe randweg uitgevoerd als 80 km weg, behalve het bypassalternatief dat als 60 km weg is uitgevoerd (met krappere bochten). Binnen de bebouwde kom zijn daarbij de snelheden op de Molendijk, de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde, de Oud Cromstrijensedijk Westzijde en de westzijde van de Kreupelweg teruggebracht naar 30 km per uur. In alle alternatieven, behalve in de referentiesituatie is daarbij ook een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Klaaswaal naar de Rijkstraatweg, zuidelijk langs het bedrijventerrein voorzien.

De selectie van deze alternatieven heeft plaatsgevonden op basis van een beschouwing van alle eerder onderzochte alternatieven en de nieuw aangedragen alternatieven, waarbij alternatieven waarvan in het verleden al is aangetoond dat die grote negatieve gevolgen hebben of alternatieven die niet goed inpasbaar zijn, zoals de eerder onderzochte oostelijke varianten van een westelijke randweg, zijn afgevalen. Van eerder onderzochte alternatieven die wel meegenomen zijn is het tracé op onderdelen aangepast vanwege voortschrijdend inzicht in aanwezige leidingen en om de schadelijke doorsnijding van landbouwpercelen te beperken.

Aan de hand van de verkeersprognoseberekeningen is bepaald welke alternatieven voldoende oplossend vermogen bieden en nader onderzocht worden in het MER. Een alternatief voldoet volledig aan de

doelstelling wat betreft verkeersreductie als de verkeersintensiteit op de belangrijke, drukke erftoegangswegen in de kern van Klaaswaal, zoals de Molendijk reduceert tot maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal in overeenkomst met de visie van de gemeente. Als begrenzing voor de capaciteit op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is dit een gebruikelijke grens. Er is geconcludeerd ook alternatieven waarbij deze gewenste maximum intensiteit met minder dan 15% wordt overschreden, toch mee te nemen in het onderzoek, omdat ook dan een zeer forse reductie van het verkeer op de Molendijk wordt gerealiseerd van meer dan 50%. Dat betekent dat alternatieven met maximaal 4.600 motorvoertuigen per etmaal op de Molendijk (die maatgevend blijkt te zijn voor de wegen waarop de gemeente de verkeersintensiteit wil reduceren vanuit leefbaarheid, zoals genoemd onder punt 5 bij in par. 2.2 Doelstelling), worden meegenomen met de verdere onderzoeken in het kader van het op te stellen MER. Op alle relevante wegvakken in de Hoeksche Waard behalve kleine woonstraten, is per wegvak de verkeersintensiteit per alternatief bepaald. Van de voor het onderzoek belangrijke wegvakken zoals weergegeven in bijlage 3, zijn de resultaten in tabelvorm opgenomen in Tabel 1.

In Tabel 1 is voor alle alternatieven de werkdagemaalintensiteit in motorvoertuigen per etmaal weergegeven op de wegvakken. Ook de verkeersintensiteiten voor de referentiesituatie 2035 (de autonome ontwikkeling wanneer er geen ingrepen plaatsvinden) is weergegeven, zodat van elk alternatief kan worden bepaald wat het verschil is ten opzichte van de situatie dat geen maatregelen worden getroffen.

Tabel 1: Verkeersprognose randweg Klaaswaal motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) in 2035

Verkeersprognose MER Randweg Klaaswaal totaal verkeer in mvt per etmaal 2035											
Datum 19-5-2021										Afstanden	
nieuwe weg										afname > 20%	
weg waarop reductie gewenst is										afname > 20% maar boven ambitie	
nr.	Straatnaam	2018 Goudappel Coffeng	Referentiesituatie 2035	Alternatieven 80 km						Varianten 60 km	
				0+	1, 2, 3	4	5	6a	6b	4	6b
mvt-etmaal			Nulplus	Oostelijke randweg	Oostelijke randweg naar Rijksstr.w	Bypass	Westelijke randweg zonder	Westelijke randweg met aansl. OC'W	Oost 60 km	West 60 km	
		HW2018 → 2	2025KW ref	25KW 0+0	25KW 0+10	2025KW 0+15	25KW 1+0	2025KW Wru	2025KW Wru	25KW 60+0	25KW Wru 2 60+
1	Stougjesdijk	5700	6100	5800	4900	5400	5800	6600	6300	5500	5700
2	Groeneweg	600	900	1000	2000	1400	900	1000	1000	800	1000
3	N489 Smidsweg (west)	4700	5500	4800	2100	2100	2800	5900	6100	2300	5600
4	N489 Smidsweg (oost)	6300	7600	7200	8500	8400	7600	8200	8300	7600	7900
5	N488 Molendijk (noord)	6600	7400	5900	2700	3300	4000	3700	3600	3700	5400
6	Oostelijke randweg (noord)	0	0	0	8800	8000	0	0	0	4400	0
7	Botweg	2500	3300	3700	0	0	6000	3700	3700	1900	3700
8	Kreupeleweg (west)	1400	1500	1200	1500	1400	1200	1500	1200	1200	1200
9	Kreupeleweg (midden)	2200	2400	2800	5500	5400	2800	2800	2700	3800	2800
10	Molendijk (zuid)	8400	9300	7600	3500	4100	5700	4500	5000	5500	7000
11	Oostelijke randweg (midden)	0	0	0	6800	5800	0	0	0	1800	0
12	4e Moerweg	700	1000	1200	600	700	3600	1100	1100	2000	1100
13	Oud Cromstrijensdijk WZ (west)	3200	4300	4400	4100	4100	4400	4100	5900	4400	5300
14	Oud Cromstrijensdijk WZ (oost)	2500	2500	1600	900	900	1600	1600	2800	900	1500
15	Oud Cromstrijensdijk OZ (west)	2400	2800	1400	400	400	1300	1400	1300	400	1300
16	Oud Cromstrijensdijk OZ (midden)	1700	1800	1800	0	0	1600	1700	1600	0	
17	Oud Cromstrijensdijk OZ (oost)	2200	2300	2400	2800	2800	2700	2400	2300	1900	2400
18	Ontsluitingsweg bedrijventerrein (west)	0	0	1500	1400	1500	4300	1500	1500	1800	1500
19	Ontsluitingsweg bedrijventerrein (oost)	0	0	0	1300	1200	0	0	0	800	0
20	Bommelskoussedijk (midden)	700	1700	1800	1800	2100	1800	1300	100	2100	300
21	Boomdijk (west)	400	800	800	900	900	400	700	600	1000	700
22	Volgerlandseweg	2700	4600	4500	3300	4100	4600	3000	900	4500	2400
23	Rijksstraatweg (midden)	5900	6700	6400	3200	3200	6600	4100	3700	4200	6100
24	Oostelijke randweg-zuid	0	0	0	6700	5500	0	0	0	2900	0
25	Lange Biesakkersweg (oost)	1000	1200	1200	1100	1200	1200	1200	1200	1200	1200
26	N487	14400	17600	17700	17800	18000	17700	18100	16500	17800	15300
27	Energieweg	6000	7100	7100	8900	7200	7100	7200	7300	7100	7100
28	Middelsluisdijk OZ	2700	3600	3700	4200	3400	3600	3600	3600	3600	3600
29	Langeweg	6300	7100	7500	7200	7200	7400	7000	7600	7500	7600
30	Provincialeweg (ten westen A29)	6600	8500	8600	8800	8800	8700	8700	8000	8700	8400
31	Westelijke randweg (noord)	0	0	0	0	0	0	5500	5700	0	2100
32	Westelijke randweg (zuid)	0	0	0	0	0	0	5500	9300	0	3600
33	Beijerlanschedijk (west)	4900	4800	4800	4600	4600	4700	4700	5400	4600	5100
34	Rijksstraatweg (zuid)	6200	7000	6700	3200	9000	7000	4500	4100	7500	6400
35	bypass	0	0	0	0	0	3100	0	0	0	0
36	A29	61400	73700	74100	73000	73100	73800	72800	72800	73800	73400

In de tabel is te zien dat de verkeersintensiteit in de referentiesituatie in 2035 op de Molendijk (zuid) toeneemt tot 9300 mvt/etm, op de Oud Cromstrijensdijk Oostzijde toeneemt tot 2800 mvt/etm en op de Oud Cromstrijensdijk Westzijde toeneemt tot 2500 mvt/etm. De Molendijk met daarop de hoogste verkeersintensiteit is daarmee maatgevend voor de bepaling welke alternatieven meegenomen moeten worden in de verdere onderzoeken in het kader van het MER. Bij het nulplusalternatief, de bypass, westelijke randweg met aansluiting op de Oud Cromstrijensdijk Westzijde en de 60 km/h varianten blijft de verkeersintensiteit boven de 4.600 mvt/etm op de Molendijk. Deze alternatieven bieden daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen ten aanzien van de gewenste intensiteit. Gedurende de

participatiebijkomsten, in de zienswijzen en door de Commissie-m.e.r. is gevraagd of er met de bestaande wegenstructuur een oplossing gevormd kan worden, zodat het buitengebied onaangetast blijft. Dit is met het nulplus-alternatief onderzocht. Uit de verkeerscijfers blijkt dat dit alternatief slechts een heel beperkte reductie op de Molendijk teweegbrengt en verkeer zich verplaatst naar wegen in het buitengebied die daar niet geschikt voor zijn, zoals de Botweg, 4^e Moerweg en Bommelskoussedijk. Ook op de wegen in het buitengebied is verkeersveiligheid van belang. Zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur en enkel maatregelen op de Molendijk zal het verkeer bij maatregelen op de Molendijk dus verplaatsen naar wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Een oplossing met de bestaande infrastructuur is daarmee niet haalbaar.

Ook bij de bypass en de oostelijke 60 km/h variant is naast een te beperkte afname op de Molendijk sprake van een ongewenste zeer forse toename in verkeersintensiteit op de 4^e Moerweg waar te nemen. Datzelfde geldt bij de bypass ook voor de Botweg.

Een westelijke randweg met aansluiting op de Oud Cromstrijensedijk Westzijde en een westelijke 60 km/h variant leiden tot een ongewenste toename van verkeer op de Oud Cromstrijensedijk Westzijde.

Bij de oostelijke alternatieven is een toename in intensiteiten op de Kreupeleweg op de rand van de kom Klaaswaal waarneembaar. De gemeente Hoeksche Waard categoriseert dit deel van de Kreupeleweg als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg zal daarop dienen te worden aangepast. In het verkeersmodel is daar rekening mee gehouden. Voor gebiedsontsluitingswegen is een duidelijk hogere verkeersintensiteit dan 4.000 mvt/etm toegestaan, afhankelijk van de inrichting tot zelfs 20.000 m.v.t./etm. De toename in capaciteit op de Kreupelweg is toelaatbaar door de weg als lokale gebiedsontsluitingsweg aan te merken en aan te passen.

Toetsing aan doelstelling

Na het uitvoeren van de verkeersprognoseberekeningen zijn de onderzochte alternatieven ook getoetst aan de in paragraaf 2.2 geformuleerde verkeerskundige toets criteria als uitwerking van de doelstelling. Hiermee is onderzocht in hoeverre de alternatieven uit de verkeerskundige bureaustudie bijdragen aan de gestelde doelstelling, zodat een integrale en gelijkwaardige afweging ontstaat. De eerste 3 doelstellingen zijn op het moment van schrijven te beoordelen. De andere doelstellingen zullen bij uitwerking in het MER nader beschouwd worden. De bevindingen zijn weergegeven in Tabel 2. Daaruit blijkt dat het nulplusalternatief, de bypass en de 60 km/h variant van zowel de oostelijke als westelijke randweg niet voldoen aan de eerste 3 doelstellingen. Een westelijke randweg met aansluiting op de Oud Cromstrijensedijk Westzijde realiseert niet de gewenste verkeersintensiteiten op de wegen in en rondom Klaaswaal die daar passend bij zijn en voldoet daarmee niet aan doelstelling 3. Om deze redenen worden deze alternatieven niet verder meegenomen in het MER, waardoor de alternatieven 1, 2, 3 en 4 van de oostelijke randweg en alternatief 6 van de westelijke randweg zonder aansluiting op de Oud Cromstrijensedijk Westzijde worden onderzocht in het MER.

Tabel 2: Toetsing alternatieven aan doelstellingen

Sub-doelstellingen	alternatief:	0+	1, 2, 3	4	5	6a	Variant 6b	Variant 4	Variant 6
		Nulplus	Oostelijke randweg 80 km	Oostelijke randweg naar N488 80 km	Bypass 60 km	Westelijke randweg 80 km	Westelijke randweg met aansluiting OCW 80 km	Oostelijke randweg 60 km	Westelijke Randweg 60 km
1. Een herkenbare en aantrekkelijk hoofdstructuur die ononderbroken functioneert als ontsluitingsweg van de regio en de dorpen onderling verbindt		nee	ja	ja	nee	ja	ja	nee	nee
2. Logische regionale ontsluitingsstructuur met directere verbinding met omliggende kernen en A29 zonder dat verkeer gebruikt maakt van wegen die hiervoor niet als zodanig zijn aangewezen; routes voor vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein zijn direct, conflictvrij en comfortabel		nee	ja	ja	nee	ja	ja	nee	nee
3. het gebruik van de bestaande wegen in Klaaswaal sluit aan bij de functie van de wegen als erftoegangsweg met als ambitie maximaal 4.000 mvt/etmaal + 15% marge is 4.600 mvt per etmaal		nee	ja	ja	nee	ja	nee	nee	nee

3.1.3 Erftoegangsweg niet duurzaam veilig als oplossing knelpunten Klaaswaal

Om de verkeersveiligheids- en overlastknelpunten in Klaaswaal te verhelpen, zal de randweg functioneel moeten passen in het regionale verkeersnetwerk van voornamelijk gebiedsontsluitingswegen; de vorkstructuur die de verschillende overheidslagen (provincie, gemeente, waterschap) nastreven voor de Hoeksche Waard, zodat de verbinding aantrekkelijk is voor het verkeer dat nu door de kom van Klaaswaal rijdt. Uit het oogpunt van voldoende oplossend vermogen is daarvoor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de randweg noodzakelijk.

Uit de verkeersprognose voor 2035 (Tabel 1) blijkt dat van de alternatieven die worden meegenomen in het MER de intensiteiten op de wegvakken van een oostelijke randweg variëren tussen 5.500 en 8.800 mvt/etm en de intensiteit op een westelijke randweg 5.500 mvt/etmaal bedraagt.

Volgens het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig heeft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom een capaciteit van maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Wat dat betreft zou een westelijke randweg nog net kunnen worden uitgevoerd als erftoegangsweg. De verkeerskundige bureaustudie heeft echter aangetoond dat bij een 60 km uitvoering van een westelijke randweg, deze onvoldoende aantrekkelijk is voor het verkeer om het verkeersknelpunt op de Molendijk in Klaaswaal te kunnen oplossen.

Vanuit het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig is per weg categorie een herkenbare uitstraling en uniformiteit in inrichting gewenst, om zodoende de verkeersveiligheid te bevorderen. Vanwege de gewenste ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein van Klaaswaal via de randweg, zal vrachtverkeer in twee richtingen mogelijk moeten zijn. Volgens de ontwerprichtlijnen wordt een erftoegangsweg breder dan 6.00 meter niet aanbevolen. De provincie Zuid-Holland gaat voor dergelijke wegen uit van een maximale breedte van 6,20 meter met een rijloper van 5.20 meter. Een weg met een dergelijke breedte of smaller is echter niet breed genoeg om vrachtverkeer in twee richtingen veilig af te wikkelen en kan ook geen deel uitmaken van de regionale hoofdstructuur (vorkstructuur). Ook voor gebruik als route voor gevaarlijke stoffen is een dergelijke weg ongeschikt.

Daarnaast zijn, vanuit verkeersveiligheid en doorstroming, uitritten op de rijbaan, zoals dat bij erftoegangswegen het geval is, en fiets- en landbouwverkeer op de rijbaan ongewenst.

Gezien de geprognostiseerde verkeersintensiteit, de gewenste typen verkeer en met het oog op de verkeersveiligheid is een erftoegangsweg daarom niet aan te merken als passende oplossing voor de beoogde randweg.

De intensiteit van maximaal 8.800 mvt/etm bij de oostelijke randweg is wel goed te verwerken op de hogere wegcategorie, de gebiedsontsluitingsweg, daar een dergelijk tweestrooksweg een capaciteit heeft van maximaal 20.000 mvt/etm.

4 De m.e.r.-procedure

4.1 M.e.r.-plicht

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt tussen de aanleg van autowegen en autosnelwegen. De aanleg van een autoweg wordt genoemd in categorie C1.2. Of de randweg Klaaswaal onder deze categorie valt, is afhankelijk van de uitleg van het begrip 'autoweg'. Zoals eerder in paragraaf 1.3 is aangegeven vallen wegen met aansluitingen door middel van rotondes en kruispunten met verkeerslichten onder de het begrip "Autoweg" van het Besluit m.e.r.. Aangezien het in het kader van ontwerprichtlijnen voor wegen er naar uit ziet dat de randweg op een dergelijke wijze wordt vormgegeven, geldt daarvoor dan een (project)m.e.r.-plicht. Op basis van deze overweging heeft college van B&W er voor gekozen een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Daarnaast kan er op grond van artikel 7.2 van de Wet Milieubeheer sprake zijn van een plan m.e.r.-plicht als significante effecten (als gevolg van stikstofdepositie of geluidhinder) op Natura 2000-gebieden (Oudeland van Strijen, Haringvliet, Hollands Diep, Krammer-Volkerak, Biesbosch en Oude Maas) niet uit te sluiten zijn en er hierdoor een passende beoordeling noodzakelijk is. Indien zal blijken dat er zowel een project m.e.r.-plicht als een plan m.e.r.-plicht geldt, zal ervoor worden gekozen om een gecombineerde plan- en project m.e.r. te doorlopen. Inhoudelijk ontlopen beide procedures elkaar nauwelijks, waardoor dit als praktische oplossing gezien kan worden.

Het doel van de milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieu een volwaardige plek te geven in het besluitvormingsproces. Het milieueffectrapport (MER) vormt zowel de input voor de keuze van het voorkeustracé voor de weginfrastructuur als het besluit voor het vaststellen van het bestemmingsplan dat de aanleg van de weginfrastructuur juridisch mogelijk maakt.

4.2 Procedure

De randweg zal direct bestemd worden in een nieuw op te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan valt volgens het Besluit m.e.r. in kolom 4, waardoor een project m.e.r. van toepassing is. In gevallen waarbij voor het ruimtelijk besluit een project m.e.r.-plicht geldt is altijd de uitgebreide procedure van toepassing. Omdat het project randweg Klaaswaal wordt gekoppeld aan een bestemmingsplan (het ruimtelijk besluit), waarvoor een project m.e.r.-plicht geldt, is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. Hieronder worden de procedurestappen toegelicht:

Stap 1 Openbare kennisgeving van het voornemen door bevoegd gezag en raadpleging bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau

De gemeente Hoeksche Waard publiceert een openbare kennisgeving. Hierin staat dat zij van plan is een bestemmingsplan op te stellen en een m.e.r. procedure zal doorlopen voor de randweg Klaaswaal. De kennisgeving gaat vergezeld met het gedurende 6 weken ter visie leggen van de NRD. Hiermee wordt voldaan aan de publicatie eis die verplicht is bij een uitgebreide m.e.r.-procedure.

Iedereen kan in die periode een reactie (zienswijze) indienen bij de gemeente. Verschillende instanties zoals het waterschap Hollandse Delta en Provincie Zuid-Holland worden in deze periode om advies gevraagd. De Commissie m.e.r. wordt (op vrijwillige basis) om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER én de ingediende zienswijzen en adviezen.

De gemeente beantwoordt alle reacties en bundelt deze in een nota. Daarin is ook aangegeven welke invloed de reacties hebben gehad op de reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken.

Stap 2: opstellen MER en advies Commissie m.e.r.

Als verschillende tracés van de weg en de inrichting daarvan ontworpen zijn, kunnen de verschillende onderzoeken worden uitgevoerd, zoals afgesproken in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Mede op basis

van de resultaten van het Milieueffectrapport wordt er één voorkeursoplossing gekozen door college van B&W. Na de besluitvorming hierover, start de gemeente met het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan. Voordat het MER definitief wordt gemaakt, toetst en adviseert de Commissie-m.e.r. het document.

Stap 3: kennisgeving en zienswijzen

Het Milieueffectrapport wordt tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Iedereen mag op beide documenten, gedurende 6 weken, een reactie (zienswijze) geven bij de gemeenteraad.

Stap 4: besluit, motivering, bekendmaking en mededeling

De raad van de gemeente Hoeksche Waard stelt, mede op basis van het Milieueffectrapport, het ontwerp bestemmingsplan, de reacties en advisering daarover, het bestemmingsplan vast. Daarbij verantwoordt zij op welke wijze rekening is gehouden met het Milieueffectenrapport en met de zienswijzen en adviezen.

Stap 5: (Eventueel) Beroep tegen het bestemmingsplan

Eenieder die een zienswijze heeft ingediend over het MER/ontwerpbestemmingsplan, kan beroep instellen tegen het vastgesteld bestemmingsplan. Zij kunnen ook beroep instellen bij de Raad van State op de gewijzigde vastgestelde onderdelen van het bestemmingsplan of als zij zwaarwegende argumenten hebben voor het feit dat zij eerder niet hebben gereageerd.

Stap 6 Evaluatie van de effecten na realisatie

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis er zijn om de effecten te kunnen beschrijven. Deze aspecten zullen voor evaluatie in aanmerking komen.

5 Alternatieven

Om de verkeersproblematiek in Klaaswaal te verhelpen worden er meerdere tracéalternatieven onderzocht, zoals is bepaald bij de verkeerskundige bureaustudie. Op basis van de resultaten uit dit voortraject heeft het college van B&W besloten een m.e.r.-procedure te starten en de eerder na de bureaustudie overblijvende alternatieven in een MER nader te onderzoeken.

Tijdens de MER studie zal de exacte ligging van de tracéalternatieven en inpassing in het landschap nader uitgewerkt worden.

Naast de tracéalternatieven wordt ook de referentiesituatie onderzocht in het MER. Dit betreft de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot het peiljaar (2035). Dit alternatief dient als referentie voor de effectbepaling van de andere alternatieven.

In een MER wordt als peiljaar het jaar 10 jaar na de verwachte openstelling aangehouden. Voor de MER randweg Klaaswaal wordt 2035 als peiljaar gehanteerd.

5.1 Kaders alternatieven met een Randweg Klaaswaal

Voor het ontwerp van een randweg Klaaswaal gelden de volgende uitgangspunten die zijn ontleend aan de doelstelling van het project en het beleidskader van de provinciale, het waterschap en de gemeente met betrekking tot wegen:

- De weg sluit aan op de bestaande regionale verkeersstructuur;
- De weg is uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 80 km/u;
- De alternatieven met een oostelijke randweg maken een directe aansluiting van het bestaande bedrijventerrein Klaaswaal mogelijk, zodat het (vracht)verkeer via de randweg afgewikkeld kan worden; voor de alternatieven met een westelijke randweg is afgezien van een directe aansluiting vanaf het bedrijventerrein Klaaswaal naar de randweg omdat de impact daarvan op de bestaande bebouwing en op het landschap ten westen van Klaaswaal te groot is.
- De weg krijgt zo mogelijk 1 rijstrook per richting die gescheiden worden door een middenberm overeenkomstig het Handboek Ontwerpcriteria Wegen, versie 5.0 van Provincie Zuid-Holland voldoen.
- De weg moet op zorgvuldige wijze worden ingepast in het landschap en de stedelijke omgeving passend bij de identiteit van het gebied.
- De oplossing moet duurzaam en toekomstbestendig zijn.
- Aanvullende maatregelen worden genomen in de kern Klaaswaal, gecombineerd met maatregelen voor het afwaarderen van de huidige N488.
- De weg maakt deel uit van de hoofdstructuur van regionale wegen (vorkstructuur) en verbindt de N487 en N489.

Bij het vormen van de alternatieven is, naast de verkeerskundige structuren, rekening gehouden met de bestaande wegenstructuur, perceelsgrenzen, bebouwing en op hoofdlijnen de landschappelijke elementen, zoals kreken. Hierbij is getracht zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande structuren en historisch waardevolle structuren zoveel mogelijk in haar waarde te laten. In het MER vindt, in samenspraak tussen waterschap, gemeente en provincie, verdere uitwerking plaats van de tracés. Naar aanleiding van een werkgroepbijeenkomst met belanghebbenden is het derde oostelijke alternatief opgesteld. Tijdens de bijeenkomst werd aangegeven dat er nog onvoldoende rekening is gehouden met oost-west verkeer, landbouwverkeer, bestaande bebouwing, lichthinder en trillinghinder (met name op de Boemdijk). De twee laatstgenoemde zijn hierom als onderzoeksthema's toegevoegd aan de NRD.

Als gevolg van de opmerkingen vanuit de werkgroep heeft ook een vervolganalyse op verkeerskundig gebied in relatie tot de alternatieven plaatsgevonden.

De Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is in de huidige situatie de belangrijkste doorgaande route voor oost-west verkeer en de Lange Biesakkersweg kent een belangrijke functie voor het landbouwverkeer. Bij de uitwerking van de tracéalternatieven, zal daar rekening mee gehouden moeten worden. In deze fase kan nog geen conclusie getrokken worden wat de aanleg van een randweg betekent voor deze wegen. Daarvoor is eerst nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van een randweg op het oost-west verkeer en landbouwverkeer nodig.

De alternatieven voor een randweg, worden gecombineerd met het downgraden van de bestaande regionale verbinding Rijksstraatweg-Molendijk (N488) en aanpassingen in de kom van Klaaswaal. De Molendijk in de kern Klaaswaal wordt daarbij onaantrekkelijk gemaakt voor landbouwverkeer en doorgaand vrachtverkeer. Daarnaast zal bij de oostelijke alternatieven voor de randweg ook het westelijk deel van de N489 (ten westen van de randweg) op de nieuwe situatie dienen te worden aangepast.

Per alternatief worden de effecten op de verschillende milieuthema's in beeld gebracht. Dat betekent dat de positieve en negatieve aspecten gerelateerd worden aan de maatregelen van elk alternatief. Afhankelijk van de uitkomsten van de milieuonderzoeken, kan het uiteindelijk ook mogelijk zijn dat tracéalternatieven worden gecombineerd om het meest optimale resultaat te bereiken.

5.2 Referentiesituatie

Huidige situatie

In de huidige situatie loopt de doorgaande provinciale weg N488 door de kern Klaaswaal. De provinciale weg (vanuit zuidelijke richting) van twee rijstroken zonder as belijning gaat over in een erftoegangsweg van twee rijstroken met scheiding door middel van aslijn. Buiten de kom is hier sprake van vrijliggende fietspaden. Ter hoogte van het centrum van Klaaswaal worden dit fietssuggestiestroken. Op de weg is in de kom de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde aangesloten, waarop weer een bedrijventerrein is ontsloten, waardoor relatief veel vrachtverkeer over deze weg wordt afgewikkeld. Ook de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde is aangesloten N488. Verder maakt het landbouwverkeer uit de omgeving gebruik van deze weg. Na beide aansluitingen loopt de doorgaande weg over in een weg van 1x2 rijstroken en een fietssuggestiestrook aan de oostzijde. Aan de westzijde van de Molendijk wordt op straat geparkeerd. Na de kruising met de Dansersweg ten noorden van Klaaswaal is de weg ingericht met 2x1 rijstroken en fietssuggestiestroken aan beide zijden. De doorgaande weg vormt via de Stougjesdijk een regionale fietsroute tussen Numansdorp en Oud-Beijerland.

De bestaande milieutoestand en de toekomstige milieutoestand in 2035 worden bepaald aan de hand van de verschillende onderzoeksthema's die hierna worden beschreven. Op die manier wordt vastgelegd wat de situatie in de huidige situatie en in 2035 is met betrekking tot verkeer, geluidhinder, luchtverontreiniging etc. wanneer er geen maatregelen worden getroffen, maar wel de nu voorziene en vastgelegde ontwikkelingen in de regio worden gerealiseerd, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersbeleid, woningbouw, ontwikkeling bedrijventerreinen, etc.. Op deze wijze wordt de situatie in 2035 bepaald. Deze situatie in 2035 functioneert vervolgens als referentiekader voor de te onderzoeken alternatieven waarbij wel een randweg wordt aangelegd.

Autonome ontwikkelingen

In het verkeersmodel zijn alle autonome ontwikkelingen in de gemeente Hoeksche Waard meegenomen die nu worden voorzien. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- realisatie Torensteepolder Numansdorp met ontsluiting via Oostelijke Ontsluitingsweg;
- realisatie oostelijke uitbreiding Oud-Beijerland;
- realisatie bedrijventerrein op het voormalige terrein van de Suiker Unie;
- realisatie woningbouw Klaaswaal-Zuid;
- rotondes Mijnsheerenland;

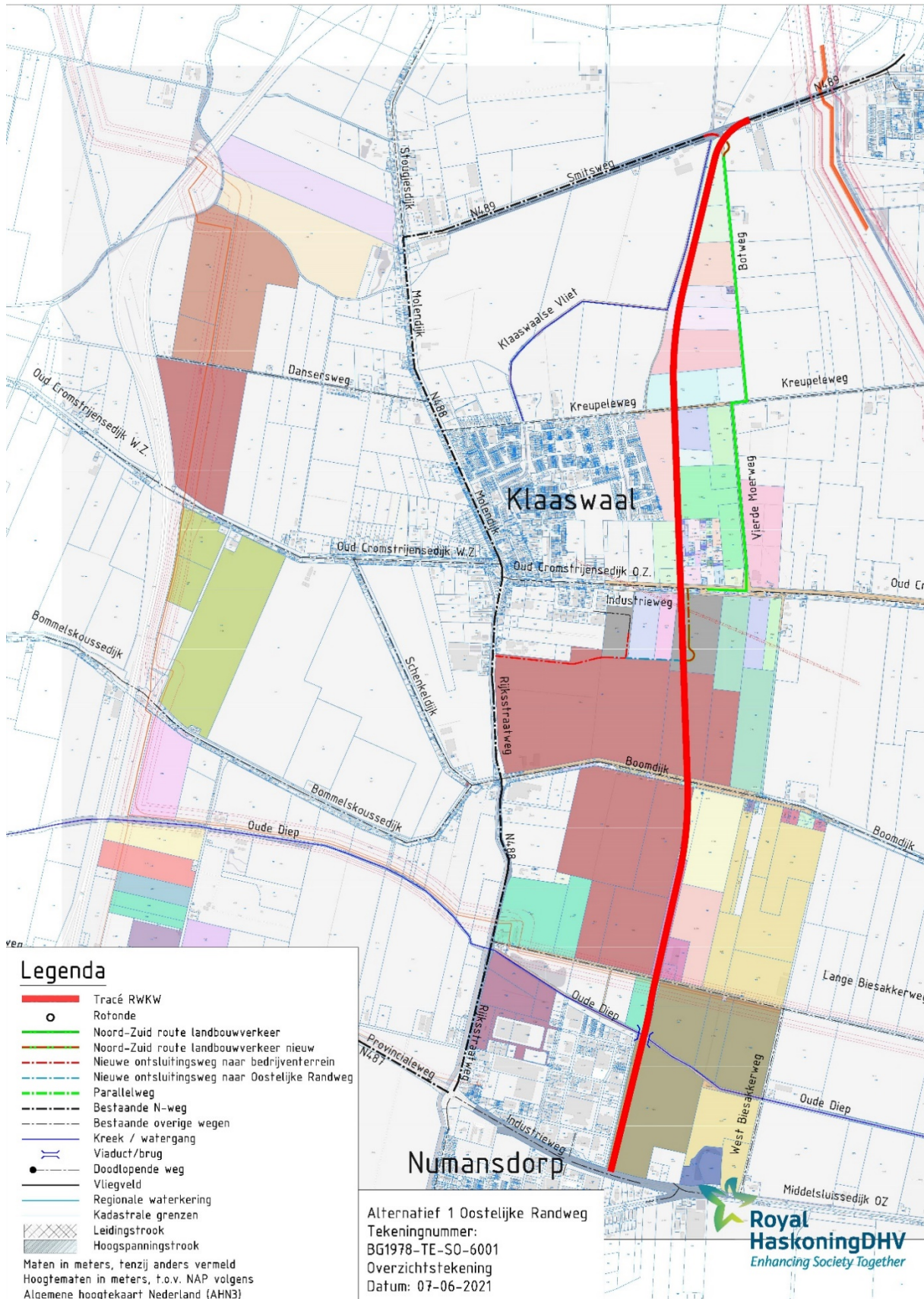
- rotonde westelijke aansluiting Numansdorp op A29.

5.3 Alternatief 1 Oostelijke randweg

Het eerste alternatief is weergegeven in Figuur 7 en betreft het meest westelijke tracé van beide alternatieven. Ten oosten van het bedrijventerrein Middelsluis in Numansdorp takt de randweg aan op de Energieweg N487. Vervolgens loopt deze parallel langs het bedrijventerrein in noordelijke richting, kruist vervolgens met een brug ruim over het Oude Diep en de oevers ervan, en kruist op een nog nader te bepalen wijze de Lange Biesakkersweg, die niet wordt aangesloten op de randweg. Het tracé loopt vervolgens over het vliegveld van Numansdorp. Na het vliegveld buigt het tracé in westelijke richting af richting Klaaswaal en wordt de Boemdijk gekruist via een ongelijkvloerse kruising. Hierna wordt het tracé in noordelijke richting doorgetrokken en kruist de randweg de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, waarbij de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde vanuit beide richtingen wordt onderbroken bij de randweg. Dit ter ontlasting van de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde nabij de kom van verkeer. De Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is onderdeel van een waterkering welke in beheer is bij waterschap Hollandse Delta. Bij de inpassing van de randweg zal zorgvuldig met deze dijk moeten worden omgegaan waarbij de functie als secundaire waterkering in stand kan blijven.

Het tracé vervolgt zijn weg langs de oostzijde van Klaaswaal en sluit aan op de Kreupeleweg. Vervolgens gaat het tracé op ruime afstand langs de Klaaswaalse Vliet richting het noorden, waar het aansluit op de N489 en ook de Botweg aansluit. Daarbij worden de oostelijke randweg en de N489 met een bocht in elkaars verlengde gelegd om de doorgaande structuur te accentueren.

Tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein komt er een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, Bij dit alternatief wordt die in oostelijke richting doorgetrokken en via één van de varianten van paragraaf 5.9 aangesloten op de randweg. Naast het autoverkeer kan ook het landbouwverkeer daarvan gebruik maken, waarbij het landbouwverkeer via een parallelweg langs de randweg naar de route 4^e Moerweg-Botweg-N489 wordt geleid.

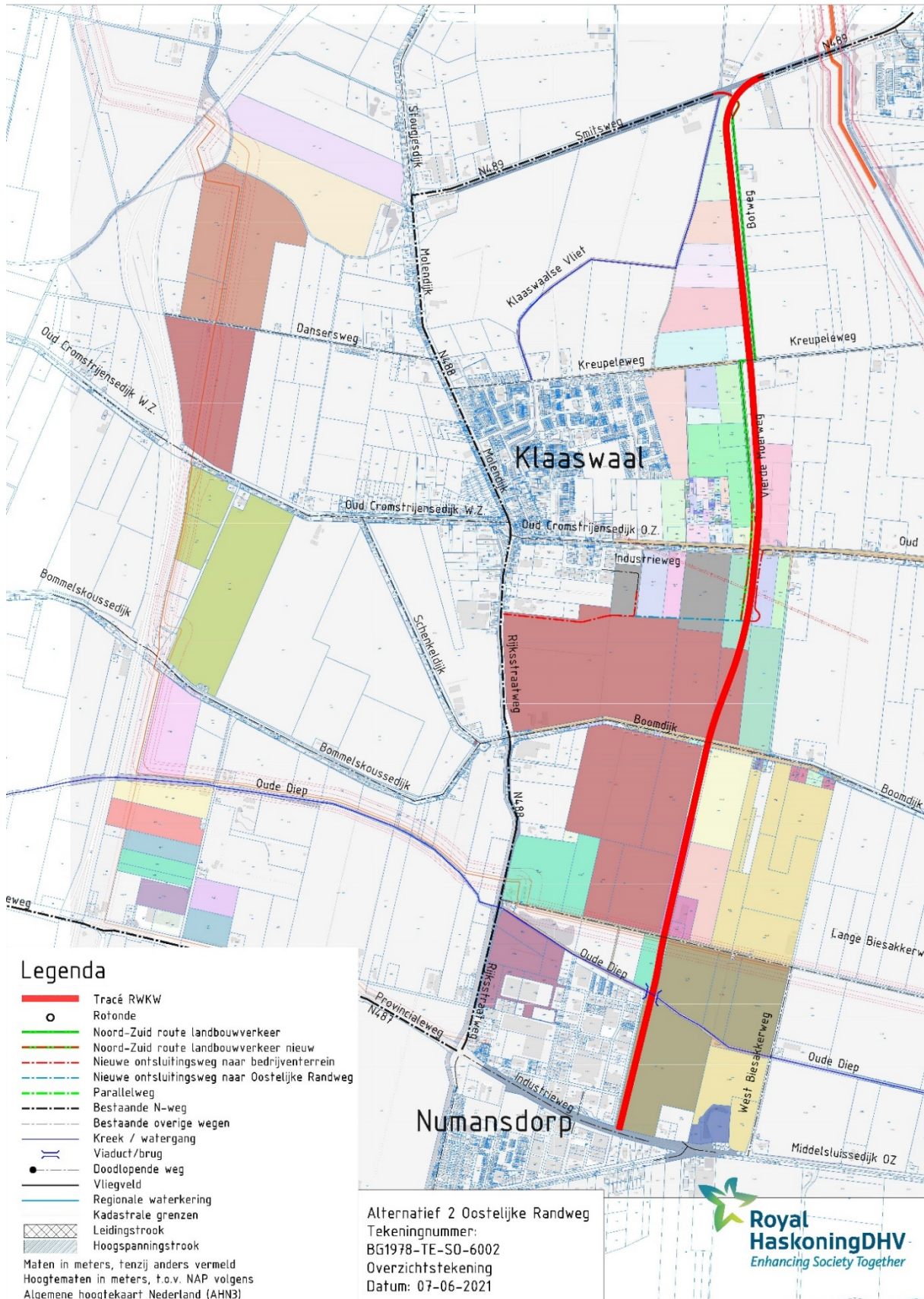


Figuur 7: Tracé alternatief 1

5.4 Alternatief 2 Oostelijke randweg

In Figuur 8 is het tweede alternatief weergegeven. Aan de zuidzijde bij Numansdorp tot aan het vliegveld Numansdorp is dit tracé identiek aan alternatief 1. Ten noorden van het vliegveld gaat het tracé afwijken en buigt het tracé af in noordoostelijke richting om iets ten oosten van de Vierde Moerweg de Oost Cromstrijenseweg Oostzijde te kruisen, waarbij de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde vanuit beide richtingen wordt onderbroken bij de kruising met de randweg. Dit ter ontlasting van de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde nabij de kom van verkeer. Het tracé wordt ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde in noordelijke richting doorgetrokken en loopt daar parallel aan de vierde Moerweg, die als parallelweg gaat functioneren. De Kreupeleweg wordt vervolgens aangesloten op de randweg, waarna het tracé verder in noordelijke richting verloopt en aldaar direct ten westen van de Botweg is gesitueerd, waarbij de Botweg als parallelweg gaat functioneren. Tenslotte sluit de randweg bij de N489 aan, waar ook de Botweg aansluiting krijgt. Daarbij worden de oostelijke randweg en de N489 in elkaars verlengde gelegd om de doorgaande structuur te accentueren.

Tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein komt er een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, Bij dit alternatief wordt die in oostelijke richting doorgetrokken en via één van de varianten van paragraaf 5.9 aangesloten op de randweg. Naast het autoverkeer kan ook het landbouwverkeer daarvan gebruik maken, waarbij het landbouwverkeer via een parallelweg langs de randweg naar de route 4^e Moerweg-Botweg-N489 wordt geleid.



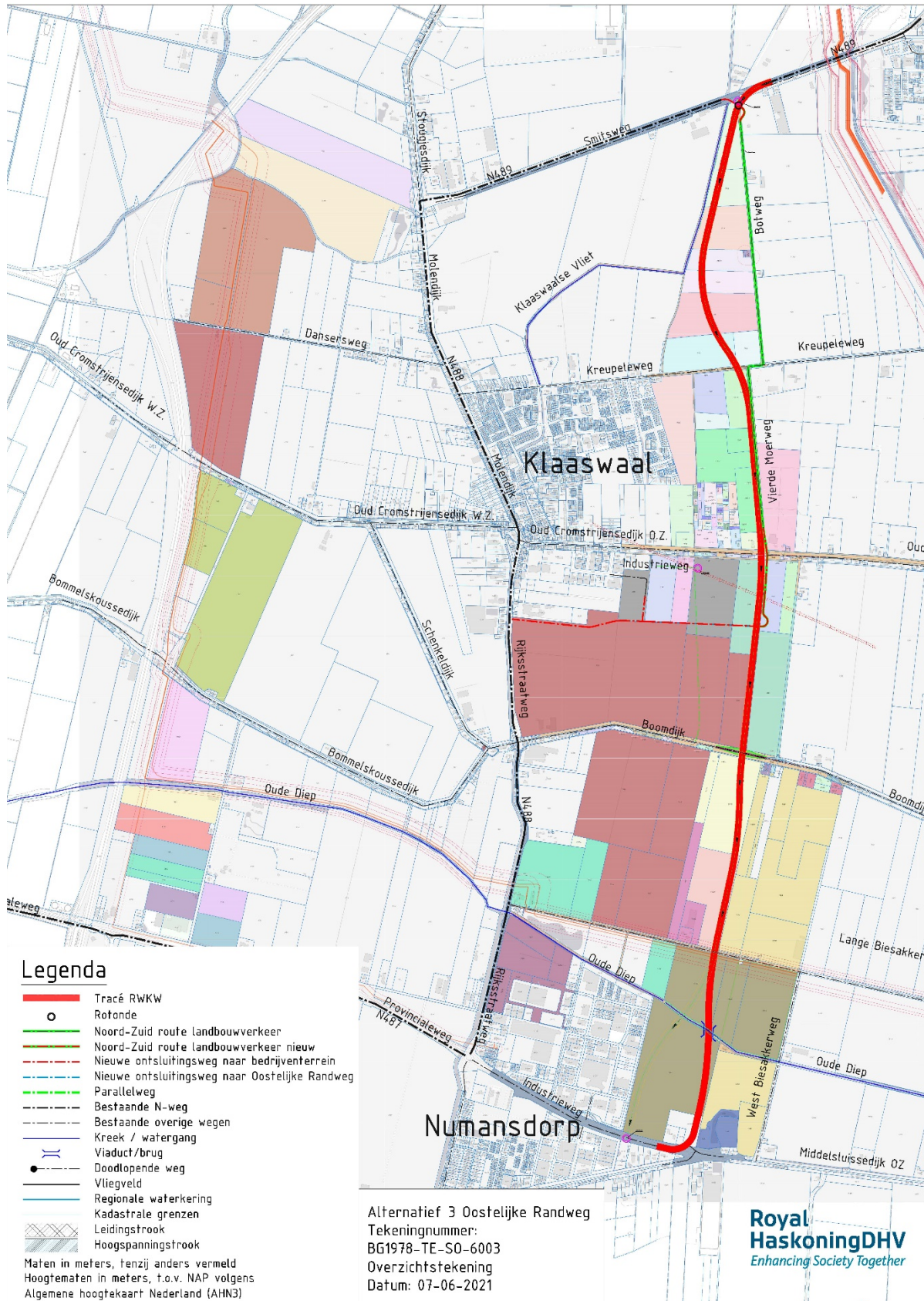
Figuur 9: Tracé alternatief 2

5.5 Alternatief 3 Oostelijke randweg

Het derde alternatief is in Figuur 10 weergegeven. Bij dit tracé, dat tot stand gekomen is na een werkgroepvergadering met belanghebbenden, is er naar gestreefd de impact op bestaande woningen te beperken door het zuidelijke deel van het tracé een oostelijkere ligging te geven en het noordelijk deel verder van de woningen te leggen.

Dit tracé sluit aan de zuidzijde aan op de Energieweg, nabij de aansluiting van de Energieweg op de Middelsluisdijk Oostzijde. Hier wordt de Energieweg in noordelijke richting afgebogen zodat de (verlengde) N487 en de oostelijk randweg in elkaars verlengde komen te liggen om de doorgaande structuur te accentueren. De randweg volgt dan min of meer langs de perceelsgrenzen de route in noordelijke richting en wordt via een brug ruim over het Oude Diep en de oevers ervan geleid. Vervolgens kruist de randweg op een nog nader te bepalen wijze de Lange Biesakkersweg, die niet wordt aangesloten op de randweg en kruist vervolgens ongelijkvloers de Boomdijk. De Boomdijk krijgt dus geen aansluiting op de randweg. Het tracé vervolgt in noordelijke richting om daar tegenover de 4^e Moerweg de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde te kruisen. Vervolgens ligt het tracé aan de westzijde van de 4^e Moerweg en buigt nabij de Kreupeleweg af richting Klaaswaalse Vliet, die daarna wordt gevolgd. De Kreupeleweg wordt aangesloten op de randweg. Tenslotte sluit de randweg bij de N489 aan, waar ook de Botweg aansluit. Daarbij worden de oostelijke randweg en de N489 in elkaars verlengde gelegd om de doorgaande structuur te accentueren.

Tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein komt er een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, Bij dit alternatief wordt die in oostelijke richting doorgetrokken en via één van de varianten van paragraaf 5.9 aangesloten op de randweg. Naast het autoverkeer kan ook het landbouwverkeer daarvan gebruik maken, waarbij het landbouwverkeer via een parallelweg langs de randweg naar de route 4^e Moerweg-Botweg-N489 wordt geleid.



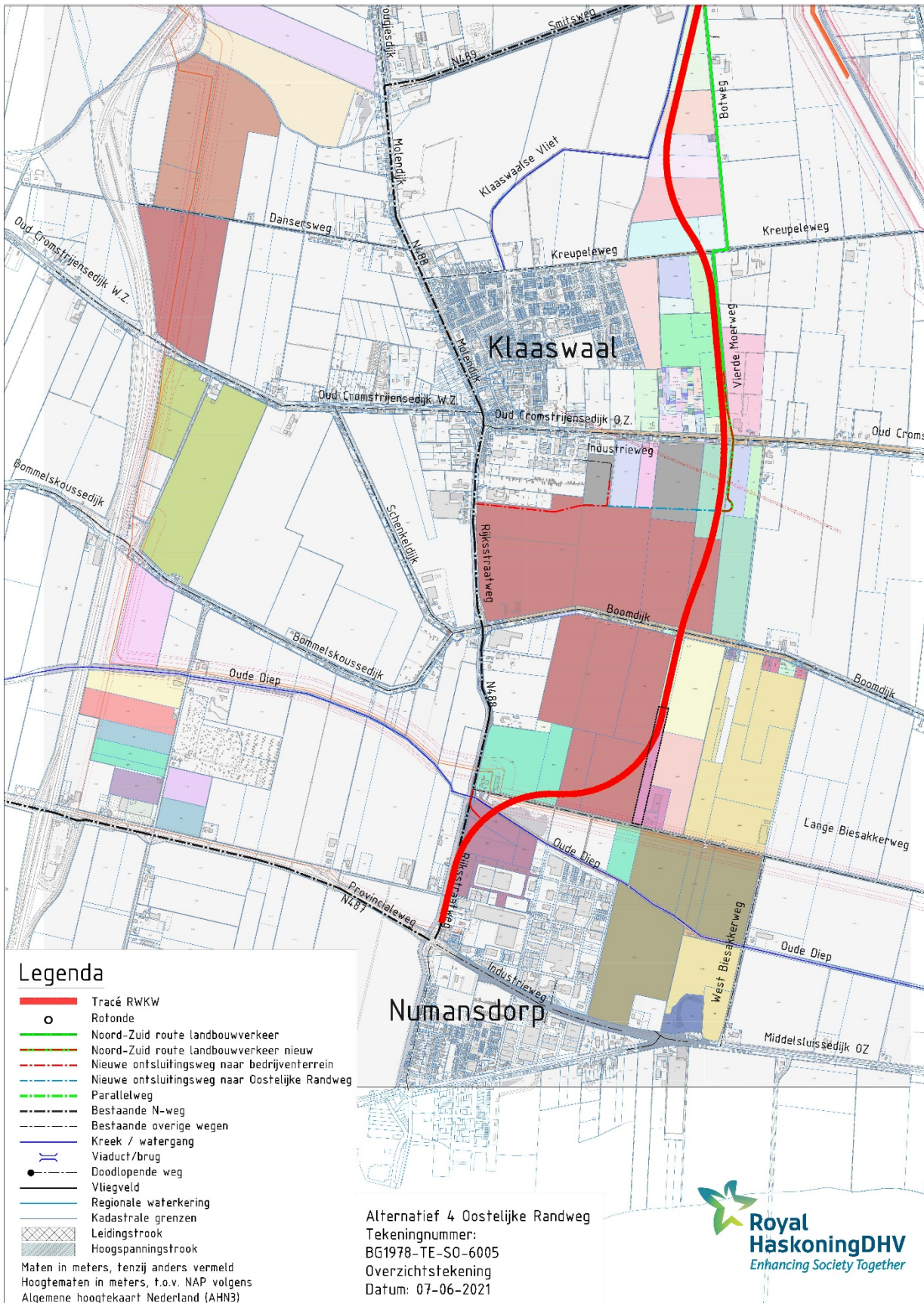
Figuur 10: Tracé alternatief 3

5.6 Alternatief 4 Oostelijke randweg

In Figuur 11 is het vierde alternatief weergegeven.

Dit tracéalternatief sluit aan de zuidzijde aan op de bestaande N488 (Rijksstraatweg) bij het bedrijventerrein van Numansdorp, waarbij de N488 in een bocht wordt gelegd om tegenover de randweg te kunnen aansluiten om de doorgaande structuur te accentueren. Op deze locatie wordt dan ook het noordelijke gedeelte van de Rijksstraatweg met een bocht aangesloten (als ondergeschikte verbinding). Bij dit alternatief wordt het meest westelijke deel van de Lange Biesakkersweg vermoedelijk verlegd langs het tracé van de randweg om ook ten zuiden van het Oude Diep op de randweg aan te sluiten, tegenover het noordelijk deel van de Rijksstraatweg. Voorbij dit kruispunt wordt eerst met een brug ruim het Oude Diep en de oevers ervan gekruist. Daarna wordt het tracé vervolgd met een tegenstelde bocht om aansluiting te vinden op een tracé in noordelijke richting dat over het huidige vliegveld is geprojecteerd. Ten noorden hiervan volgt dit tracé verder alternatief 3. Uit het MER kan nog blijken dat het voordelen heeft om dit tracé aan te sluiten op het noordelijk deel van de alternatieven 1 of 2.

Tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein komt er een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, Bij dit alternatief wordt die in oostelijke richting doorgetrokken en via één van de varianten van paragraaf 5.9 aangesloten op de randweg. Naast het autoverkeer kan ook het landbouwverkeer daarvan gebruik maken, waarbij het landbouwverkeer via een parallelweg langs de randweg naar de route 4^e Moerweg-Botweg-N489 wordt geleid.



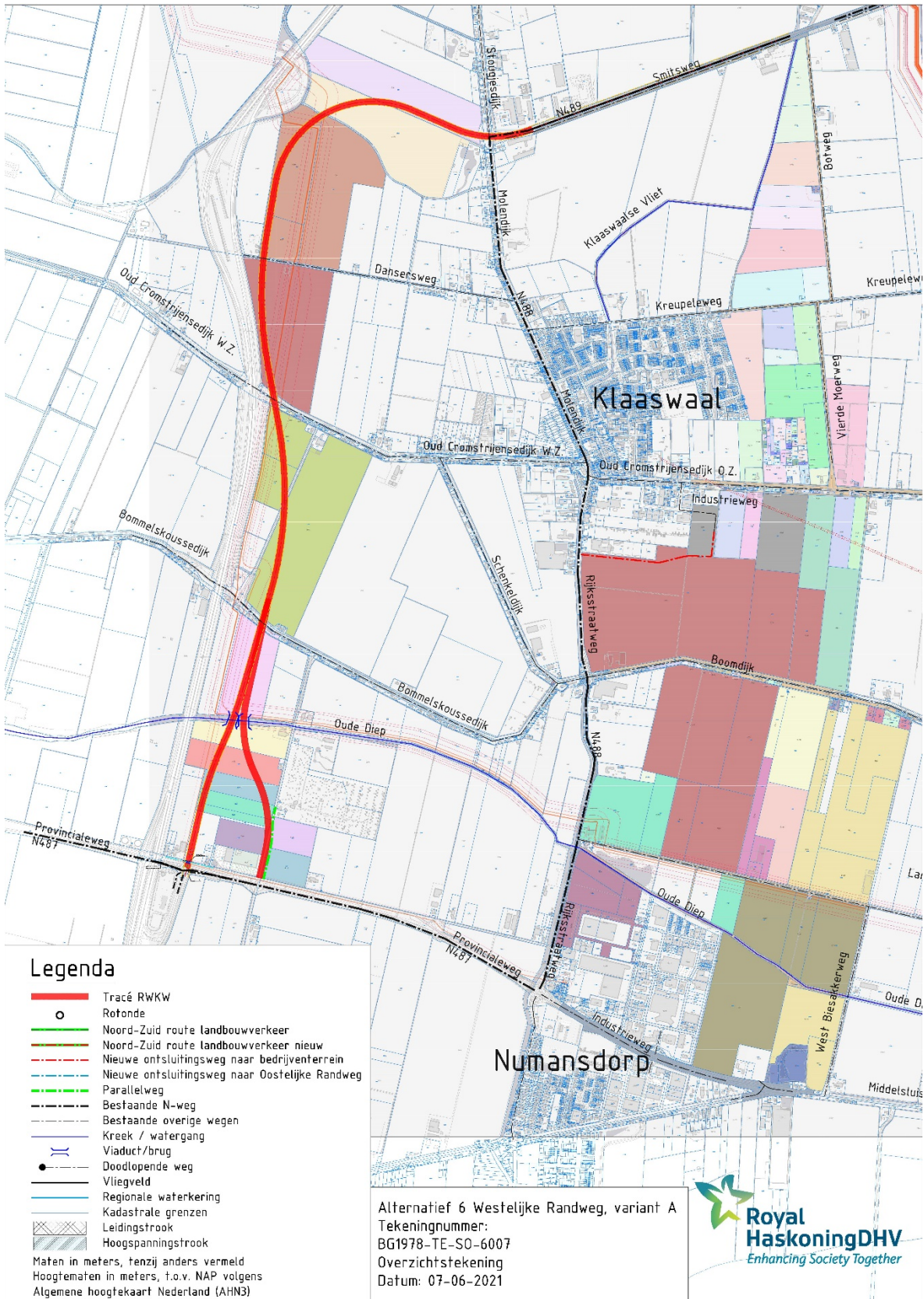
Figuur 11: Tracé alternatief 4

5.7 Alternatief 6 variant A Westelijke randweg

Figuur 12 geeft alternatief 6A weer.

Bij dit alternatief van de randweg zijn twee opties opgenomen om de randweg aan de zuidzijde op de N487 aan te sluiten, namelijk bij de huidige aansluiting op de rotonde van de aansluiting A29/N487 of bij de aansluiting N489/Volgerlandseweg. Vervolgens wordt met een brug ruim het Oude Diep en de oevers ervan gekruist. Ten noorden van het Oude diep moet bij de tracering rekening gehouden worden met het aanwezige leidingtracé van gas, brandstof en chemische stoffen. Het eerste deel van het vervolg van het tracé is aan de oostzijde van dat leidingtracé gelegd, kruist vervolgens de Bommelskoussedijk, die ter plaatse wordt geknipt en buigt vervolgens naar A29, waar bij de Oud Cromstrijensedijk Westzijde het leidingtracé weer wordt gekruist. Op deze locatie wordt de Oud Cromstrijensedijk Westzijde ongelijkvloers gekruist. De Oud Cromstrijensedijk Westzijde krijgt daarbij geen aansluiting op de randweg. Vervolgens wordt de Dansersweg gekruist, die ter plaatse wordt geknipt. Daarna wordt de randweg in een bocht nabij de verzorgingsplaats Oude Kreek lang A29 in oostelijke richting geleid. In deze bocht wordt zowel het leidingtracé als de kreek Ruitjesdiep gekruist, met een brug ruim over het Ruitjesdiep en de oevers ervan. Daarna volgt het tracé de kavelgrenzen om tegenover de N489 aan te sluiten bij het te verleggen kruispunt N489/Molendijk/Stougjesdijk.

Tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein komt er bij dit alternatief een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, zuidelijk langs het bedrijventerrein. Bij dit alternatief wordt het landbouwverkeer via deze ontsluitingsweg en het bedrijventerrein naar het oostelijke deel van de Oud Cromstrijensedijk Oost geleid naar de route 4^e Moerweg-Botweg-N489.



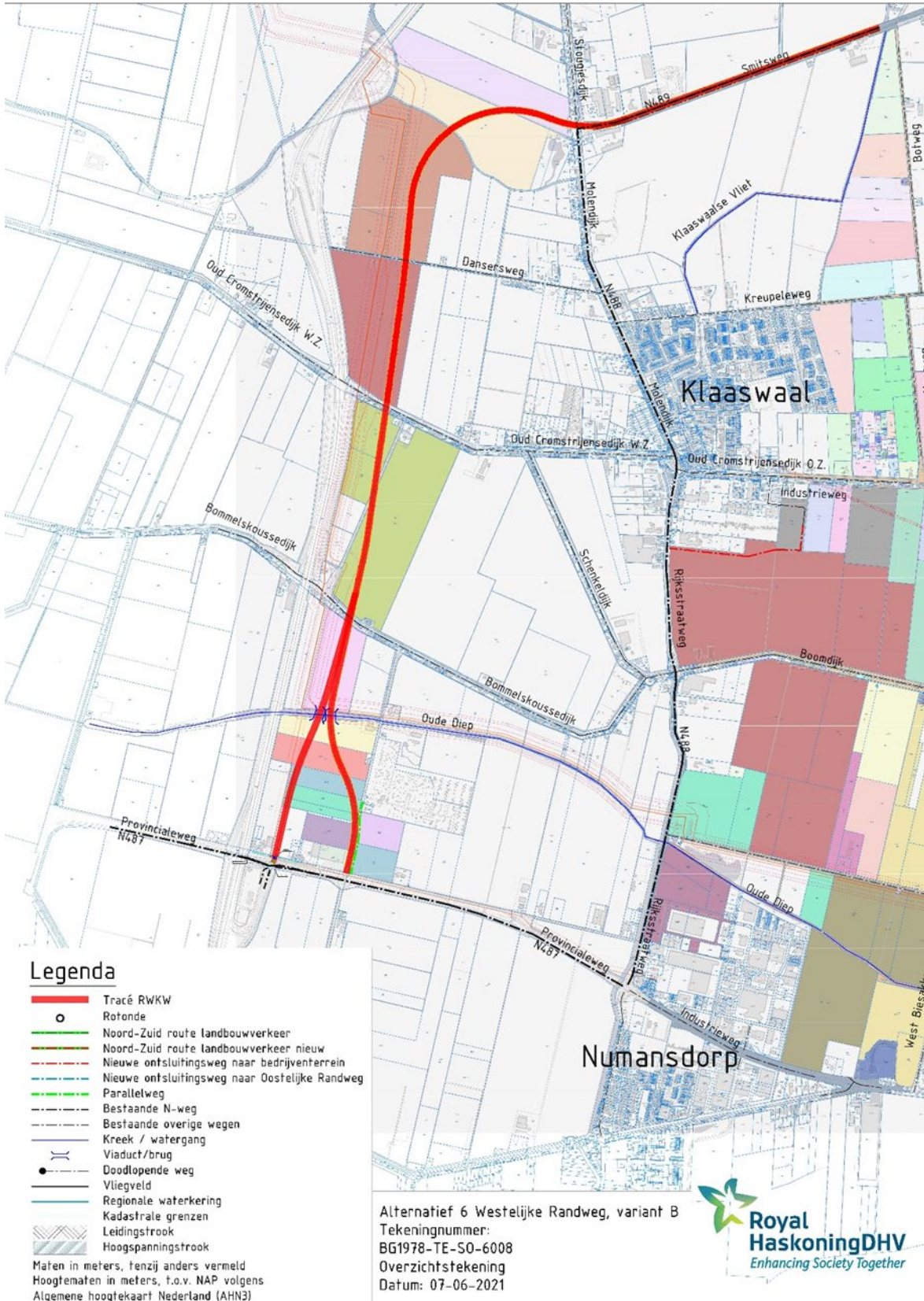
Figuur 12: Tracé alternatief 6 variant A

5.8 Alternatief 6 variant B Westelijke randweg

In Figuur 13 is alternatief 6B weergegeven.

Bij dit alternatief van de randweg zijn twee opties opgenomen om de randweg aan de zuidzijde op de N487 aan te sluiten, namelijk bij de huidige aansluiting op de rotonde van de aansluiting A29/N487 of bij de aansluiting N489/Volgerlandseweg. Vervolgens wordt met een brug ruim het Oude Diep en de oevers ervan gekruist. Ten noorden van het Oude diep moet bij de tracering rekening gehouden worden met het aanwezige leidingtracé van gas, brandstof en chemische stoffen. Het vervolg van het tracé is volledig aan de oostzijde van dat leidingtracé gelegd, kruist vervolgens de Bommelskoussedijk, die ter plaatse wordt geknipt. Vervolgens wordt de Oud Cromstrijensedijk Westzijde ongelijkvloers gekruist. De Oud Cromstrijensedijk Westzijde krijgt daarbij geen aansluiting op de randweg. Vervolgens wordt de Dansersweg gekruist, die ter plaatse wordt geknipt. Daarna wordt de randweg met een bocht in oostelijke richting geleid. In deze bocht wordt de kreek Ruitjesdiep gekruist, met een brug ruim over het Ruitjesdiep en de oevers ervan. Daarna volgt het tracé de kavelgrenzen om tegenover de N489 aan te sluiten bij het te verleggen kruispunt N489/Molendijk/Stougjesdijk.

Tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein komt er bij dit alternatief een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, zuidelijk langs het bedrijventerrein, Bij dit alternatief wordt het landbouwverkeer via deze ontsluitingsweg en het bedrijventerrein naar het oostelijke deel van de Oud Cromstrijensedijk Oost geleid naar de route 4^e Moerweg-Botweg-N489.



Figuur

13: Tracé alternatief 6 variant B

5.9 Varianten aansluiting zuidzijde Klaaswaal op oostelijke randweg

Voor de ontsluiting van de zuidzijde van Klaaswaal (bedrijventerrein) op de oostelijke randweg nabij Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde zijn hierna 3 varianten beschreven, die voor alle oostelijke alternatieven nader onderzocht worden.

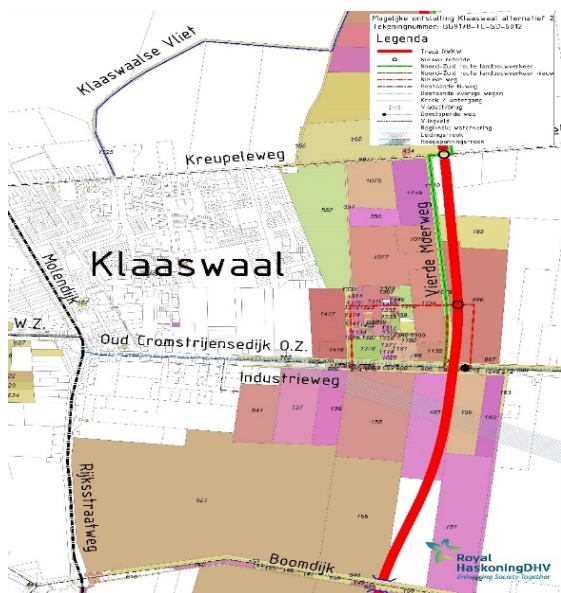
Ontsluiting Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde

Zoals beschreven in de probleemstelling is de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde ongeschikt om het vrachtverkeer, landbouwverkeer, fietsverkeer en overige weggebruikers te verwerken. Daarentegen is het tegelijkertijd wel een belangrijke verkeersader voor het oost-west verkeer. Om de kern van Klaaswaal te ontlasten van het vrachtverkeer is het noodzakelijk om de ontsluiting van het industrieterrein Klaaswaal te onderzoeken. Voor de ontsluiting van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, de effecten op het oost-west verkeer, het landbouwverkeer en de ontsluiting van het industrieterrein Klaaswaal worden in alle alternatieven drie varianten onderzocht:

- A. Aansluiting zuidzijde Klaaswaal ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde;
- B. Aansluiting zuidzijde Klaaswaal ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde in verlengde Industrierweg;
- C. Aansluiting zuidzijde Klaaswaal ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde in het verlengde van de nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein ten zuiden langs het bedrijventerrein.

A. Ontsluiting ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde

Ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde komt een aansluiting op de randweg met een parallel gelegen weg langs de randweg. Deze weg sluit aan op de randweg met ook aan de oostzijde van de randweg een parallelweg naar het oostelijke deel van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Zie Figuur 14.



Figuur 14: Indicatieve oplossingsvariant ontsluiting ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde

Voor de kruising van de randweg met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde zullen in alle alternatieven twee varianten onderzocht worden:

1. De randweg kruist op dijkhoogte de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Daarbij zal de te handhaven fietsverbinding over de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde plaatselijk van de dijk worden geleid en onder de randweg door worden geleid.
2. De randweg kruist met een coupure op maaiveldhoogte de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Bij deze oplossing zullen de fietsers door middel van een fietsbrug over de randweg worden geleid.

6 Werkwijze milieubeoordeling

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe en welke effecten in het MER in kaart worden gebracht en aan welke aspecten en criteria in het MER wordt getoetst. De criteria zijn ontleend aan het relevante vigerende beleid en de relevante vigerende wetgeving per aspect.

6.1 Aanpak effectbepaling

De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkelingen (2033) zijn ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen en die ook gerealiseerd worden als het project randweg Klaaswaal niet wordt gerealiseerd. De milieueffecten worden in het studiegebied bepaald. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor met name verkeer, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied (het gebied waar de feitelijke wegaanleg plaats gaat vinden). In het MER wordt voor elk milieuaspect bepaald wat het studiegebied is. Het studiegebied is het gebied waar relevante effecten op dat milieuaspect verwacht kunnen worden. Het alternatief wordt onderzocht op de aspecten zoals opgenomen in het beoordelingskader dat in paragraaf 6.2 (Tabel 4) is opgenomen.

Afhankelijk van het milieuaspect worden de effecten of kwantitatief of kwalitatief bepaald. Kwantitatief wil zeggen dat er berekeningen aan de effectbepaling ten grondslag liggen. Als kwantitatief onderzoek niet mogelijk is, worden de effecten bepaald op basis van beoordeling door materiedeskundigen. De effecten worden aangegeven aan de hand van kwalitatieve effectscores. Hiervoor wordt een vijfpuntsschaal toegepast. De referentiesituatie wordt daarbij neutraal gesteld (score nul). Als het effect ten opzichte van de referentiesituatie positief tot zeer positief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met + en ++. Als het effect ten opzichte van de referentiesituatie negatief tot zeer negatief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met - en --, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect. In Tabel 3 is de gehanteerde beoordelingsschaal opgenomen.

Tabel 3: Beoordelingsschaal milieueffecten

Score	Verklaring
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Geen/neutraal effect
-	Negatief effect
--	Zeer negatief effect

Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht. Dat is het effect dat overblijft na het nemen van de eventuele mitigerende en compenserende maatregelen. Bij de effectbeschrijving wordt, voor zover relevant, onderscheid gemaakt in aanlegfase en gebruiksfase. Er wordt aangegeven of effecten tijdelijk of permanent zijn, op korte of lange termijn spelen en of sprake is van cumulatieve effecten. Ook wordt er een hoofdstuk 'Leemten in kennis' opgenomen waarin onzekerheden in de voorspelling van de effecten worden aangegeven.

6.2 Beoordelingskader

De effectbeschrijving vindt plaats aan de hand van de milieuthema's zoals opgenomen in onderstaande tabel en een nadere toelichting van de onderwerpen en indicatoren per thema in de paragrafen 6.2.1 t/m 6.2.10. Dit gezamenlijk omvat het beoordelingskader waarbinnen het voornemen getoetst wordt en is weergegeven in Tabel 4.

Tabel 4: Beoordelingskader milieueffecten

Thema / aspect		Beoordelingscriterium	Wijze van beoordeling effecten
Verkeer en vervoer	Verkeersafwikkeling	Oplossend vermogen voor de verdeling van verkeer over regionale en lokale wegen (gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer)	Kwantitatief (op basis van routing in verkeersmodel)
		Verkeersafwikkeling op kruispunten en wegvakken (Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen), belastinggraad op kruispunten	Deels kwantitatief, deels kwalitatief
		Doorstroming op andere wegen; nieuwe routekeuze (onderliggend wegennet)	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Aantal en aard van conflictpunten tussen type verkeersstromen (modaliteiten) en met name langzaam verkeer, verbetering van bestaande knelpunten o.a., Molendijk, Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, risico's op aansluitingen van bestaande wegennet	Kwantitatief
		Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	Deels kwantitatief, deels kwalitatief
	Subjectieve verkeersonveiligheid	Mate waarin het aantal door belanghebbende (leden werkgroep, lezers nieuwsbrief) aangegeven locaties met subjectieve verkeersonveiligheid vermindert/toeneemt.	Deels kwantitatief, deels kwalitatief
	Bereikbaarheid	Beschikbare routes voor vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein Klaaswaal: directheid, mate van conflictvrij, comfort	Kwalitatief
		Mate van bereikbaarheid via oost-west verbindingen op basis van kilometrage en veiligheids- en hindereffecten als gevolg van onderbrekingen	Kwantitatief
		Logica ontsluitingsstructuur in regionaal en lokaal wegennetwerk, wegcategorisering, ontsluiting van deelgebieden, directheid van routes, ontsluiting bij calamiteiten	Kwalitatief
		Instandhouding/verbetering landbouwnetwerk, fietsnetwerk en openbaar vervoersnetwerk	Kwalitatief
Leefbaarheid	Toe en afname van intensiteiten in kern Klaaswaal per wegvak en in het buitengebied	Kwantitatief	

Projectgerelateerd

		Mate van hinder door trillingen	Kwalitatief
		Mate van hinder door lichtinval	Kwalitatief
Geluid		Aantal geluidgehinderden en mate van geluidhinder	Kwantitatief
		Mate van invloed op stiltegebied	Kwantitatief
Luchtkwaliteit		Toetsing aan de wettelijke grenswaarden voor blootstelling aan PM10, PM2,5 en NO2	Kwantitatief
Externe veiligheid		Groepsrisico	Kwalitatief
		Plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Natuur		Beïnvloeding beschermde (ecologisch waardevolle) gebieden (Natura-2000, NNN, stiltegebied)	Kwantitatief (gebiedsbescherming) en kwalitatief (soortenbescherming)
		Beïnvloeding beschermde soorten (flora en fauna)	Kwalitatief
Landschap, cultuurhistorie en archeologie		Effect van doorsnijding op open landschap (mate van versnippering percelen) en ruimtelijke structuren (dijken, kreken en patroon van verkaveling), elementen, objecten en (recreatief) fietsverkeer.	Kwalitatief
		Cultuurhistorische waarden (o.a. (steden)bouwkundige objecten, monumenten)	Kwalitatief
		Archeologische waarden	Kwalitatief
Bodem		Bodemkwaliteit	Kwalitatief
Water		Beïnvloeding lokale waterstructuur	Kwalitatief
		Oppervlaktewater (kwaliteit- en kwantiteit)	Deels kwantitatief, deels kwalitatief
		Grondwater (kwaliteit- en kwantiteit)	Kwalitatief
Klimaatadaptatie		Klimaatbestendig: overlast door hevige en langdurige neerslag voorkomen	Kwalitatief
		CO2-uitstoot tijdens aanleg en gebruik	Kwantitatief
		Bodem: bodemdaling en verdroging	Kwalitatief
Gezondheid		Combinatie van effecten geluid (aantallen gehinderden en slaapverstoorden) en luchtkwaliteit (gezonde levensjaren)	Kwantitatief
		Mate van invloed op het ontmoeten, bewegen (oversteekbaarheid van de weg), recreëren, spelen en ontspannen van mensen	Kwalitatief

6.2.1 Verkeer en vervoer

Bij het thema verkeer en vervoer staat de mate van oplossend vermogen van het probleem, het beperken van (doorgaand) landbouw- en (vracht)verkeer op de Molendijk, de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, de Oud Cromstrijensedijk Westzijde en het meest westelijke deel van de Kreupeleweg (steeds binnen de bouwde kom) in de kern van Klaaswaal centraal in het belang van de leefbaarheid.

Bij onderzoek naar 'verkeersafwikkeling' wordt specifieke aandacht geschonken aan het oplossend vermogen van de verdeling van verkeer over regionale en lokale wegen op basis van routing uit het verkeersmodel (kwantitatief of kwalitatief), de verkeersafwikkeling op kruispunten en wegvakken (door middel van Intensiteit/Capaciteit verhoudingen; kwantitatief) en de doorstroming op andere wegen; nieuwe route keuze op onderliggende wegennet. Hierbij worden onder andere de effecten op het oost-west verkeer in beeld gebracht en onderzocht hoe het oost-west verkeer het beste geleid kan worden. Doorstroming wordt kwalitatief beschouwd aan de hand van het verschil in intensiteiten uit het model.

Bij onderzoek naar 'verkeersveiligheid' wordt de mate van verbetering van bestaande knelpunten (o.a. Molendijk, Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde) beschouwd. Ook wordt er aandacht geschonken aan de risico's op ontstaan van nieuwe knelpunten; de mate van interactie tussen fietsers met gemotoriseerd verkeer (conflictpunten), kruispunten die met name aansluiting krijgen op bestaande wegennet en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. De effecten op de verkeersveiligheid worden kwalitatief uitgedrukt. Daarnaast wordt onder lezers van de nieuwsbrief en leden van de werkgroep een inventarisatie verricht van locaties die als subjectief verkeersonveilig worden aangemerkt. Vervolgens wordt beoordeeld of het aantal locaties naar beoordeling van een verkeersveiligheidsdeskundige zal toe- of afnemen als gevolg van de te nemen maatregelen.

Bij onderzoek naar 'bereikbaarheid' wordt gekeken naar de directheid van routes naar het bedrijventerrein van Klaaswaal en de logica van de ontsluitingsstructuur in het regionaal en lokaal wegennetwerk. Hierbij wordt onder andere onderzoek gedaan naar de rijroutes voor het landbouwverkeer. Dit wordt kwalitatief getoetst.

Bij onderzoek naar 'leefbaarheid' wordt de verkeersintensiteit in mvt/etm in twee richtingen beschouwd volgens het 'Handboek wegontwerp 2013 Erftoegangswegen (CROW) in de kern Klaaswaal. Deze toetsing is dus kwantitatief.

Het voornemen kan ook leiden tot hinder op nabijgelegen trilling gevoelige (oude) woningen waar de randweg dijken kruist. Voor het aspect trillingen bestaan richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). Om de kans op schade door trillingen te beperken zijn hierin grenswaarden opgesteld. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR-richtlijnen streefwaarden opgenomen. In het MER worden de varianten kwalitatief getoetst aan de SBR-richtlijnen.

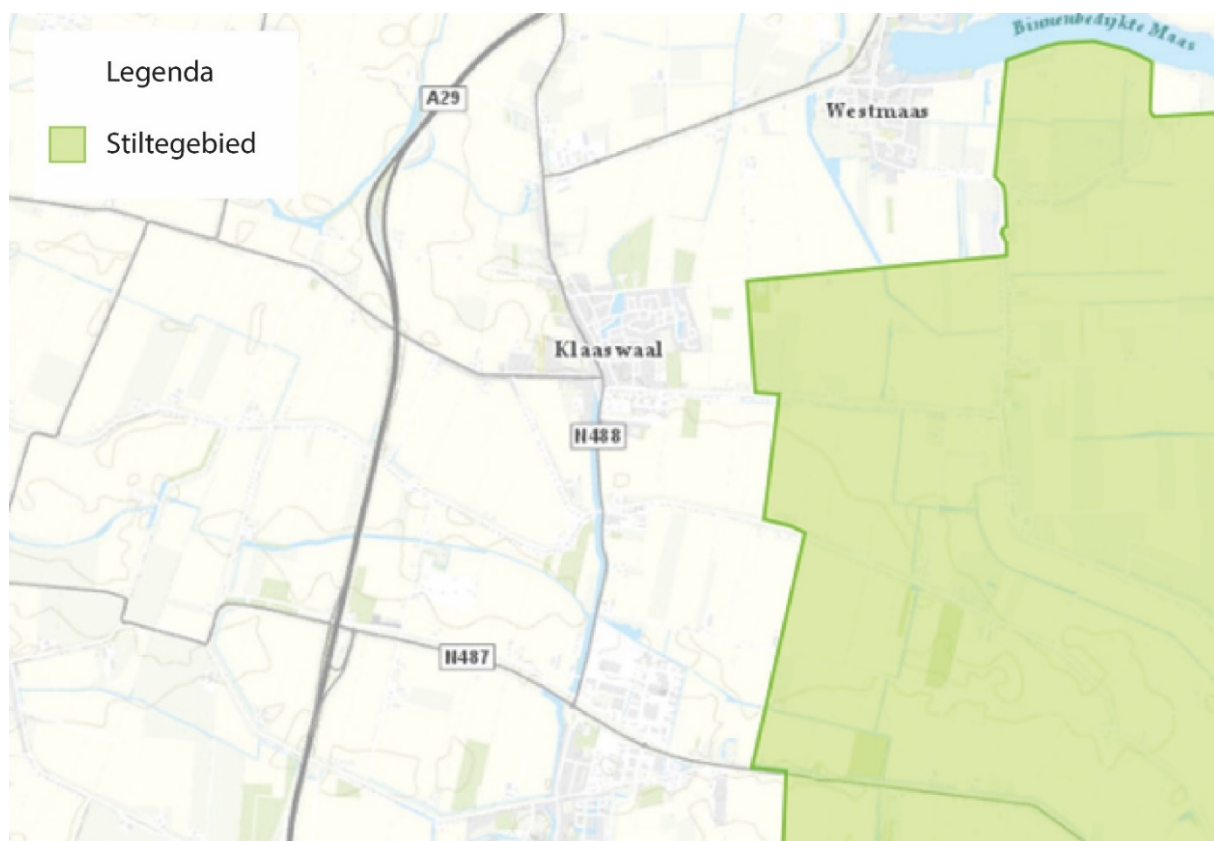
Voor het aspect lichthinder wordt onderzocht in hoeverre negatieve effecten optreden voor omwonenden als gevolg van de koplampen van passerende motorvoertuigen en eventuele openbare verlichting langs de aan te leggen weg. In de huidige fase is nog onbekend of openbare verlichting langs de weg noodzakelijk is. Als openbare verlichting toegepast wordt, zal onderzocht worden of de nieuwe functie met lichtbron effecten heeft op nabijgelegen lichtgevoelige functies. De effecten van lichthinder worden kwalitatief getoetst. In het onderzoek wordt ook rekening gehouden met nieuwe technieken ten aanzien van openbare verlichting, zoals slimme verlichting.

6.2.2 Geluid

Geluidshinder is een aspect dat met name effect zal hebben op de directe omgeving van de weg. Daarmee is het een belangrijke kwestie voor omwonenden. Bij het aspect geluid wordt aan de hand van

geluidsberekeningen bepaald welke effecten het alternatief heeft op de nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen (geluidcontouren). Aangegeven wordt voor welk aantal geluidgevoelige bestemmingen er sprake is van significante verandering van de geluidsbelastingen (+1,5 dB) en tot welke aantallen (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden dit leidt. Langs het nieuwe tracédeel zal de geluidsbelasting toenemen, maar langs de wegen die rustiger worden (bijv. de Molendijk en Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde) als de nieuwe wegverbinding is gerealiseerd, wordt de situatie gunstiger. De positieve en negatieve effecten worden afzonderlijk in beeld gebracht. Voor omliggende wegen wordt voornamelijk ingegaan op de verandering in geluidbelasting wanneer er sprake is van een afname van 20 procent of meer of een toename van 30 procent of meer van de verkeersintensiteit. Ook het akoestisch ruimtebeslag (aantal hectare akoestisch ruimtebeslag met geluidbelasting boven 48 dB, per geluidklasse) wordt inzichtelijk gemaakt. Op basis van de geluidsberekeningen wordt, als er sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB, een indicatie gegeven van de mitigerende maatregelen en het effect dat deze maatregelen hebben op de geluidsbelasting.

De provincie Zuid-Holland heeft stiltegebieden aangewezen (Figuur 17). Stille is een kwaliteit die de provincie beschermt. Het is een rustgebied voor mens en dier. De effecten als gevolg van geluid op het stiltegebied worden inzichtelijk gemaakt door de verandering van het oppervlak van de geluidbelasting van de 40dB+-contour te meten.



Figuur 17: Ligging stiltegebied nabij het plangebied

6.2.3 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is een belangrijk thema voor zowel omwonenden als voor de omliggende natuurgebieden. Voor de besluitvorming over het project dient de gemeente Hoeksche Waard na te gaan wat gevolgen van realisatie van het project zijn voor de luchtkwaliteit. Hiervoor zijn wettelijke kaders opgesteld. In de Wet

milieubeheer zijn luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. Het luchtkwaliteitsonderzoek richt zich op de wettelijke toetsing aan de normen voor de maatgevende verzurende stoffen (NO_x, NH₃, SO₂) en fijnstof (PM10 en PM2,5). Berekend wordt welke invloed het alternatief heeft op de luchtkwaliteit in het gebied door het inzichtelijk maken van:

- het aantal (gevoelige) bestemmingen per concentratieklasse;
- het aantal (gevoelige) bestemmingen met significante toename (1,2 microgram per m³) van de concentraties.

6.2.4 Externe veiligheid

Bij het aspect externe veiligheid wordt onderzocht wat de risico's zijn van (ongevallen met) het transport van gevaarlijke stoffen in relatie tot kwetsbare gebouwen en gebieden langs de toekomstige randweg. De effecten van het berekende plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) worden kwalitatief beoordeeld.

6.2.5 Natuur

De randweg kan mogelijk negatieve gevolgen hebben op de beschermde natuurwaarden in en om het plangebied. Bij de beoordeling van de genoemde criteria wordt gekeken naar effecten op ruimtebeslag (vernietiging van leef-, broed-, of foerageergebied), verstoring (geluid en licht), ecologische relaties (barrièrewerking, versnippering), vermessing (stikstofdepositie) en verdroging.

Een mogelijk effect op Natura2000-gebieden is stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden Oudeland van Strijen, Haringvliet, Hollands Diep, Krammer-Volkerak, Biesbosch en Oude Maas. De plannen kunnen leiden tot veranderingen van stikstofemissie en –depositie ten opzichte van de huidige situatie. De stikstofberekening wordt uitgevoerd bij het thema luchtkwaliteit. Naast Natura2000-gebieden zijn andere gebieden rondom het projectgebied waardevol voor de natuur. Voor het beoordelingscriterium Natuur Netwerk Nederland staat de invloed van de plannen op de wezenlijke kenmerken en waarden centraal. Met de uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek worden de effecten van (cumulatieve) stikstofdepositie kwantitatief getoetst op de kritische depositiewaarden van de Natura2000-gebieden.

Vanwege het belang van de Natura2000-gebieden Oudeland van Strijen, Haringvliet, Hollands Diep, Krammer-Volkerak, Biesbosch en Oude Maas (Figuur 18), en de kwaliteiten van het Natuur Netwerk Nederland gaat het MER in op de kansen en bedreigingen voor de beschermde natuur. De habitattypen en -soorten met instandhoudingsdoelstellingen in Natura2000-gebieden, de wezenlijke kenmerken en waarden en ontwikkeldoelen van het Natuur Netwerk Nederland spelen hierbij een rol.

In het kader van de Wet Natuurbescherming worden in het MER de effecten van vernietiging en verstoring op de functionaliteit van het leefgebied, de instandhouding van de soorten en de effecten op ecologisch waardevolle gebieden (NNN) en het stiltegebied kwalitatief onderzocht.

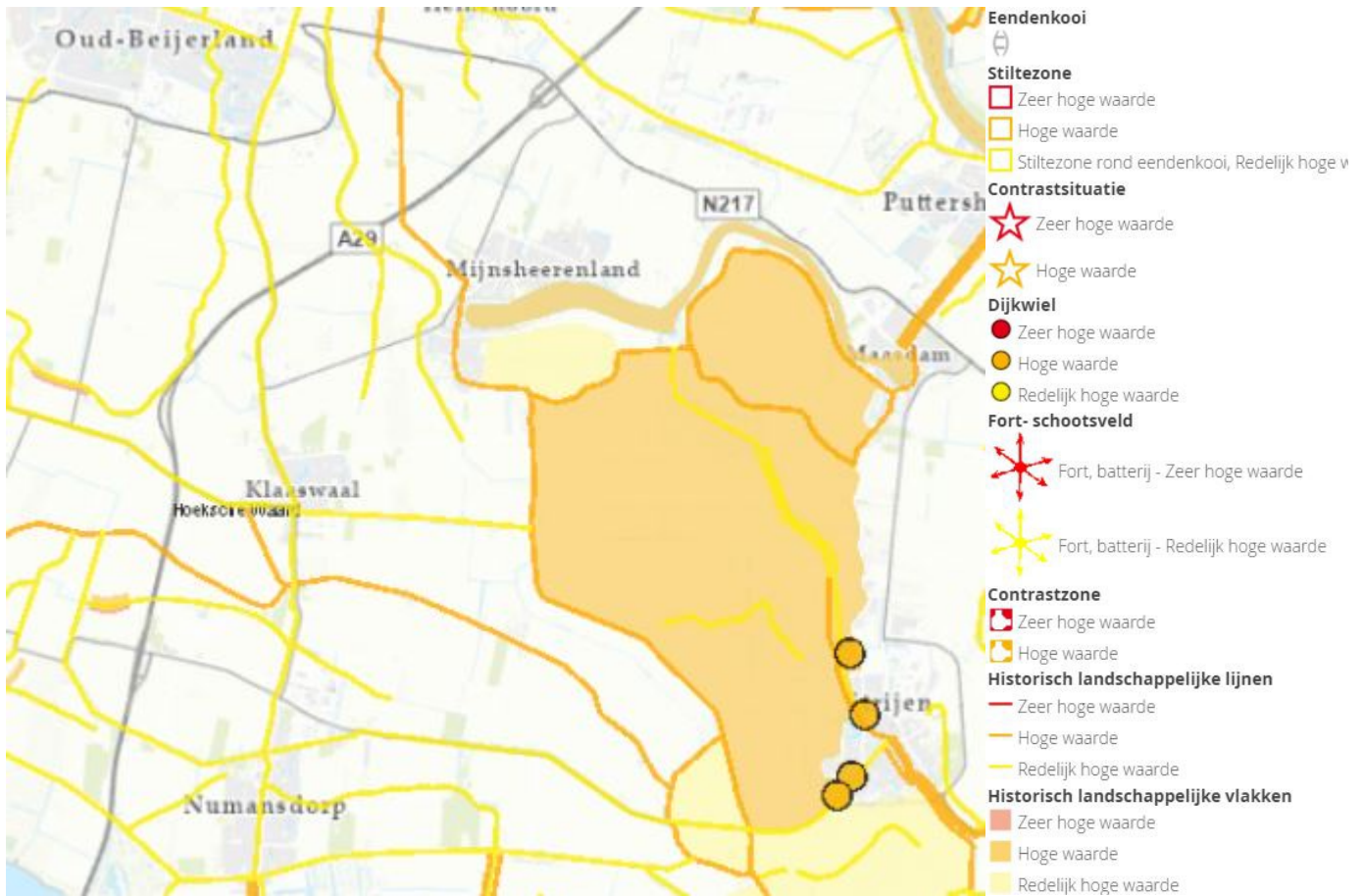
Indien er een passende beoordeling uitgevoerd moet worden, zal het detailniveau van dit onderzoek aansluiten bij het hierboven beschreven detailniveau. Deze omvat een beschrijving van de bestaande situatie van de natuur, de kritische depositiewaarden en de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende Natura2000-gebieden. Met de uitkomsten van de stikstofberekening (zie 6.2.3) kunnen vervolgens de effecten van de extra depositie als gevolg van de ontwikkeling op de natuur en de gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen in beeld worden gebracht. Eventuele mitigerende maatregelen kunnen hiern worden meegenomen. De uitkomst van de passende beoordeling vormt dan de input voor het onderdeel natuur in het MER.



Figuur 18: Ligging Natura-2000 gebieden nabij het plangebied

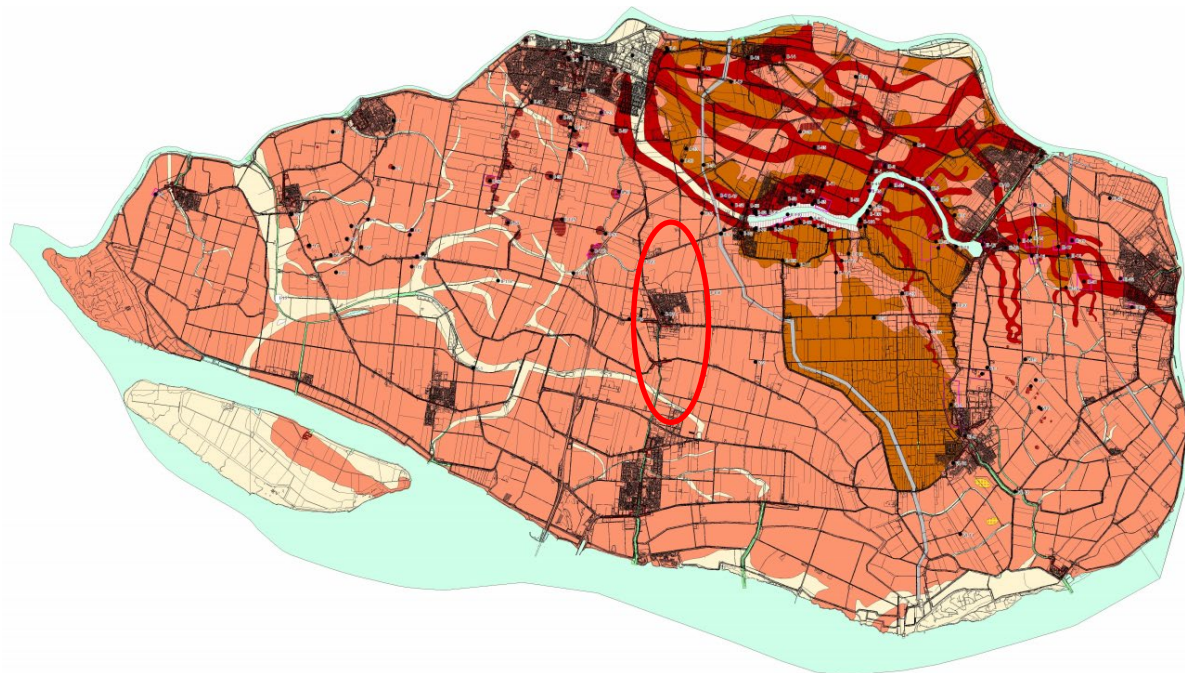
6.2.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De effecten van de beoogde ontwikkeling op de ruimtelijke kwaliteit worden kwalitatief beoordeeld op basis van de invloed (aantasting/ versterking) op kenmerkende landschappelijke elementen en structuren. Voor de effectbeoordeling wordt gebruik gemaakt van bestaande gegevens zoals landschaps- (ontwikkelings-)plannen en – ontwerpen. De effecten op cultuurhistorie worden beoordeeld aan de hand van de mate waarin historisch waardevolle gebouwen, elementen, structuren en gebieden (zoals de Boomdijk, Oud-Cromstrijensdijk, Molendijk, de Oude Diep en Klaaswaalse Vaart) worden aangetast. Een overzicht van de cultuurhistorische waarden is weergegeven in Figuur 19.



Figuur 19: Ligging cultuurhistorische waarden in en rondom het plangebied. Bron: Cultuurhistorische kaart provincie Zuid-Holland

Archeologie wordt getoetst op de kans op het aantreffen en verstoren van archeologisch waardevolle objecten aan de hand van archeologische “verwachtingswaarden” (hoog, middel & laag) en aan de hand van terreinen waarvan is vastgesteld dat ze archeologische waarden hebben (AMK-terreinen). De ligging van landschappelijke en archeologische waarden in en rondom het plangebied is weergegeven in Figuur 20. Binnen het plangebied geldt een lage verwachtingswaarde voor de periode Late Middeleeuwen tot en met Nieuwe Tijd en een middelhoge verwachtingswaarde voor de periode IJzertijd tot en met Nieuwe Tijd.



Figuur 20: Ligging landschappelijke en archeologische waarden in en rondom het plangebied. Bron: Archeologische verwachtingskaart gemeente Hoeksche Waard

6.2.7 Bodem

In het MER wordt binnen het projectgebied de verontreinigingssituatie in kaart gebracht en bepaald of er sterke verontreiniging c.q. situaties met saneerplicht aanwezig zijn en welke gebieden in welke mate onderhevig zijn aan bodemdaling c.q. zettingsgevoelig zijn. Daarnaast worden ook de risicolocaties, waarbij mogelijk sprake is van bodemverontreiniging, bepaald. Binnen het projectgebied wordt bepaald of en waar er sprake is van grond dat kan worden hergebruikt. Dit kan een positief resultaat geven op de grondbalans en daarmee kosten van een alternatief/variant.

6.2.8 Water

Als gevolg van de aanleg van de randweg Klaaswaal zal de omvang verhard oppervlak in het plangebied toenemen. Dit moet gecompenseerd worden door extra wateroppervlakte als berging om versnelde afvoer te voorkomen. In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de compensatiebehoefte is en waar deze gerealiseerd wordt. Zo nodig kunnen hierbij andere compensatieopgaven worden meegenomen. Aan de hand van het ontwerp en ruimtebeslag van de nieuwe wegverbinding worden de effecten op de lokale waterstructuur, de waterkwaliteit en -kwantiteit inzichtelijk gemaakt.

Daarnaast maakt de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde onderdeel uit van een regionale waterkering, waarvan de kerende functie in stand dient te blijven, al dan niet met behulp van aanvullende voorzieningen. De effecten op waterveiligheid als gevolg van doorsnijding van bestaande dijkconstructies door de randweg worden ook onderzocht in het MER.

6.2.9 Klimaat

Aan de hand van de door de overheid uitgevoerde stresstest worden de verschillende knelpunten op het gebied van klimaat in beeld gebracht. In het MER wordt in beeld gebracht in hoeverre klimaat mitigerende maatregelen toegepast kunnen worden. Daarvoor wordt kwalitatief getoetst in hoeverre wateroverlast door hevige en langdurige neerslag in de omgeving als gevolg van de aanleg van de randweg ontstaat. De mate van het gebruik van primaire grondstoffen en de uitstoot van CO₂ tijdens de aanleg en gebruik wordt zoveel

als mogelijk wordt beperkt. Waar mogelijk worden grondstoffen hergebruikt (zie bodem, 6.2.7) en er wordt onderzocht in welke mate het hergebruik van grondstoffen mogelijk is. Dit wordt gereflecteerd aan de nationale doelen die gesteld zijn voor de grond-, weg- en waterbouw-sector.

De effecten van bodemdaling en verdroging worden kwalitatief getoetst. Bodemdaling wordt hierbij uitgedrukt in aantal centimeters bodemdaling op jaarbasis. Voor elk alternatief en variant worden de aantallen m² verhard oppervlak bepaald. Het uitgangspunt hierbij is dat meer verharding ook minder infiltratie oplevert en daardoor zorgt voor verdroging van de bodem.

6.2.10 Gezondheid

Voor het aspect gezondheid worden de effecten als gevolg van geluidsbelasting en luchtverontreiniging doorgerekend naar gezondheidseffecten. De concentraties uit het onderdeel luchtkwaliteit (6.2.3) worden via dosis-effect relaties van de GGD gekoppeld aan de hoeveelheid blootgestelden waarmee het effect op gezonde levensjaren bepaald wordt. De positieve en negatieve effecten worden afzonderlijk in beeld gebracht.

Daarnaast wordt het aantal gevoelige bestemmingen die binnen een straal van 50 meter van de nieuwe verbindingsweg liggen bepaald om de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging in beeld te brengen. In combinatie met de beoordeling van de concentraties ten opzichte van de WHO-normen vormt dit de input voor de effectbeoordeling gezondheid, onderdeel luchtkwaliteit. Voor het aspect geluid wordt (6.2.2) aan de hand van geluidsberekeningen bepaald voor welk aantal geluidgevoelige bestemmingen er sprake is van aantallen (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden. De gecumuleerde effecten van geluid en luchtkwaliteit op gezondheid worden vervolgens in beeld gebracht.

Naast de (gecumuleerde) gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, wordt ook in beeld gebracht op welke wijze en mate het voornemen invloed heeft op positieve gezondheid. Concreet wordt hiervoor onderzocht in welke mate de nieuwe verbindingsweg invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen (oversteekbaarheid van de weg), recreëren, spelen en ontspannen van mensen.

7 Communicatie en participatie

De gemeente Hoeksche Waard hecht er waarde aan om direct belanghebbenden, bewoners van Klaaswaal en Numansdorp en andere belanghebbenden zorgvuldig te informeren en betrekken bij het proces en formele inspraak. De realisatie van de randweg vraagt om goede burgerparticipatie, waardoor meegedacht kan worden met de voorbereiding.

In de communicatie hanteert de gemeente een aantal uitgangspunten:

- Draagvlak staat, binnen de speelruimte die de randvoorwaarden van het projectplan scheppen, centraal;
- Werken aan het vertrouwen in de samenwerkende partijen door een proactief omgevingsproces te ontwerpen en nadrukkelijk te investeren in stakeholdermanagement en communicatie;

Open en transparant: de gemeente zorgt ervoor dat betrokken bewoners en organisaties goed op de hoogte kunnen blijven van de vorderingen. De gemeente Hoeksche Waard zet diverse middelen (o.a. website, persberichten, nieuwsbrieven, bewonersbrieven, inloopavonden/bewonersavonden, individuele gesprekken) in om de omgeving actief te betrekken en de projectwebsite (<https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/randweg-klaaswaal>), waar de stukken terug te vinden zijn.

Rondom Klaaswaal spelen meerdere ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente heeft daartoe bewoners opgeroepen om zich aan te melden voor zogenaamde werkgroepen die gerelateerd zijn aan een ruimtelijke ontwikkeling. Met deze werkgroepen worden op belangrijke momenten in een ontwikkelproces bijeenkomsten georganiseerd, zodat inwoners ook naast de formele inspraakmomenten hun inbreng kunnen leveren. Ook voor de randweg Klaaswaal is er een dergelijke werkgroep. Met deze werkgroep is een conceptversie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeld. Vervolgens is er op maandag 13 juli 2020 door de gemeente, in samenwerking met provincie en waterschap, een bijeenkomst met deze werkgroep georganiseerd, waarbij, na een toelichtende presentatie, de dialoog met de leden van de werkgroep is aangegaan. Naar aanleiding van de ingekomen reacties is de NRD aangepast en is het oostelijk alternatief 3 toegevoegd. Voorafgaand aan de terinzagelegging is met de werkgroep op 14 oktober 2020 een bijeenkomst georganiseerd waarin teruggekoppeld is hoe hun inbreng is verwerkt in de NRD. Vervolgens is op 26 oktober 2020 voor heel Klaaswaal en Numansdorp een bijeenkomst georganiseerd, waarbij men geïnformeerd is over de inhoud en het doel van een NRD en om van de formele inspraakmogelijkheid gebruik te maken.

De NRD lag van 17 oktober 2020 tot en met 27 november 2020 voor iedereen ter inzage. In deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. De gemeente Hoeksche Waard ontving 40 zienswijzen op de NRD. Deze zienswijzen zijn verwerkt in een nota van beantwoording die openbaar is gedeeld. In deze nota staat waar alle zienswijzen over gaan en is aangegeven wat wel en niet van die reacties wordt overgenomen in de NRD. Mede naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r., dat op 22 december 2020 beschikbaar kwam, heeft de gemeente Hoeksche Waard ervoor gekozen om een verkeerskundige bureaustudie uit te voeren. Nadat hieruit bleek dat ook een westelijk alternatief en oostelijk alternatief 4 voldoende bijdraagt aan de doelstellingen zijn keukentafelgesprekken georganiseerd met de grondeigenaren die onder deze tracés grond in bezit hebben of wonen. Op 27 mei 2021 is een openbare bijeenkomst georganiseerd over de uitkomsten van de bureaustudie en de aanvullend te onderzoeken tracés. Vervolgens is op 7 en 9 juni 2021 in gesprek gegaan met de grondeigenaren om hun wensen, ideeën en knelpunten op te halen ten aanzien van de nieuwe alternatieven. Op 1 juli 2021 is met werkgroep een bijeenkomst belegd om in gesprek te gaan over de verkeerskundige bureaustudie en de twee aanvullend te onderzoeken alternatieven. De input vanuit deze bijeenkomsten is gebruikt om deze NRD definitief te maken. Tijdens de uitvoering van het MER en het opstellen van het bestemmingsplan zullen

vervolgbijeenkomsten georganiseerd worden. De exacte data zijn nader te bepalen, omdat deze ook afhankelijk zijn van het doel en de fase van het proces.

Bijlage 1 Samenvatting historie afweging tracé oost- of westzijde Klaaswaal, Royal HaskoningDHV, 28 februari 2020

RAPPORT

Randweg Klaaswaal

Samenvatting historie afweging tracé oost- of westzijde
Klaaswaal

Klant: Gemeente Hoeksche Waard

Referentie: BG9178TPRP2002281041

Status: Definitief

Datum: 28-2-2020

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: 28-2-2020
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

1	Tracéafweging	1
2	Conclusies	5

1 Tracéafweging

Op basis van de verrichte onderzoeken, is een integrale afweging gemaakt waarmee de keuze tussen een ligging aan westzijde of oostzijde van Klaaswaal is gemaakt en waarin nut en noodzaak voor een randweg Klaaswaal is onderbouwd. Deze varianten zijn afgezet tegen de autonome situatie.

In deze rapportage wordt een samenvatting gegeven van de eerder uitgevoerde onderzoeken die hebben geleid tot de keuze voor een oostelijke randweg. De eerdere 'bypass' en 'verkorte randweg' worden hierin niet meegenomen, gelet op de besluitvorming van de gemeenteraad van 25-09-2018 om in te zetten op realisatie van de regionale oostelijke randweg Klaaswaal.

Relevante onderzoeken:

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

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. ¹	0 Idem.
	1	- <u>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 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.

	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.
Landschapselementen	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.
Cultuurhistorie	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.
Archeologie	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.
Belevingswaarde Herkenbare polders, dijken, kreken, beleving van rust, ruimte en stilte, behoud snelweg-panorama,	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

kwaliteit van de randen					betere in de bestaande verkavelingsstructuur worden ingepast.
Gebruikswaarde 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.
Toekomstwaarde	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.
Voorkeursmodel	2	+	<u>Plus</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 t.p.v. de restruimtes en de krekken	++	<u>Plus</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>Min</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>Min</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	3	++	Het grootste deel van het verkeer dat gebruik maakt van de	++	Het grootste deel van het verkeer dat gebruik maakt van de oostelijke randweg is geen bestemmingsverkeer

			westelijke randweg is geen bestemmingsverkeer		
Selected Link	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)
Bereikbaarheid voor woonkernen en bedrijventerreinen	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
Verkeersafwikkeling	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
Effect voor fietsverkeer en landbouwverkeer	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 duidelijke voorkeur is uitgesproken voor een oostelijk tracé.

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.

Bijlage 2 Nota van beantwoording NRD randweg Klaaswaal definitief



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 Boemdijk en bereikbaarheid woning</i> Indiener wenst een ononderbroken Boemdijk 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 Boemdijk met de randweg kruist; op hoogte van de dijk, door een tunnel of viaduct. Hoe de woningen aan de Boemdijk 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 Boemdijk 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. Geluidafschermingsmaatregelen 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 wegcategorie 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 Boomdijk</i> Indiener wijst erop dat de bewoners aan de Boomdijk te maken krijgen met een toename van verkeersoverlast als gevolg van de langzaam verkeersaansluiting langs de Randweg tussen de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en Boomdijk. Indiener vraagt aandacht voor het oprijzicht vanuit de Boomdijk op het voorrangswielpad langs de N488 en deze in overeenstemming te brengen met de geldende normen van het CROW. Daarnaast wil indiener graag onderbouwd zien op welke wijze de Boomdijk 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 Boomdijk.</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 Boomdijk-Rijksstraatweg valt in principe buiten de scope van dit project, maar dit punt wordt wel meegenomen bij het project als de Boomdijk 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 Boomdijk 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 opgeknapt 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-Cromstrijensedijk 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-Cromstrijensedijk Westzijde, Schenkeldijk, Bommelskoussedijk en Korteweg 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-Cromstrijensedijk 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-Cromstrijensedijk 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 sluipverkeer 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 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. 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>
--	---

		voor een gebiedsontsluitingsweg of eventueel een erftoegangsweg, aangezien deze keuze gevolgen heeft voor de vormgeving en inrichting.
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>1. Overlast Rijkstraatweg 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>2. Termijn indienen zienswijzen 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>1. Onjuiste verkeersaantallen nieuwe randweg 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>2. Effecten 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 verkeerslawaaï 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 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 afgevalen 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. 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 Rijkstraatweg 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 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. 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 vlermuizen 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 vlermuismroutes). 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 nodigt 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. Indien er 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 vleurmuizen 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. vlemuizen 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	1. <i>Bijhouden landerijen en monumentale boerderij</i>	1. Wij begrijpen uw zorg en proberen zoveel mogelijk met ieder zijn belangen rekening te houden. De aanleg van de

	<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 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 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 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>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.</p> <p>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 aandachtspunt 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 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>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 Heinenoord. De nieuwe toerit en afrit moet dan aan de oostzijde aansluiten op de N489 en aan de westzijde op de Langeweg/Beijerlandshedijk.</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>

Bijlage 3 Kaart met meetpunten vergelijking alternatieven

Meetpunten vergelijking varianten Randweg Klaaswaal

30-03-2021

