



Haalbaarheidsstudie

Verkorte bypass en verkorte randweg Klaaswaal

projectnummer 0400589.00
definitief revisie 0.1
11 maart 2016

Haalbaarheidsstudie

Verkorte bypass en verkorte randweg Klaaswaal

projectnummer 0400589.00
definitief revisie 0.1
11 maart 2016

Auteurs

drs. T. Artz
D.F. Hollemans, MSc
ir. E.M.A. van Kempen

Opdrachtgever

Gemeente Cromstrijen
Postbus 7400
3280 AE Numansdorp

datum vrijgave	beschrijving revisie 0.1
16 maart 2016	definitief

goedkeuring
ir. E.M.A. van Kempen

vrijgave
drs. T. Artz

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Achtergrond	1
1.3	Probleem- en doelstelling	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Schetsontwerpen	4
2.1	Verkorte randweg of verkorte bypass	4
2.2	Ontwerputgangspunten	5
2.2.1	Inrichting als erftoegangsweg	5
2.2.2	Inrichting als gebiedsontsluitingsweg	6
2.3	Beschrijving varianten	7
2.3.1	Variant 5, verkorte bypass van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)	8
2.3.2	Variant 6, verkorte bypass van het type erftoegangsweg (60 km/uur)	9
2.3.3	Variant 7, verkorte randweg van het type erftoegangsweg (60 km/uur)	10
2.3.4	Variant 8, verkorte randweg van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)	12
3	Planologische consequenties	15
3.1	Beleidsanalyse	15
3.1.1	Nationaal beleid	15
3.1.2	Provinciaal beleid	17
3.1.3	Regionaal beleid	22
3.1.4	Beleid Waterschap Hollandse Delta	25
3.1.5	Gemeentelijk beleid	26
3.2	Te doorlopen procedure	30
3.3	Mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage	31
3.3.1	M.e.r.-beoordeling varianten	31
3.3.2	Conclusie en advies	33
3.4	Kosten planologische procedure	35
4	Financiële consequenties	36
4.1	Aanlegkosten	36
4.2	Grondverwerving	36
4.2.1	Grondverwervingskosten per variant	37
4.2.2	Wet Voorkeursrecht Gemeenten	38
4.3	Raming planschade	38
4.4	Nadeelcompensatie	41
4.5	Financieringsmogelijkheden	43
4.6	Fiscale consequenties	44
4.7	Onderhoudskosten	44
4.8	Risico's	45

5	Stappenplan	46
5.1	Ruimtelijke procedure	47
5.2	Omgevingsmanagement	48
5.3	Ontwerp	49
5.4	Verwerving	50
5.5	Contractvorm	50
5.6	Advies, planning en kosten	52
6	Samenvattende conclusie	53

Bijlagen

Bijlage I Schetsontwerp variant 5, verkorte bypass van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)
Bijlage II Schetsontwerp variant 6, verkorte bypass van het type erftoegangsweg (60 km/uur)
Bijlage III Schetsontwerp variant 7, verkorte randweg van het type erftoegangsweg (60 km/uur)
Bijlage IV Schetsontwerp variant 8, verkorte randweg van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)
Bijlage V Beschrijving bestemmingsplanprocedure
Bijlage VI Beschrijving m.e.r.-toetsing
Bijlage VII Uitgangspunten raming financiële consequenties
Bijlage VIII Stappenplan

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In september 2015 is een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid van de realisatie van een regionale oostelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde van de kern Klaaswaal¹. In die studie zijn vier varianten gepresenteerd die het doorgaande verkeer dat nu gebruik maakt van de N488 en door Klaaswaal rijdt om Klaaswaal heen leiden. Daarmee kunnen diverse verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen in Klaaswaal opgelost worden.

Echter, de realisatie van een regionale oostelijke ontsluitingsweg om de kern Klaaswaal vraagt een dermate investering van de gemeente Cromstrijen dat de gemeente de regionale ontsluitingsweg (in de vorm van een randweg of bypass, zie hoofdstuk 02) niet zelfstandig kan realiseren. De ambitie van de gemeente Cromstrijen om de centrale as van Klaaswaal te ontlasten en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten blijft wel van kracht. Daarom besloot de gemeenteraad van Cromstrijen tot het uitvoeren van een onderzoek naar de effecten van de aanleg van een verkorte randweg of bypass. Deze haalbaarheidsstudie bevat dat onderzoek. Het doel van het onderzoek was het bepalen van de effecten op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de aanleg van een verkorte randweg of verkorte bypass. Daarbij wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de financiële en planologische consequenties van de realisatie van een verkorte randweg of bypass.

De haalbaarheidsstudie uit september 2015 bevat vier varianten voor een oostelijke ontsluitingsweg van Klaaswaal die logischerwijs ook genummerd zijn van 1 tot en met 4. Omdat deze studie beschouwd kan worden als een uitbreiding van de haalbaarheidsstudie uit september 2015, worden de varianten in deze studie genummerd van 5 tot en met 8.

1.2 Achtergrond

Deze paragraaf gaat in op de achtergrond van het onderzoek naar de planologische en financiële haalbaarheid van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. Deze informatie is gebaseerd op de achtergrondinformatie bij het onderzoek naar de planologische en financiële haalbaarheid van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg. Meer informatie over deze achtergronden is te vinden in de eerder uitgevoerde studie (zie voetnoot).

In 2014 heeft de regio Hoeksche Waard het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (2014) (hierna: RVVP) vastgesteld. Het RVVP is een visie op de toekomstige ontwikkeling van de infrastructuur in de Hoeksche Waard. Het RVVP stelt voor om de Hoeksche Waard te ontsluiten via een vorkstructuur (figuur 1.1). Aan de noordzijde is de N217 de weg waarop de onderstaande noord-zuidverbindingen aansluiten:

- Langeweg-Klein Zuidbeijerlandseweg;
- N488 ;
- N489;
- N491.

Van de opgesomde wegen doorsnijdt de N488 de kern Klaaswaal. De N488 gaat over in de Rijksstraatweg en de Molendijk en daarmee maken deze twee wegen onderdeel uit van een route die door zowel auto- als vrachtverkeer intensief gebruikt wordt.

¹ Antea Group *Haalbaarheidsstudie regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal*, 1 september 2015.

De route door Klaaswaal is dan ook de enige verbinding in de vorkstructuur uit het RVVP die op dit moment niet ingericht kan worden als gebiedsontsluitingsweg dan wel als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur. In het RVVP is het advies opgenomen om een nieuwe weg aan de oostzijde van Klaaswaal te realiseren, omdat zodoende deels gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur en toch de kern Klaaswaal ontlast kan worden. In het RVVP stelt de Regio Hoeksche Waard zich ten doel om:

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



figuur 1.1 Visie op wegennet in de Hoeksche Waard (Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard, 2014)

Door op 9 juli 2014 de Visie Ruimte en Mobiliteit vast te stellen, heeft de provincie Zuid-Holland zich onder meer ten doel gesteld om het provinciale mobiliteitsnetwerk te completeren. Op 16 december 2015 heeft de provincie Zuid-Holland de tweede partiële wijziging van de Visie Ruimte en Mobiliteit vastgesteld. Deze wijziging is per 4 februari 2016 in werking getreden en heeft geen inhoudelijke consequenties voor deze studie.

Een concrete actie die uitwerking geeft aan de ambitie van de provincie is het opnemen van een ruimtelijke reservering voor de aanleg van nieuwe infrastructuur ten oosten van Klaaswaal in het programma Mobiliteit (uitwerking van de Visie Ruimte en Mobiliteit). Het opnemen van de ruimtelijke reservering betekent overigens niet dat de provincie Zuid-Holland per definitie een financiële bijdrage levert aan de realisatie van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg.

Onderzoek naar de verkeersontsluiting van Klaaswaal in opdracht van de gemeente Cromstrijen wijst uit dat²:

1. Op de Molendijk (onderdeel van de N488 binnen de bebouwde kom) meer verkeer rijdt dan op basis van het huidige wegprofiel van de Molendijk wenselijk is. Deze grotere hoeveelheid verkeer beperkt de overstekbaarheid van de Molendijk en de gevoel van veiligheid onder voornamelijk het langzaam verkeer.

² Goudappel Coffeng Verkeersontsluiting Klaaswaal, 17 september 2012

2. De N488 een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer verwerkt. De N488 vormt namelijk een logische route naar locaties elders in de Hoeksche Waard en wordt daarnaast beschouwd als de kortste route tussen de aansluiting op de A29 bij Numansdorp en het bedrijventerrein van Oud-Beijerland.
3. De kruising van de N488 met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Oud-Cromstrijensedijk-Westzijde veel ongevallen met letsel kent en door gebruikers als onveilig wordt beschouwd.
4. Op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde verkeersdeelnemers de toegestane snelheden van 30 km/uur en 50 km/uur overschrijden. Tevens geeft de combinatie van een groter wordende hoeveelheid vrachtverkeer in combinatie met het smalle profiel van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde weggebruikers een gevoel van verkeersonveiligheid.

De vier problemen in bovenstaande opsomming kunnen opgelost of verminderd worden door de realisatie van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. Zo een ontsluitingsweg leidt het verkeer namelijk om de kern Klaaswaal en biedt de mogelijkheid om delen van de Rijksstraatweg en de Molendijk zodanig in te richten dat zij niet langer meer aantrekkelijk zijn om te gebruiken als doorgaande route. De Rijksstraatweg en Molendijk zijn na aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg uitsluitend nog bedoeld voor bestemmingsverkeer. Ook kan de kruising van de Molendijk met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde verkeersveiliger ingericht worden. Verder voorzien alle varianten van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg in een nieuwe aansluiting op het bedrijventerrein aan de zuidkant van Klaaswaal, wat het vrachtverkeer door de kern en met name de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde beperkt.

1.3 Probleem- en doelstelling

Het aantal verkeersbewegingen op de centrale as van Klaaswaal (Molendijk en Rijksstraatweg) is hoog en zorgt daarmee voor een verminderde verkeersveiligheid en leefbaarheid. Om te komen tot gedegen besluitvorming over de toekomstige verkeersafwikkeling in en om de kern Klaaswaal is het van belang onderzoek te doen naar de financiële en planologische consequenties van een regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal. De aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg bleek echter om een dermate grote investering te vragen, dat zelfstandige aanleg door de gemeente Cromstrijen niet realistisch is. In reactie daarop is de gemeente Cromstrijen op zoek gegaan naar mogelijkheden om de regionale oostelijke ontsluitingsweg in verkorte vorm aan te leggen om op die manier de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Klaaswaal op te lossen. In deze rapportage worden verkorte vormen van de regionale oostelijke ontsluitingsweg getoetst op planologische en financiële haalbaarheid.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de uitgangspunten voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg. In dat hoofdstuk worden ook schetsontwerpen gepresenteerd. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de planologische aspecten bij de voorgenomen ontwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling heeft ook financiële consequenties, die worden toegelicht in hoofdstuk 4. Hierna worden in hoofdstuk 5 de vervolgstappen beschreven welke moeten worden genomen om te komen tot realisatie van de randweg. En tot slot volgt in hoofdstuk 6 een samenvattende conclusie. En nog een aantal bijlagen ter toelichting, waar in desbetreffende teksten naar wordt verwezen.

2 Schetsontwerpen

Om de haalbaarheid van een verkorte regionale randweg bij de kern Klaaswaal te verkennen, zijn er verschillende tracés ontworpen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op die verkende tracés.

De varianten die paragraaf 2.3 presenteert, zijn schetsontwerpen.

Het exacte tracé van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt pas in een later planvormingsstadium bepaald omdat daarvoor een andere analyse van grondposities en (geprognostiseerde) verkeersstromen noodzakelijk is. Dat houdt in dat de verkeersstructuur van Klaaswaal als geheel moet worden beoordeeld. De realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg heeft namelijk gevolgen voor de gehele verkeersstructuur van Klaaswaal en leiden tot andere verkeersstromen. Onder andere als gevolg van het doorsteken van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Boomdijk. Onderzoek naar de verkeersstructuur kan in het kader van de milieueffectrapportage worden uitgevoerd.

In een later planvormingsstadium kunnen daarbij verkennende gesprekken met grondeigenaren worden gevoerd en een meer gedetailleerd verkeersmodel worden gebouwd. Op basis daarvan kunnen de exacte liggingen van de aansluitingen op overige wegen bepaald worden en kan worden bepaald of doorsnijding van percelen zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

De verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg kan worden aangelegd als een verkorte randweg of als een verkorte bypass. Paragraaf 2.1 gaat allereerst in op de verschillen tussen een verkorte bypass en een verkorte randweg. Vervolgens gaat paragraaf 2.2 in op de uitgangspunten op basis waarvan de potentiële tracés verkend zijn. Paragraaf 2.3 gaat in op de vier mogelijke ontwerpen voor de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg.

2.1 Verkorte randweg of verkorte bypass

De verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg kan net als de volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg, aangelegd worden als verkorte randweg of als verkorte bypass. Deze alinea gaat in op de verschillen tussen die twee. Op basis van de principes die aan een verkorte randweg of verkorte bypass ten grondslag liggen, zijn de schetsontwerpen in paragraaf 2.3 tot stand gekomen.

Verkorte randweg

De randweg sluit ten zuiden van de S-bocht in de N488 aan op die provinciale weg, steekt vervolgens de Boomdijk over, maakt een bocht naar het oosten ter hoogte van het bedrijventerrein van Klaaswaal en sluit vervolgens via een bocht naar het noorden aan op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Voor de erftoegangswegvariant (variant 7) is dit tegenover de 4^e Moerweg, voor de gebiedsontsluitingswegvariant (variant 8) ten westen van de 4^e Moerweg. Het tracé van de verkorte randweg kan zich in noordelijke richting voortzetten via de 4^e Moerweg of via een nieuwe weg parallel aan de 4^e Moerweg. Die nieuwe weg maakt geen onderdeel uit van deze studie, maar is opgenomen in de studie naar de haalbaarheid van de realisatie van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg.

Verkorte bypass

De verkorte bypass sluit net voor de bebouwde kom van Klaaswaal aan op de N488, ontsluit het bedrijventerrein van Klaaswaal en sluit vervolgens ook aan op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Voor de erftoegangswegvariant (variant 6) is dit tegenover de 4^e Moerweg, voor de gebiedsontsluitingswegvariant (variant 5) ten westen van de 4^e Moerweg. Het tracé van de

verkorte bypass kan zich in noordelijke richting voortzetten via de 4^e Moerweg of via een nieuwe weg parallel aan de 4^e Moerweg. Die nieuwe weg maakt geen onderdeel uit van deze studie, maar is opgenomen in de studie naar de haalbaarheid van de realisatie van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg.

Van beide is een schetsontwerp type erftoegangsweg (maximumsnelheid 60 km/uur) en een schetsontwerp type gebiedsontsluitingsweg (maximumsnelheid 80 km/uur) gemaakt, wat resulteert in 4 varianten.

2.2 Ontwerpuitgangspunten

De potentieel kansrijke tracés zijn verdeeld in tracés van het type erftoegangsweg (maximumsnelheid 60 km/uur) en tracés van het type gebiedsontsluitingsweg (maximumsnelheid 80 km/uur). Alle tracés zijn ontworpen volgens de relevante richtlijnen van het CROW.

Een verschil tussen de erftoegangswegvarianten en de gebiedsontsluitingswegvarianten is dat in de laatste variant moet worden voorzien in parallelle verkeersstructuren voor landbouwverkeer en fietsers. Landbouwverkeer en fietsers zijn op een gebiedsontsluitingsweg namelijk niet toegelaten. Voor wat betreft het fietsverkeer wordt er echter van uitgegaan dat fietsers gebruik blijven maken van de Rijksstraatweg en de Molendijk. En ook voor het landbouwverkeer zijn in de bestaande wegenstructuur voldoende alternatieve mogelijkheden.

Op een erftoegangsweg zijn fietsers in principe wel toegestaan, maar omdat er veilige(re) alternatieven zijn voor de fietsers, namelijk via het bestaande wegennet dat na aanleg van de randweg verkeersluwer zal worden, is het voorstel de erftoegangswegvarianten gesloten te verklaren voor fietsers.

Het bedrijventerrein aan de zuidkant van Klaaswaal wordt via een eigen ontsluiting aangesloten op de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. Op die manier hoeft het verkeer dat naar het bedrijventerrein moet niet langer via de Rijksstraatweg en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde te rijden, dit voorkomt verkeersoverlast in de kern Klaaswaal.

Uitgangspunt bij het opstellen van alle schetsontwerpen is dat de wegen zoveel mogelijk langs perceelsgrenzen lopen.

2.2.1 Inrichting als erftoegangsweg

De basisprincipes van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg met het karakter van een erftoegangsweg zijn gelijk gebleven aan de basisprincipes voor een erftoegangsweg bij een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg. De erftoegangsweg is een weg voor gemengd verkeer (autoverkeer, landbouwverkeer en langzaam verkeer).



figuur 2.1 Principeprofiel erftoegangsweg

Het figuur 2.1 visualiseert het principeprofiel van een erftoegangsweg. De streepjes op 1,25 meter vanaf de buitenzijde van het wegprofiel in beide figuren indiceren de zogenoemde

‘uitwijkstroken’. De ruimte tussen die streepjes is de zogenoemde ‘rijloper’, dat is de eigenlijke rijbaan. Wanneer voertuigen elkaar moeten laten passeren, kunnen de uitwijkstroken gebruikt worden. De breedte van het wegprofiel is 6 meter. De breedte van het volledige profiel van de erftoegangsweg (dus de volledige breedte van links naar rechts inclusief het wegprofiel) is 23 meter.

Belangrijkste kenmerken:

- Het tracé heeft twee rijstroken, die niet afzonderlijk gemarkeerd zijn (geen ‘middenstreep’ maar een ‘rijloper’).
- De doorgaande fietsroute gaat door het centrum van Klaaswaal via de N488. Voorstel is het tracé gesloten te verklaren voor fietsers (er zijn voldoende en veiligere alternatieven).
- Bij aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt de huidige N488 die door het centrum van Klaaswaal loopt gesloten verklaard voor vrachtverkeer. Dat vrachtverkeer moet gebruik maken van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. De N488 blijft geopend voor motorvoertuigen en langzaam verkeer. Mogelijkerwijs worden hier maatregelen getroffen om het doorgaande verkeer te ontmoedigen.

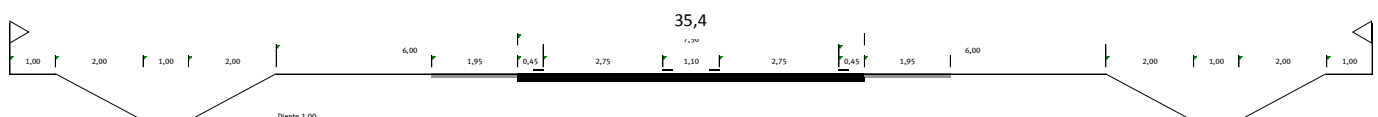
Op de locatie waar de erftoegangswegvarianten van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg aansluiten op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is aan de oostzijde voorzien in een aansluiting van de erftoegangswegvarianten op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Aan de westzijde is er alleen voor fietsers (en ander langzaam verkeer) de mogelijkheid tot oversteken. Er is hier bewust niet gekozen voor een volledig kruispunt (of ook een oversteek voor het landbouwverkeer) in verband met de veiligheid. De realisatie van een volledige kruising op deze locatie verlegt dan het probleem dat nu speelt op de kruising van de N488 met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde naar deze nieuwe (ook op een dijklichaam gelegen) kruising. Dit lost de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Klaaswaal niet op.

2.2.2 Inrichting als gebiedsontsluitingsweg

Ook in het geval van een gebiedsontsluitingsvariant van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg zijn de basisprincipes gelijk aan de gebiedsontsluitingswegvariant van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg (figuur 2.2).

Bij de inrichting als gebiedsontsluitingsweg is het noodzakelijk om te voorzien in een parallelstructuur voor landbouwverkeer en fietsers. Een gebiedsontsluitingsweg is immers gesloten voor landbouwverkeer en fietsverkeer. De huidige wegenstructuur rondom Klaaswaal biedt hiervoor voldoende alternatieven.

In onderstaande figuur is het principeprofiel voor de gebiedsontsluitingsweg getekend. De breedte van het wegprofiel van de gebiedsontsluitingsweg is 7,5 meter. De breedte van het volledige profiel (inclusief breedte wegprofiel) is 35,4 meter.



figuur 2.2 Principeprofiel gebiedsontsluitingsweg

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

- Het tracé heeft twee rijstroken, gescheiden door een dubbele doorgetrokken lijn.
- Het tracé is niet voorzien van een fietspad. De doorgaande fietsroute gaat door het centrum van Klaaswaal via de N488.
- Ontsluiting van woningen en agrarische percelen vindt plaats via de bestaande wegenstructuur.
- Bij aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt de huidige N488 die door het centrum van Klaaswaal loopt gesloten verklaard voor vrachtverkeer. Dat vrachtverkeer moet gebruik maken van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. De N488 blijft nog wel geopend voor motorvoertuigen en langzaam verkeer, hierop worden maatregelen genomen om het doorgaande verkeer te ontmoedigen.

Bij het ontwerpen van de gebiedsontsluitingswegvarianten van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg is ervan uitgegaan dat er ter hoogte van de kruising van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde een knip aangebracht wordt. Alleen voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) wordt een oversteek aangelegd. Het gemotoriseerde verkeer moet omrijden.

Er is hier bewust niet gekozen voor een kruispunt of ook een oversteek voor het landbouwverkeer in verband met de veiligheid. De realisatie van een kruising op deze locatie verlegt dan het probleem dat nu speelt op de kruising van de N488 met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde naar deze nieuwe (ook op een dijklichaam gelegen) kruising. En als de oversteek ook voor landbouwverkeer geschikt wordt gemaakt blijft er (veel) landbouwverkeer via de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde rijden en is het risico groot dat verkeer toch de randweg op gaat draaien vice versa. Dit levert gevaarlijke situaties op en lost de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Klaaswaal niet op.

2.3 Beschrijving varianten

Op basis van de ontwerpprincipes voor een erftoegangs- of gebiedsontsluitingsweg zijn vervolgens vier varianten ontwikkeld:

- Variant 5, verkorte bypass van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur);
- Variant 6, verkorte bypass van het type erftoegangsweg (60 km/uur);
- Variant 7, verkorte randweg van het type erftoegangsweg (60 km/uur);
- Variant 8, verkorte randweg van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur).

Bovenstaande nummering begint bij variant 5 omdat in de voorgaande studie naar de haalbaarheid van een regionale oostelijke ontsluitingsweg varianten 1 tot en met 4 geïntroduceerd zijn. Omdat deze haalbaarheidsstudie een aanvulling van die eerdere haalbaarheidsstudie is, wordt doorgenummerd vanaf variant 5. Het exacte tracé van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt pas in een later planvormingsstadium bepaald, in die fase vinden ook detailuitwerkingen (bijvoorbeeld de inrichting van de voorsorteervakken en fietsoverstekten) plaats.

2.3.1 Variant 5, verkorte bypass van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)

Deze variant voorziet in de aanleg van een verkorte bypass in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg. De lengte van deze variant is circa 1,6 kilometer. Alle bochtstralen in deze variant voldoen aan de minimeisen voor een gebiedsontsluitingsweg. Door middel van een rotonde bij de Rijksstraatweg en een kruising met de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde wordt deze variant aangesloten op het onderliggend wegennet en het noordelijke tracé van de bypass. De rotonde bij de Rijksstraatweg is voorzien van een oversteek voor het fietsverkeer richting Klaaswaal vice versa (onder andere scholieren). Dit is een zeer verkeersveilige oplossing, doordat al het verkeer vanwege de rotonde moet afremmen.

Op de kruising van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde met deze variant van de verkorte bypass is een fietsoversteekplaats voorzien. Doorgaand gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer kan hier niet oversteken en dient een andere route te kiezen.

Op basis van de ontwerpprincipes voor een gebiedsontsluitingsweg wordt geen uitwisseling van verkeer met het onderliggend wegennet toegestaan. De reden voor een dergelijke aansluiting op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is dat hiermee wordt voorkomen dat gemotoriseerd (landbouw) verkeer de geslotenverklaring negeert en toch de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg opdraait, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

Ook de toegang tot het bedrijventerrein is in deze variant vorm gegeven als een rotonde, omdat dit de meest verkeersveilige oplossing biedt. De rotonde kan eventueel ook vervangen worden door een kruispunt. De aansluiting op het bedrijventerrein is in deze variant zo dicht mogelijk bij het bedrijventerrein gelegd om zoveel mogelijk perceel te sparen. Om ook het grotere vrachtverkeer goed toegang te bieden en te voorzien in een verkeersveilige situatie is in de bocht naar het bedrijventerrein een bochtverruiming voorzien.

Variant 5 is gevisualiseerd in figuur 2.3. Bijlage I bevat een grotere weergave van variant 5.



figuur 2.3 Schetsontwerp variant 5, verkorte bypass ingericht als gebiedsontsluitingsweg (het grijze tracédeel ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is niet meegenomen in de berekeningen in dit rapport)

2.3.2 Variant 6, verkorte bypass van het type erftoegangsweg (60 km/uur)

Deze variant (die weergegeven is in figuur 2.4, figuur 2.5 en bijlage II) betreft de verkorte bypass (lengte tracé: circa 2,4 kilometer) ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Alle bochtstralen in deze variant voldoen aan de minimumvereisten die aan de bochtstralen in een erftoegangsweg worden gesteld. De variant is door middel van kruisingen aangesloten op het onderliggend wegennet. Landbouwverkeer en in principe ook fietsers zijn op deze erftoegangsweg toegestaan. Voor fietsers vormt de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Rijksstraatweg echter een veiligere route. Temeer omdat na aanleg van de verkorte bypass deze wegen verkeersluwer zullen worden.

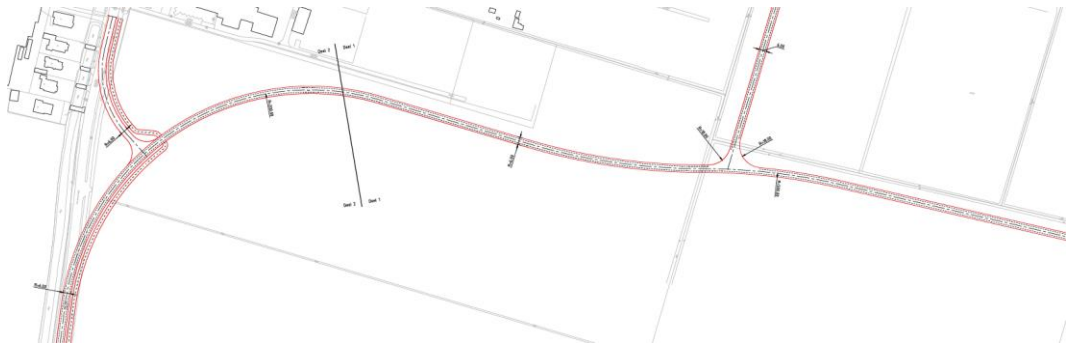
Op de plek waar de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en deze variant elkaar kruisen ligt een fietsoversteek, zodat het fietsverkeer gemakkelijk het centrum van Klaaswaal kan bereiken vice versa. Gemotoriseerd verkeer mag hier niet oversteken. Aan de oostzijde is er wel een aansluiting op de bypass voor zowel auto- als landbouwverkeer. Dit houdt in dat de doorgaande route over de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde wijzigt.

Op de kruising van de Rijksstraatweg (N488) met deze variant van de verkorte bypass is gekozen voor het toepassen van een bocht met radius van 200 meter, zodat de verkorte bypass de doorgaande route vormt en bestuurders van motorvoertuigen minder snel geneigd zijn om de kern van Klaaswaal in te rijden. In de bocht is tevens voorzien in een fietsoversteekplaats zodat fietsers en ander "langzaam verkeer" de verkorte bypass over kunnen steken naar Klaaswaal. Belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid van deze fietsoversteek. Deze dient in de verdere uitwerking nader te worden gedetailleerd, denk hierbij aan bijvoorbeeld een middeneiland.

De toegang tot het bedrijventerrein is in deze variant vorm gegeven als een kruispunt. De aansluiting op het bedrijventerrein is in deze variant zo dicht mogelijk bij het bedrijventerrein gelegd om zoveel mogelijk perceel te sparen. Om ook het grotere vrachtverkeer goed toegang te bieden en te voorzien in een verkeersveilige situatie is in de bocht naar het bedrijventerrein een bochtverruiming voorzien.



figuur 2.4 Noordelijk deel van variant 6 met de aansluiting op het bedrijventerrein van Klaaswaal en de (eenzijdige) aansluiting op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde (het grijze tracédeel ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is niet meegenomen in de berekeningen in dit rapport)



figuur 2.5 Zuidelijk deel van variant 6 met de aansluiting op de Rijksstraatweg

2.3.3 Variant 7, verkorte randweg van het type erftoegangsweg (60 km/uur)

Deze variant is een verkorte randweg met het karakter van een erftoegangsweg en een tracélengte van circa 2,8 kilometer. Het figuur 2.6 en figuur 2.7 geven het tracé van deze variant weer. Een grotere weergave van dit tracé is opgenomen in bijlage III. Alle bochtstralen die in deze variant van de verkorte randweg voorzien zijn, voldoen aan de minimumeisen die aan een erftoegangsweg gesteld worden. Kruisingen verzorgen de aansluiting van deze variant op het onderliggend wegennet. Landbouwverkeer en in principe ook fietsers zijn op deze erftoegangsweg toegestaan. Voor fietsers vormt de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en de Rijksstraatweg – na aanleg van de (verkorte) bypass – echter een veiligere route.

Deze variant van de verkorte randweg kruist ook de Boemdijk (figuur 2.6). De Boemdijk is niet geschikt voor de afhandeling van grote hoeveelheden verkeer en derhalve is ervoor gekozen om de Boemdijk niet aan te sluiten op de verkorte randweg. Wel bestaat de (optimalisatie)mogelijkheid om op de kruising van de Boemdijk met deze variant van de verkorte randweg een oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers te realiseren.

Net als bij variant 6 wordt ten bate van de aansluiting van deze variant op de Rijksstraatweg (N488) voorzien in een bocht met een radius van 200 meter om verkeersdeelnemers duidelijk te maken dat de verkorte randweg de doorgaande route is (figuur 2.7). Hiermee wordt een groot deel van het gemotoriseerd verkeer om Klaaswaal in plaats van door Klaaswaal geleid. De aansluiting van de Rijksstraatweg op de verkorte randweg is voorzien van een oversteekplaats voor fietsers. Belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid van deze fietsoversteek. Deze dient in de verdere uitwerking nader te worden gedetailleerd.

De toegang tot het bedrijventerrein heeft ook in deze variant de vorm van een kruispunt. De aansluiting op het bedrijventerrein volgt in deze variant zoveel mogelijk de grens van het perceel waar de aansluiting op het bedrijventerrein overheen loopt. Deze bocht doorsnijdt het perceel op een zodanige manier dat het perceel bruikbaar blijft voor agrarische doeleinden.



figuur 2.6 Gedeelte van variant 7 tussen de Boomdijk en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde (het grijze tracédeel ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is niet meegenomen in de berekeningen in dit rapport)



figuur 2.7 Gedeelte van variant 7 tussen de Boomdijk en de aansluiting op de Rijksstraatweg

2.3.4 Variant 8, verkorte randweg van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)

In deze tweede variant voor een verkorte randweg is de weg ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg in plaats van een erftoegangsweg en loopt het tracé met een flauwere bocht richting de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Deze lengte van deze variant is circa 2,0 kilometer. Ook in deze variant voldoen alle bochtstralen aan de minimeisen die aan een gebiedsontsluitingsweg gesteld worden. Door middel van kruisingen is deze variant aangesloten op het onderliggend wegennet. Het figuur 2.8 en figuur 2.9, alsmede bijlage IV geven deze variant weer.

Op de kruising van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde met deze variant van de verkorte randweg is een fietsoversteekplaats voorzien (die overigens ook gebruikt kan worden door voetgangers en dergelijke). Er is geen aansluiting op de gebiedsontsluitingsweg omdat langzaam verkeer en ook landbouwverkeer hierop niet is toegestaan. Op basis van de ontwerpprincipes voor een gebiedsontsluitingsweg wordt geen uitwisseling van verkeer met het onderliggend wegennet toegestaan. De reden voor een dergelijke aansluiting op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is dat hiermee wordt voorkomen dat gemotoriseerd (landbouw) verkeer de geslotenverklaring negeert en daarmee de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg opdraait, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

Ook in dit geval geldt dat de Boomdijk (figuur 2.9) niet geschikt is voor de afhandeling van grote hoeveelheden verkeer en er daarom voor gekozen is om de Boomdijk niet aan te sluiten op de verkorte randweg. Net als bij variant 7 bestaat op deze kruising wel de mogelijkheid om een oversteekplaats voor fietsers en overig langzaam verkeer te realiseren.

Net als bij variant 6 en 7 wordt ter hoogte van de aansluiting van de Rijksweg (figuur 2.9) op deze variant van de verkorte randweg voorzien in een bocht die van de randweg de meest logische doorgaande route maakt. Hierdoor neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer door de kern van Klaaswaal af. In de erftoegangswegvarianten 6 en 7 heeft deze bocht een radius van 200 meter, in deze gebiedsontsluitingswegvariant heeft de bocht een radius van 420 meter. Net als bij de overige aansluitingen op de Rijksweg wordt in deze variant voorzien in een oversteekplaats voor fietsers en overig langzaam verkeer. Belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid van deze fietsoversteek. Deze dient in de verdere uitwerking nader te worden gedetailleerd.

De wijze waarop deze variant aansluit op het bedrijventerrein van Klaaswaal is vergelijkbaar met de voorgaande variant. De bocht naar het bedrijventerrein wordt zo ruim mogelijk gehouden ten bate van de verkeersveiligheid en het gebruiksgemak voor het grotere vrachtverkeer. Verder volgt de aansluiting zoveel mogelijk de perceelsgrenzen. De kruising van de aansluiting op het bedrijventerrein met de randweg heeft ook hier de vorm van een kruising. In deze variant ontstaat een iets grotere overhoek dan bij de voorgaande variant omdat de kruising wat verder in het perceel ligt.

Waar nu kruispunten zijn ingetekend, geldt dat deze ook de vorm van een rotonde kunnen krijgen, een wat duurdere, maar ook verkeersveiligere oplossing. In de verdere planuitwerking zal hierin een nadere afweging gemaakt moeten worden.



figuur 2.8 Variant 8 vanaf de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde tot voorbij de aansluiting op het bedrijventerrein van Klaaswaal (het grijze tracédeel ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde is niet meegenomen in de berekeningen in dit rapport)



figuur 2.9 Variant 8 (zuidelijk deel), kruising met de Boomdijk en aansluiting op de Rijksweg

3 Planologische consequenties

In dit hoofdstuk wordt het beleid geanalyseerd dat van toepassing is op het gebied waar de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg gerealiseerd kan worden. Achtereenvolgens gaat dit hoofdstuk in op het:

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

Na de beleidsanalyse gaat dit hoofdstuk in op de procedure om de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg te realiseren. Net als bij de studie naar de haalbaarheid van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt vervolgens geanalyseerd of en hoe de varianten in deze rapportage een verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage kennen.

3.1 Beleidsanalyse

3.1.1 Nationaal beleid

Deze paragraaf gaat in op het beleid van de Rijksoverheid dat relevant is voor de mogelijke realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. Concreet bestaat het relevante rijksbeleid uit:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte;
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. In de SVIR schetst het Rijk ambities voor het toekomstige ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid voor Nederland. De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Het Rijk richt zich met de SVIR op het versterken van de internationale concurrentiepositie. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat, de bereikbaarheid verbeteren en zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden. De planhorizon van de SVIR is 2040 en in de SVIR streeft de Rijksoverheid naar een aanpak die ruimte geeft aan gebiedsspecifieke oplossingen, de gebruiker centraal stelt en naar een aanpak waarin ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen verweven worden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

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

het Rijk werken aan een verbetering van de robuustheid en samenhang van de infrastructuur. Geen van de onderwerpen van nationaal belang in de SVIR raakt aan de planvorming voor een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. De SVIR is verder gericht op een hoog schaalniveau en daarmee ook van een zeker (hoog) abstractieniveau, dat hieruit geen concrete beleidskaders voortkomen die bij de planvorming voor een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg in acht moeten worden genomen.

Conclusie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het rijksbeleid zoals vastgelegd in de SVIR heeft zeer weinig betekenis voor de planvorming voor de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. De afwegingen over de haalbaarheid van die planvorming vinden decentraal plaats.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

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

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

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

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

In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (doorgaans afgekort tot NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wm. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ niet met meer dan 1,2 µg/m³ toenemen. In

de onder het Besluit NIBM vallende Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Conclusie Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

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

3.1.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

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

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

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

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

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

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

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

Als beheerder is de provincie verantwoordelijk voor het (boven)regionale wegennet en het completeren en opwaarderen van het provinciale wegennet. Scheiding van doorgaande hoofdrijbanen en een (regionale) parallelstructuur op autosnelwegen zullen op de drukste punten uitkomst bieden. Daarnaast zet de provincie Zuid-Holland in op het verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is en de omgeving leefbaar.

Conclusie Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie Zuid-Holland heeft zich ten doel gesteld om het provinciale wegennet te completeren en op te waarderen. Aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg leidt tot een afname van de hoeveelheid verkeer dat de kern Klaaswaal doorkruist. Verplaatsingen met gemotoriseerde vervoermiddelen worden hiermee veiliger en Klaaswaal (en omgeving) worden leefbaarder. Daarmee past de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg in het beleid zoals geformuleerd in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland.

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

Programma ruimte

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

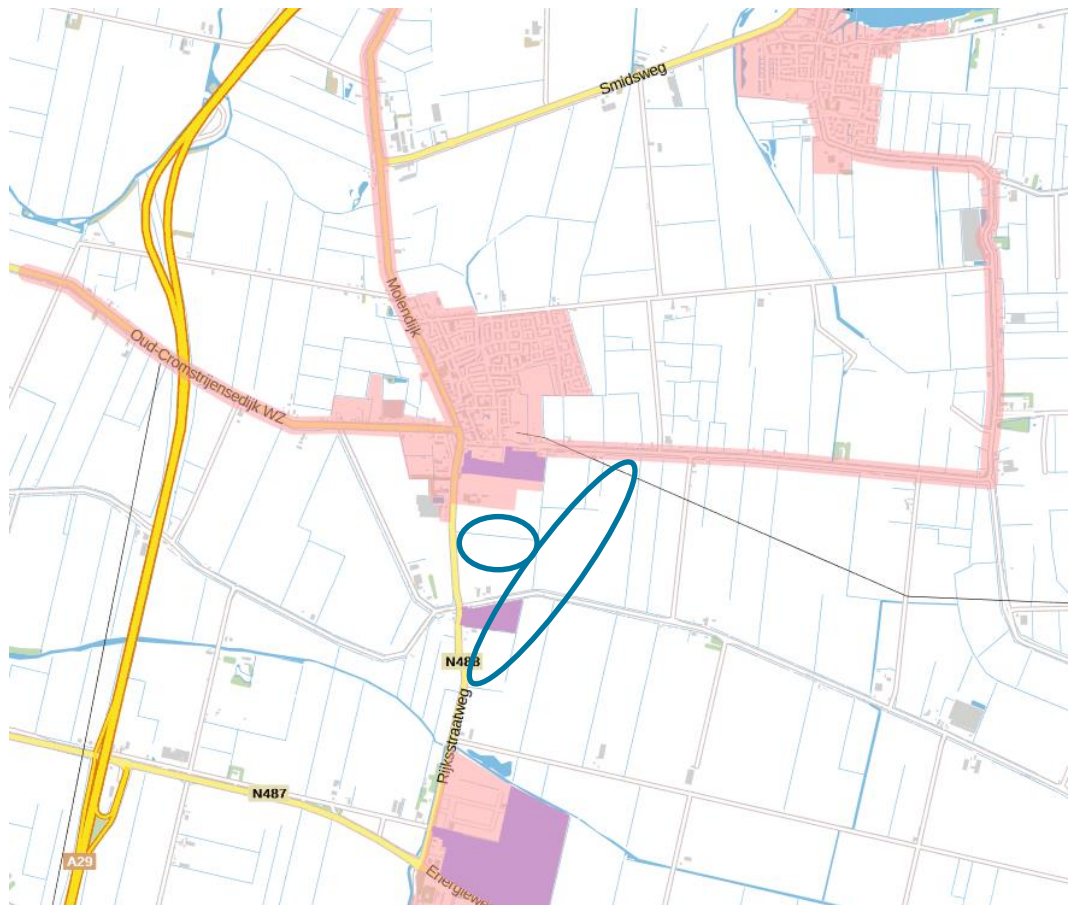
Nieuwe verstedelijking, zoals de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg, moet passen in regionale visies en in de kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit. Daarnaast moet nieuwe verstedelijking passen in de wettelijke voorschriften.

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

Het tracé van de toekomstige verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied (figuur 3.1). In de Verordening ruimte (zie onder) is bepaald dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die groter zijn dan drie hectare in het door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgestelde Programma ruimte moeten staan. Daarmee behoudt Provinciale Staten het eindoordeel over verstedelijking buiten bestaand stedelijk gebied. Indien in regionale

visies of bestemmingsplannen locaties worden opgenomen die buiten bestaand stads- of dorpsgebied liggen en die groter zijn dan drie hectare, dienen die locaties door Provinciale Staten in het Programma ruimte te worden opgenomen.

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



figuur 3.1 Uitsnede uit het Programma ruimte, waarin het bestaand stedelijk gebied wordt weergegeven (rode vlak). De blauwe kaders geven de indicatieve ligging van het tracé van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg weer

Conclusie Programma ruimte

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

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

Maar dit betekent nog wel dat nut en noodzaak van die regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal nog aangetoond moeten worden.

Programma mobiliteit

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

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

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

In het Programma mobiliteit wordt beschreven dat landbouw, recreatie, kleinschalige bebouwing en bedrijvigheid kenmerkend zijn voor de Hoeksche Waard. De A29 vormt de hoofdontsluiting van de Hoeksche Waard richting Rotterdam. De doorstroming op die weg was goed tot het openstellen van het zuidelijke deel van de A4, waarna het op de A29 significant drukker is geworden en er op de A29 ook meer files voorkomen.

Net als in het Programma ruimte is in het Programma mobiliteit een ruimtelijke reservering voor de N488 ten oosten van Klaaswaal opgenomen (paragraaf 2.1.6 in het Programma mobiliteit). Ook hier wordt echter opgemerkt dat het nut en de noodzaak van die weg aangetoond moeten worden.

Conclusie Programma mobiliteit

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

Verordening ruimte

De Verordening ruimte is één van de instrumenten die de provincie Zuid-Holland kan gebruiken om haar beleid uit te voeren. De meest recente verordening is op 4 februari 2016 in werking getreden en werkt door in de gemeentelijke bestemmingsplannen. In de verordening staan vooral zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben. In de Verordening ruimte zijn regels gesteld over de doorwerking van provinciale belangen in de inhoud van bestemmingsplannen.

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

past in het gebied waarin de ruimtelijke ontwikkeling uitgevoerd wordt. Indien de ontwikkeling qua aard en schaal niet past, moet ontwikkeling zo zorgvuldig mogelijk ingepast worden, al dan niet door het nemen van aanvullende maatregelen.

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

Conclusie Verordening ruimte

De Verordening ruimte bepaalt dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, zoals de aanleg van infrastructuur, moet voldoen aan de regels voor ruimtelijke kwaliteit zoals bepaald in lid 2.2 van die verordening. Daarbij is het belangrijk dat de voorgenomen ontwikkeling qua aard en schaal past in het gebied waarin de ruimtelijke ontwikkeling uitgevoerd wordt. Ook moet het (infrastructurele) nut en de (infrastructurele) noodzaak van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg onderbouwd worden.

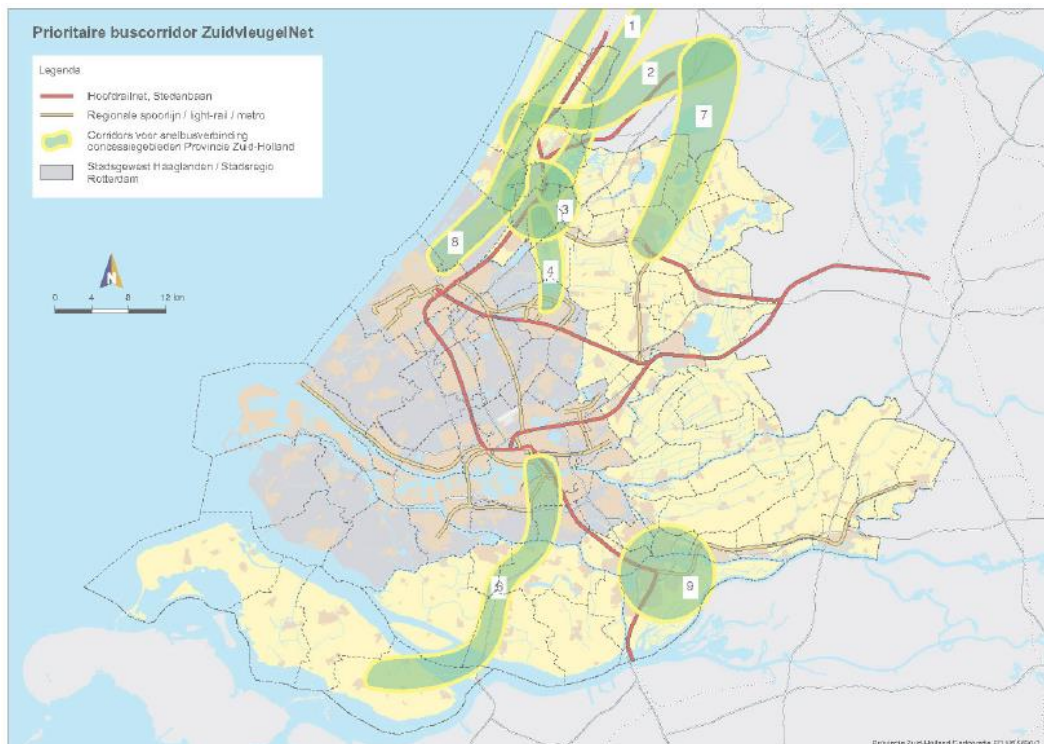
Nota Operationalisering openbaar vervoer

Doordat de provincie Zuid-Holland zich meer en meer ontwikkelt tot een samenhangend stedelijk netwerk neemt de mobiliteit in, tussen en naar stedelijke gebieden in dat netwerk toe. Het regionaal openbaar vervoer heeft de taak om deze groei in mobiliteit (deels) op te vangen en te kanaliseren om op die manier de provincie Zuid-Holland leefbaar en bereikbaar te houden. Om deze ambitie op een gestructureerde manier te realiseren, wil de provincie Zuid-Holland bijdragen aan de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaarvervoersysteem. De wijze waarop de provincie Zuid-Holland een bijdrage wil leveren aan de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaarvervoersysteem is beschreven in de Nota Operationalisering openbaar vervoer. Die nota is op 12 december 2006 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

In de Nota Operationalisering openbaar vervoer beschrijft de provincie Zuid-Holland dat een goede verbinding tussen de kernen in de Hoeksche Waard en Rotterdam van belang is. Een goede verbinding tussen de Hoeksche Waard en Rotterdam is van belang omdat:

- Een grote hoeveelheid openbaarvervoerreizigers op station Rotterdam Zuidplein overstapt op de metro;
- de hoeveelheid bussen en reizigers tussen de Hoeksche Waard en Rotterdam groot is.

De provincie Zuid-Holland voorziet een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Goeree Overflakkee/Hoeksche Waard en Rotterdam Zuidplein (zie figuur 3.2). Deze verbinding is inmiddels uitgevoerd als de zogenoemde R-netlijn. De bussen die deze lijn bedienen stoppen in de Hoeksche Waard uitsluitend langs de snelweg bij Numansdorp en vervolgen dan hun weg richting Rotterdam over de snelweg. Deze bussen rijden niet over provinciale of lokale wegen en komen dus niet door Klaaswaal.



figuur 3.2 Visualisatie van de door de provincie Zuid-Holland gewenste hoogwaardige buscorridors (provincie Zuid-Holland, 2006)

Conclusie Nota Operationalisering openbaar vervoer

De hoogwaardige openbaarvervoerverbinding die de provincie Zuid-Holland voorziet lopen niet door Klaaswaal en zullen in de toekomst ook niet door Klaaswaal gaan lopen. De routes van regionale bussen blijven in de toekomst wel door Klaaswaal lopen.

3.1.3 Regionaal beleid

Structuurvisie Hoeksche Waard en meerjarenuitvoeringsprogramma structuurvisie

De in juli 2009 vastgestelde Structuurvisie Hoeksche Waard geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de Hoeksche Waard. Daarbij is het uitgangspunt om de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van de Hoeksche Waard te versterken. De structuurvisie beschrijft de ambitie om in de Hoeksche Waard een rondweg aan te leggen.

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



figuur 3.3 Uitsnede uit de Structuurvisie Hoeksche Waard, het tracé van de randweg om Klaaswaal (midden) is al ingetekend en maakt deel uit van een grotere randweg door de gehele Hoeksche Waard

Zoals te zien op figuur 3.3, is de toekomstige tracé van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg bij de kern Klaaswaal al deels opgenomen in de Structuurvisie Hoeksche Waard. Daarmee voldoet het plan aan de eis uit de Verordening ruimte dat het plan opgenomen moet zijn in bestaand beleid. Ook is te zien dat de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal onderdeel uitmaakt van een grotere structuur van rondwegen door de Hoeksche Waard. Dit rapport heeft echter alleen betrekking op de mogelijke aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg ten oosten van Klaaswaal en niet op de overige delen van de grotere rondwegstructuur door de Hoeksche Waard.

De verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg beperkt de verkeersveiligheid- en leefbaarheidsproblematiek in de kern Klaaswaal. In de huidige situatie rijdt veel doorgaand verkeer van Numansdorp naar Oud-Beijerland, vice versa via de Rijksstraatweg, Molendijk en Stougjesdijk en rijdt daarmee dwars door Klaaswaal. Aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg (in randweg- of bypassvorm) kan deze situatie opheffen.

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

Structuurvisie Hoeksche Waard en meerjarenuitvoeringsprogramma structuurvisie

De aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal is al voorzien in de structuurvisie, als onderdeel van een grotere wegenstructuur door de Hoeksche Waard. Dat betekent dat de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg past in dit beleid zoals dat in de structuurvisie is vastgelegd.

De Structuurvisie Hoeksche Waard beschrijft verder dat Klaaswaal een hoge verkeersdruk kent en dat de Molendijk een knelpunt in de doorstroming van het verkeer is. Aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg zorgt voor een gedegen ontsluiting. Niet alleen van deze woon- en werkgebieden, maar van de gehele kern Klaaswaal. Ook daarmee kan geconcludeerd worden dat de aanleg de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg past in het beleid uit de structuurvisie.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (2014)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusie Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

Het toekomstige tracé van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg volgt niet het tracé van de randweg bij Klaaswaal zoals die beschreven is in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. De tracés van de varianten voor een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg lopen namelijk vanaf de Smitsweg via de oostzijde van Klaaswaal naar de N488. Echter, de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg voorziet wel in het beperken van de door het doorgaand verkeer veroorzaakte overlast in de kern Klaaswaal en in het in stand houden van noord-zuidverbindingen door de Hoeksche Waard. Bij eventuele realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt het advies uit het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan om een nieuwe verbinding aan de oostzijde van Klaaswaal te realiseren opgevolgd. Aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg biedt daarnaast de mogelijkheid om die weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg. Met de realisatie van die verbinding worden verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen in Klaaswaal opgelost en daarbij wordt ook gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur. De doelstelling om een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg om Klaaswaal aan te leggen past dus bij de ambities in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan om:

- noord-zuidverbindingen in stand te houden;
- overlast op de centrale as van Klaaswaal veroorzaakt door doorgaand verkeer op te lossen, door de hoeveelheid doorgaand verkeer op de centrale as te beperken;
- de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg in te richten als gebiedsontsluitingsweg;
- gebruik te maken van bestaande infrastructuur bij de aanleg van nieuwe wegen.

Uitvoeringsprogramma plan van aanpak luchtkwaliteit Hoeksche Waard

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

Conclusie Uitvoeringsprogramma plan van aanpak luchtkwaliteit Hoeksche Waard

Bij grootschalige ontwikkelingen zoals de aanleg de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg moet worden getoetst of de aanleg en/of het gebruik van die weg niet leidt tot overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen, dit kan bijvoorbeeld worden gedaan in de milieueffectrapportage.

3.1.4 Beleid Waterschap Hollandse Delta

Keur

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

Vrijstellingsregel bruggen over watergangen

Net als bij het aanleggen van de regionale oostelijke ontsluitingsweg geldt bij het aanleggen van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg dat een aantal (hoofd)watergangen moet

worden overgestoken. Waterschap Hollandse Delta is verantwoordelijk voor het beheer van deze watergangen en diverse wegen in de Hoeksche Waard. Voor het spitten, graven en verrichten van grondroeringen in of nabij wateren in beheer van het waterschap geldt een vrijstellingsregel. Tot slot is het waterschap ook beheerder van de waterkeringen en gelden er regels voor het verrichten van werkzaamheden in of nabij waterkeringen.

Conclusie

Wanneer het Waterschap Hollandse Delta vrij kan stellen van het verbod op het aanleggen van nieuwe wegen, is aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk. Om een vrijstelling voor het bouwen van een brug te verkrijgen geldt een meldplicht. Dit kan echter in de vrijstelling worden meegenomen.

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

3.1.5 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2014-2024

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

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

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

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

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

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2014-2024 beschrijft dat de rijksweg A29 de gemeente Cromstrijen doorsnijdt. Afslag 22 op die rijksweg biedt toegang tot de gemeente Cromstrijen. Samen met de N217 (ten noorden van de gemeente Cromstrijen) is de A29 de belangrijkste weg voor de inwoners van de gemeente Cromstrijen om in Rotterdam of Dordrecht te komen. De A29 is ook de enige weg die de Hoeksche Waard verbindt met de provincie Noord-Brabant of Goeree-Overflakkee. Ook de provinciale wegen N487, N488 en N489 zijn belangrijk voor de ontsluiting van de gemeente Cromstrijen. De N488 vormt de verbinding tussen Numansdorp en Oud-

Beijerland en doorkruist de kern Klaaswaal. De fietspaden op en naast de N488 worden veelvuldig gebruikt door schoolgaande jeugd uit Numansdorp, personen die de fiets gebruiken als vervoermiddel voor woon-werkverkeer en recreatieve fietsers. Bij gebrek aan vrijliggende fietspaden aan de noordkant van Klaaswaal (tot aan de Smitsweg) moeten fietsers de N488 hier delen met (zwaar) landbouw- en vrachtverkeer.

Ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde in Klaaswaal ligt een bedrijventerrein. Dat bedrijventerrein is uitsluitend te bereiken via de N488 en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde. Aan laatstgenoemde dijk staan de woningen direct aan de weg (figuur 3.4). Bewoners van deze woningen ervaren dan ook overlast door het zware landbouw- en vrachtverkeer.



figuur 3.4 Impressie Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, duidelijk zichtbaar is dat de huizen direct aan de weg staan

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

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

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

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

Ook op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde heerst een gevoel van verkeersonveiligheid. Deze dijk vormt de toegang tot het bedrijventerrein van Klaaswaal en heeft daardoor veel zwaar

vrachtverkeer te verwerken. Het is daarnaast een belangrijke oost-westroute voor landbouwverkeer. Ook op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen.

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan wordt op lange termijn de realisatie van een oostelijke randweg bij Klaaswaal voorzien. Voordeel van een dergelijke route is dat de huidige route door Klaaswaal ontlast wordt, omdat er een alternatieve route wordt geboden.

Conclusie Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2014-2024

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

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

Aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt dus voorzien in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en heeft de potentie om een aantal prangende en verkeersgerelateerde veiligheid- en leefbaarheidsproblemen op te lossen.

Onderzoek 'Verkeersontsluiting Klaaswaal'

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

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

4. Op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde worden hogere snelheden gemeten dan de toegestane 30 km/uur en 50 km/uur. De combinatie van toenemend vrachtverkeer en het smalle profiel van deze dijk geven daarnaast een gevoel van verkeersonveiligheid.

In het Uitvoeringsprogramma Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan wordt op middellange termijn (2017-2024) het knippen van de Molendijk, afwaarderen van de Kreupeleweg en realiseren van een gedeeltelijke oostelijke ontsluitingsweg als meest ideale oplossing gezien. Dit pakket aan maatregelen moet voorkomen dat de Molendijk nog langer als doorgaande route gebruikt kan worden. Uitvoering van dit pakket aan maatregelen start in 2017. De Molendijk wordt aan de noordzijde van de kern Klaaswaal 'geknipt', wat betekent dat na die 'knip' alleen fiets- en busverkeer is toegestaan. Al het overige verkeer dient gebruik te maken van de Smitsweg. Door realisatie van een nieuwe oostelijke ontsluiting (conform het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan) en deze ontsluitingsweg aan te sluiten op het bedrijventerrein van Klaaswaal, wordt de kern Klaaswaal ontlast van doorgaand verkeer. Aanleg van een nieuwe oostelijke ontsluiting heeft positieve effecten op de doorstroming van het verkeer, de positie van fietsers en de algehele verkeersveiligheid op de wegen in Klaaswaal. Ook de overlast van verkeer in de kern van Klaaswaal zal afnemen door aanleg van een nieuwe oostelijke ontsluiting van Klaaswaal. Nadeel van de aanleg van een dergelijke maatregel is dat de bereikbaarheid van Klaaswaal licht afneemt. Omdat er na aanleg van een oostelijke ontsluitingsweg geen uitwisseling van verkeer tussen de regionale oostelijke ontsluitingsweg en de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en Boomdijk meer wordt toegestaan.

Conclusie onderzoek 'Verkeersontsluiting Klaaswaal'

Aanleg van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg heeft (zowel in randweg- als in bypassvorm) positieve effecten op de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de kern Klaaswaal. In het onderzoek naar de verkeersontsluiting van de kern Klaaswaal wordt de aanleg van een nieuwe oostelijke ontsluiting van Klaaswaal gezien als één van de oplossingen die de verkeersgerelateerde problemen in Klaaswaal op kan lossen. Aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg (zowel de randweg- als de bypassvariant) past in het beleid wat gebaseerd is op dit onderzoek.

Hoofdlijnenakkoord 2014-2018

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

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

Conclusie Hoofdlijnenakkoord 2014-2018

Eerder onderzoek (zie voetnoot in de inleiding) heeft uitgewezen dat de aanleg van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg (in randweg- of bypassvorm) niet haalbaar is. Omdat de gemeente Cromstrijen nog steeds de ambitie heeft om de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de centrale as van Klaaswaal te verbeteren, wordt dit onderzoek naar de haalbaarheid van de realisatie van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg uitgevoerd. Dit tweede haalbaarheidsonderzoek geeft dus concrete uitwerking aan de gemeentelijke ambitie om de haalbaarheid van de aanleg van een nieuwe oostelijke ontsluiting van Klaaswaal te onderzoeken.

Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg (in randweg- of bypassvorm) past in de bepaling in het hoofdlijnenakkoord om

de haalbaarheid van de realisatie van een nieuwe oostelijke ontsluiting van Klaaswaal te onderzoeken.

Collegewerkprogramma 2014-2018

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

Ook het collegewerkprogramma beschrijft dat er in deze bestuursperiode een besluit moet worden genomen over het wel of niet aanleggen van nieuwe oostelijke ontsluiting van Klaaswaal. Nu de realisatie van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg niet haalbaar is, wordt de haalbaarheid van de aanleg van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg onderzocht. Net als bij het onderzoek naar de haalbaarheid van de volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg worden in dit onderzoek de aanpak, financiering en fasering van de realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg onderzocht.

Conclusie Collegewerkprogramma 2014-2018

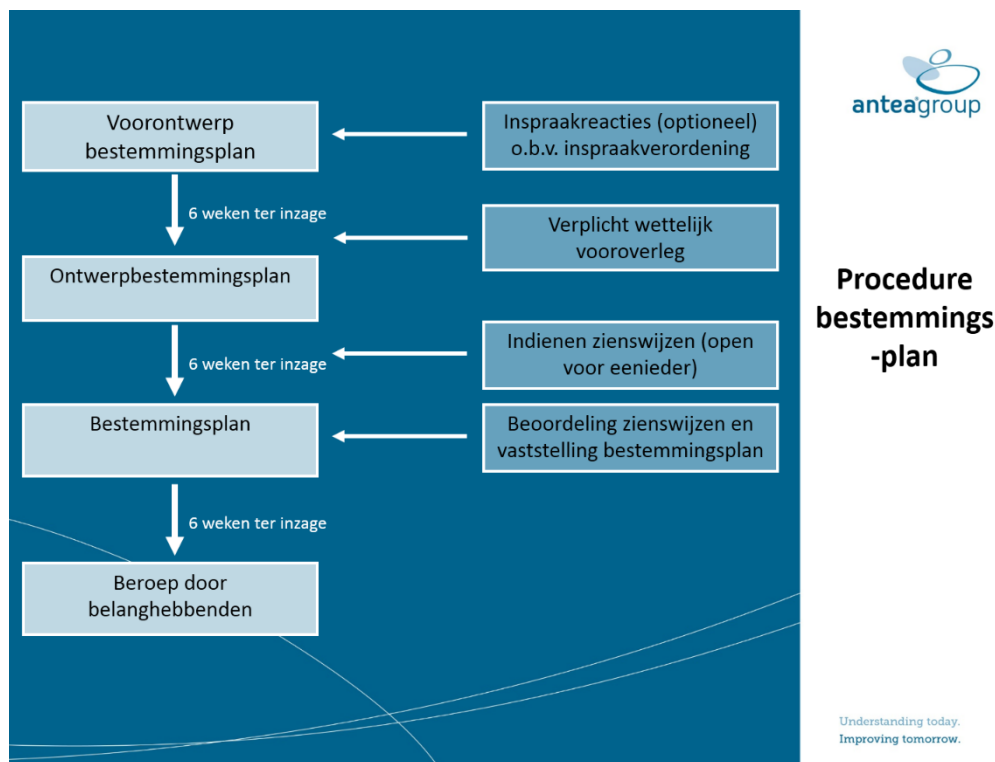
Dit onderzoek naar de haalbaarheid van verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg is één van de documenten die wordt gebruikt bij het maken van een keuze over hoe de verkeersdruk op de kern Klaaswaal te verminderen, nu de aanleg van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg niet haalbaar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

3.2 Te doorlopen procedure

Net als bij de verkenning van de haalbaarheid van de aanleg van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg, is het voor alle varianten van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Dit omdat een groot deel van de gronden waar de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg over kan gaan lopen, een bestemming heeft die geen aanleg van infrastructuur en bijbehorende voorzieningen toestaat.

De procedure voor wijziging van een bestemmingsplan is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bijlage V beschrijft de procedure voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, de procedure is ook gevisualiseerd in figuur 3.5.

Voor het effectueren van de provinciale reservering van ruimte voor de aanleg van de N488 oostelijk van Klaaswaal geldt ook voor de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg dat de procedure hiervoor gekoppeld kan worden aan de milieueffectrapportage. Dit kan alleen nadat nut en noodzaak van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg aangetoond zijn. Het aantonen van nut en noodzaak kan worden gedaan in de milieueffectrapportage (zie het tekstvak in paragraaf 3.3). Als Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland geen zienswijze indienen tegen het bestemmingsplan dat de aanleg en het gebruik van de regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk maakt, dan kan het tracé van die weg worden opgenomen in het provinciaal beleid.



figuur 3.5 Bestemmingsplanprocedure

Na vaststelling van het ontwerp van het voorkeursracé, kan de ruimtelijke procedure aanvangen. Na het bepalen van het voorkeursracé is namelijk bekend wat de plangrens van de voorgenomen ontwikkeling is en dus voor welk gebied er een nieuw bestemmingsplan opgesteld moet worden.

3.3 Mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage dient om milieuaspecten een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven en heeft als doel om een hulpmiddel te zijn voor een overheidsorgaan bij het nemen van besluiten over projecten of plannen die mogelijk milieuconsequenties hebben. De verantwoordelijkheid tot het opstellen van een milieueffectrapportage wordt geregeld in de Wet milieubeheer en het 'Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieueffectrapportage van de Wet milieubeheer' (Besluit milieueffectrapportage).

Krachtens het Besluit milieueffectrapportage geldt voor de aanleg van variant 5 een m.e.r.-plicht. Voor de aanleg van de overige varianten geldt geen m.e.r.-plicht.

De verschillende varianten en de desbetreffende m.e.r.-plichten zijn weergegeven in tabel 3.3.

3.3.1 M.e.r.-beoordeling varianten

De volledige m.e.r.-toetsing is opgenomen in bijlage VI. Onderstaande alinea's geven de overwegingen bij de m.e.r.-toetsing bondig weer. Een belangrijke overweging bij het beoordelen of de aanleg van een weg m.e.r.-plichtig is, bestaat uit het karakter van de weg. Als de weg gesloten is voor ander verkeer dan autoverkeer, er een stopverbod geldt en de weg door middel

van rotondes of kruisingen met verkeerslichten aangesloten is op het onderliggende wegennet, geldt een m.e.r.-plicht.

Variant 5 wordt door middel van een rotonde aangesloten op de Rijksstraatweg. Varianten 6, 7 en 8 worden door middel van een kruising die niet door verkeerslichten geregeld wordt aangesloten op de Rijksstraatweg.

In de varianten waarin de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg heeft (varianten 5 en 8) kan op de kruising van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde met de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg worden voorzien in een fietsoversteekplaats. Hiermee ontstaat een kruising die specifiek bedoeld is voor het zogenoemde langzaam verkeer ((snor)fietzers, voetgangers, etc.). Aangezien de gebiedsontsluitingsweg gesloten is voor landbouwverkeer, kan deze kruising niet door het landbouwverkeer worden gebruikt om de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg op te rijden of te verlaten. Wanneer de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter krijgt van een erftoegangsweg (varianten 6 en 7), dan kan niet alleen worden voorzien in een fietsoversteekplaats, maar ook in een kruising die het landbouwverkeer kan gebruiken om de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg op of af te gaan. Geen van de kruisingen wordt door middel van verkeerslichten geregeld.

De randwegvarianten van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg steken daarnaast de Boomdijk over. Er is voor gekozen om de Boomdijk niet op deze varianten aan te sluiten. Wel bestaat de mogelijkheid om een fietsoversteekplaats te realiseren, waarmee een kruising van de randwegvarianten met het onderliggend wegennet ontstaat. Ook deze kruising wordt niet door stoplichten geregeld.

Erftoegangswegvarianten en de m.e.r.-verplichting

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

tabel 3.1 Analyse m.e.r.-plicht erftoegangsweg

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

Op basis van tabel 3.1 kan geconcludeerd worden dat wanneer de bypass of regionale randweg het karakter van een erftoegangsweg krijgt, de aanleg van die weg niet m.e.r.-plichtig is.

Gebiedsontsluitingswegen en de m.e.r.-verplichting

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

tabel 3.2 Analyse m.e.r.-plicht gebiedsontsluitingsweg

Element uit de definitie autoweg	Toetsing aan initiatief	Conclusie
Een autoweg is gedefinieerd als een weg:		
Die bestemd is voor autoverkeer.	De gebiedsontsluitingsweg is alleen bestemd voor autoverkeer.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.
Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes).	In het geval van variant 5 is de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg toegankelijk via een rotonde aansluitend op de N488 (Rijksstraatweg). Een kruising die niet door verkeerslichten geregeld wordt sluit variant 8 aan op de N488 (Rijksstraatweg).	Variant 5 voldoet aan de definitie van een autoweg. Variant 8 voldoet niet aan de definitie van een autoweg.
Waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt een stop-/parkeerverbod.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.

In tabel 3.2 is te zien dat wanneer de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt en ontsloten wordt via rotondes, de aanleg van die bypass dan wel regionale randweg wel m.e.r.-plichtig is.

3.3.2 Conclusie en advies

Uit de toetsing in bovenstaande alinea's blijkt dat dat variant 5 m.e.r.-plichtig is omdat die variant door middel van rotondes aangesloten is op de N488 (Rijksstraatweg).

tabel 3.3 Verschillende varianten en de desbetreffende m.e.r.-plicht

Karakter weg	Variant	m.e.r.-plicht
Erftoegangsweg	Bypass (variant 6)	Nee
	Randweg (variant 7)	Nee
Gebiedsontsluitingsweg	Bypass (variant 5)	Ja
	Randweg (variant 8)	Nee

In tegenstelling tot de studie naar de haalbaarheid van de realisatie van de regionale oostelijke ontsluitingsweg is aan onderstaande tabel geen kolom over de vormvrije m.e.r.-beoordeling toegevoegd. De reden hiervoor is dat in het eerder aangehaalde besluit geen drempelwaarden voor een m.e.r.-plicht genoemd worden. Er geldt een m.e.r.-plicht als een weg het karakter van een autoweg heeft. Voor dergelijke wegen geldt direct een plicht tot het opstellen van een milieueffectrapportage, waarmee een vormvrije m.e.r.-beoordeling niet meer van toepassing is. Voor een weg die geen autoweg is, geldt geen verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage en daarmee ook niet tot het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Algemeen kan dus worden gesteld dat het uitvoeren van een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor geen van de varianten noodzakelijk is. Indien gewenst kan een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling worden opgesteld om de milieugevolgen van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg in beeld te brengen en nut en noodzaak van die weg aan te tonen.

Opgemerkt moet worden dat wanneer de kruisingen die de Rijksstraatweg aansluiten op de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg worden voorzien van verkeerslichten, er een m.e.r.-

plicht geldt voor beide varianten van de gebiedsontsluitingsweg. Hetzelfde geldt wanneer de Rijksweg door middel van een rotonde aangesloten wordt op de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. In 2012 maakten circa 8.100 motorvoertuigen gebruik van de Rijksweg³, dergelijke hoeveelheden noodzakelijk niet direct tot de realisatie van een rotonde om een kruising van wegen zo veilig mogelijk te maken. Maar als blijkt dat grofweg meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de eventuele kruising tussen de Rijksweg en de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg, dan kan de rotonde of een kruising met verkeerslichten voorzien in meer verkeersveiligheid.

De tekst in onderstaande alinea's is een advies dat is overgenomen uit haalbaarheidsstudie naar de realisatie van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg. Het advies is echter ook relevant bij de eventuele realisatie van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg (als verkorte randweg of als verkorte bypass) en daarom in dit tekstvak opgenomen.

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

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

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

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

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

³ Goudappel Coffeng *Verkeersontsluiting Klaaswaal*, 17 september 2012

3.4 Kosten planologische procedure

Om de realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken, moet in ieder geval een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Afhankelijk van de keuze voor een bepaalde variant, moet mogelijk ook een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Voordat een bestemmingsplan en/of m.e.r. opgesteld kan worden, moeten gebiedsonderzoeken uitgevoerd worden. In het kader van deze studie is een eerste inschatting gemaakt of er gebiedsaspecten zijn die extra aandacht behoeven, dit lijkt – behoudens een nadere verkeers(stromen)studie - niet het geval. In het geval van variant 6 loopt de nieuwe weg vrij dicht langs de schoolgebouwen, bij de gebiedsonderzoeken (o.a. geluid en lucht) zal hieraan mogelijk wat extra aandacht besteedt moeten worden.

De kosten voor de planologische procedure worden ingeschat op circa € 80.000,- tot € 120.000,- (inclusief opstellen m.e.r. exclusief procedure bij de Commissie m.e.r.). De kosten worden nader gespecificeerd in hoofdstuk 4.

4 Financiële consequenties

Dit hoofdstuk gaat in op de financiële consequenties van de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. Als eerste inhoudelijke onderwerp gaat dit hoofdstuk in op de aanlegkosten en de kosten van de grondverwerving. Vervolgens op de raming van de planschade die als gevolg van de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg kan ontstaan. In de daaropvolgende paragrafen wordt ingegaan op de mogelijkheden tot financiering van de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg.

4.1 Aanlegkosten

Op basis van de uitgangspunten uit bijlage VII en de principeprofielen (zie paragraaf 2.2) zijn de aanlegkosten geraamd op basis van de SSK-methodiek. De totale aanlegkosten per variant zijn opgenomen in tabel 4.1. Hierbij gaat het om de kosten ten behoeve van de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg. Kosten voor aanpassing van overige infrastructuur (vrachtwagenverbod, ontmoediging doorgaand verkeer en dergelijke maatregelen) zijn niet in deze kostenraming opgenomen.

tabel 4.1 Aanlegkosten conform de SSK-methodiek

Varianten	Aanlegkosten (exclusief btw)
Variant 5; verkorte bypass als gebiedsontsluitingsweg	€ 3.702.164,=
Variant 6; verkorte bypass als erftoegangsweg	€ 2.587.812,=
Variant 7; verkorte randweg als erftoegangsweg	€ 3.037.898,=
Variant 8; verkorte randweg als gebiedsontsluitingsweg	€ 3.244.487,=

Bovenstaande tabel laat zien dat variant 6 de laagste aanlegkosten kent. In het algemeen wordt opgemerkt dat de aanlegkosten van de varianten die het karakter van een erftoegangsweg hebben (varianten 6 en 7) lager zijn dan de aanlegkosten voor een gebiedsontsluitingsweg (variant 5 en 8). Variant 5 is naar verhouding duur, dit kan met name worden verklaard door de twee rotondes die in deze variant zijn opgenomen. Verder kan het kostenverschil tussen de randweg- en de bypassvarianten worden verklaard door de grotere weglengte van de randwegvarianten.

4.2 Grondverwerving

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

Bij het ramen van de kosten voor grondverwerving is uitgegaan van minnelijke verwerving. In de grondverwervingskosten zijn de kosten opgenomen die een rentmeester/grondverwerver moet

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

4.2.1 Grondverwervingskosten per variant

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

tabel 4.2 Grondverwervingskosten per variant

Variant	Grondverwervingskosten
Variant 5	€ 1.569.931,=
Variant 6	€ 1.477.820,=
Variant 7	€ 1.677.194,=
Variant 8	€ 1.800.788,=

Variant 5: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.569.931,=. Deze variant kenmerkt zich doordat in de afbuiging ten zuidwesten van Klaaswaal veel percelen schuin en in bochtstralen worden doorsneden waardoor er relatief meer schade ontstaat dan wanneer er een strook grond langs de zijde van een perceel moet worden aangekocht.

Variant 6: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.477.820,=. Deze variant is langer dan variant 5 maar goedkoper doordat de variant de bestaande perceelgrenzen volgt. Hierdoor hoeft minder grond aangekocht te worden.

Variant 7: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.677.194,=. Deze variant is in lengte langer dan de varianten 5 en 6 doordat deze variant meer zuidelijk uiteindelijk aansluit op de N488. Dit leidt tot doorsnijding van meerdere percelen waardoor er meer schade ontstaat.

Variant 8: De grondverwervingskosten zijn begroot op € 1.800.788,=. Deze variant wijkt niet veel af van variant 7. In deze variant wordt de aansluiting op de N488 meer in oostelijke richting aangelegd. Dit en doordat veel meer percelen schuin doorsneden worden heeft als gevolg dat er meer schade ontstaat dan in variant 7.

Vanuit het perspectief van de grondverwervingskosten is variant 6 de meest interessante variant, omdat hiermee een volledige bypass wordt gerealiseerd tegen relatief weinig kosten ten opzichte van de andere varianten. Ook agrarisch gezien is variant 6 de beste oplossing, omdat het tracé de meest rechte lijn heeft. Er worden dan zo min mogelijk agrarische percelen doorsneden. Net als bij de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt hier geadviseerd om te starten met de grondverwerving op het moment dat het ontwerp voor het voorkeustracé niet meer aan grote wijzigingen onderhevig is, maar op detail nog wel nader in te vullen is. Hiermee wordt voorkomen dat er ruis in de communicatie met grondeigenaren ontstaat omdat verschillende, steeds gewijzigde, ontwerptekeningen aan hen voorgelegd zijn.

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld kan, indien nodig, de gerechtelijke onteigeningsprocedure worden opgestart. Voor de start van die gerechtelijke procedure dient de administratieve procedure doorlopen te zijn. Individueel duren beide procedures circa negen maanden. Het verdient aanbeveling de administratieve procedure van de onteigening gelijk te starten met de bestemmingsplanprocedure om tijdverlies te voorkomen.

4.2.2 Wet Voorkeursrecht Gemeenten

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

4.3 Raming planschade

Juridisch kader

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

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

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

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

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

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

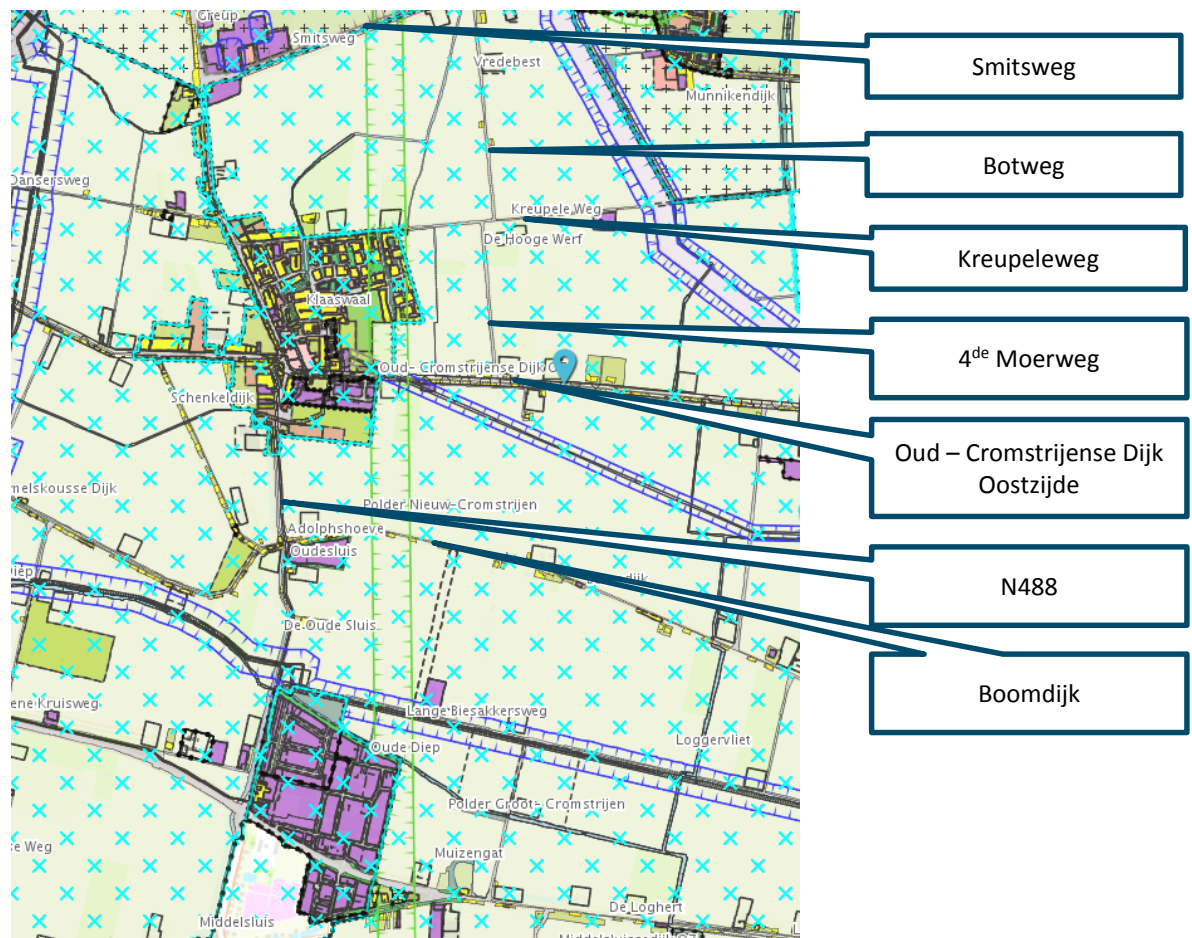
De Wet ruimtelijke ordening regelt verder dat schade, die binnen het normale maatschappelijke risico valt, voor rekening van de aanvrager blijft. Indien aan de orde, zullen wij in deze rapportage het forfait van in ieder geval 2%, te weten 2% van de waarde van de getroffen onroerende zaak, reeds doorberekenen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

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

Planologisch kader

De verschillende tracévarianten voor de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg zijn alle geprojecteerd op gronden binnen het bestemmingsplan "Landelijk gebied 2013" dat is vastgesteld op 2 juli 2013. Een uitsnede van dat bestemmingsplan is weergegeven in figuur 4.1.

Voor zover de tracévarianten niet over bestaande verkeersbestemmingen lopen, zijn zij geprojecteerd op gronden met de bestemming 'Agrarisch'. In variant 6 en 7 moet een woning worden geamoveerd om de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken, in dat geval lopen de tracévarianten over grond met de bestemming 'Wonen'. Voor verwerving van de woning is een bedrag op onteigeningsbasis opgenomen. Dit perceel blijft in de planschadeanalyse dan ook buiten beschouwing, nu de eigenaren schadeloos worden gesteld in het kader van de grondverwerving.



figuur 4.1 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2013"

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

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

In Tabel 4.3 is per de hoeveelheid percelen weergegeven die planologisch nadeel ondervinden. Die tabel geeft per variant ook het totale te verwachten schadebedrag weer. Dit totaalbedrag betreft potentieel daadwerkelijk vergoedbare planschade, waarbij het forfaitaire normaal

maatschappelijk risico van 2% reeds is verrekend. Bij het bepalen van de planschade is overigens geen rekening gehouden met een eventuele voorzienbaarheid en/of met de vraag of de eigenaren van de percelen ook in de grondverwerving betrokken zijn, in die gevallen kan de (plan)schade eventueel ook op een andere manier worden bepaald.

Tabel 4.3 Planschade

Variant	Aantal percelen	Planschade
Variant 5	22	€ 105.250,=
Variant 6	26	€ 120.975,=
Variant 7	27	€ 87.850,=
Variant 8	24	€ 73.750,=

In de planschadeberekeningen is geanalyseerd in hoeverre de aangrenzende dan wel in de buurt van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg gesitueerde voorzieningen nadeel ondervinden van die weg.

4.4 Nadeelcompensatie

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

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

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

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

Permanente schade door gebruik van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg

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

Om een inschatting te kunnen maken van het risico op nadeelcompensatie dient inzicht te bestaan in het aantal verkeersbewegingen over de oude hoofdroute in zowel de oorspronkelijke als in de nieuwe situatie (na openstelling van de regionale oostelijke ontsluitingsweg). Deze

gegevens zijn thans niet voorhanden. Tevens dienen de langs de oorspronkelijke hoofdroute gevestigde bedrijven te worden geïnventariseerd. Per bedrijf dient een inschatting te worden gemaakt van het type bedrijfsvoering en in hoeverre men voor de omzet afhankelijk is van (toevallige) passanten.

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

Ten aanzien van omrijdschade wordt opgemerkt dat wij van oordeel zijn dat de bedrijven in de kernen Klaaswaal en Numansdorp zich niet in de belangrijkste mate richten op passanten dan wel doorgaande verkeer. Derhalve schatten wij in dat een omzetsdaling van meer dan 15% als gevolg van het in gebruik nemen van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg zich niet snel voor zal doen. Daarmee wordt het risico op nadeelcompensatie, net als bij de regionale oostelijke ontsluitingsweg, als beperkt gekwalificeerd.

De inhoud van bovenstaande alinea's geldt temeer nog omdat de bereikbaarheid van de bedrijven langs de bestaande hoofdroutes niet verslechtert. Alle bedrijven blijven onverminderd bereikbaar, ook nadat de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg is opengesteld.

Voor (agrarische) bedrijven langs de Oud-Cromstrijensdijk Oostzijde en Boomdijk valt op voorhand niet uit te sluiten dat door de afsluiting van deze wegen in doodlopende wegen omrijdschade ontstaat, die op basis van nadeelcompensatie voor vergoeding in aanmerking komt. Er zal nader onderzoek verricht moeten worden of dit het geval is en in hoeverre de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg leidt tot schade.

Tijdelijke schade door aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg

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

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

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

4.5 Financieringsmogelijkheden

Net als bij de studie naar de haalbaarheid van de regionale oostelijke ontsluitingsweg is het in dit stadium van het planvormingsproces is nog niet duidelijk welke partij(en) zullen optreden als opdrachtgever en/of (co-)financier voor de kosten van planvorming, aanleg, alsmede het beheer en onderhoud van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg.

Als eerste stap dient daarom te worden vastgesteld welke potentiële stakeholders belang hebben bij de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. Afhankelijk van de te kiezen voorkeursvariant kunnen de belangen verschillen.

Als mogelijke stakeholders kan onder meer worden gedacht aan:

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

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

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

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

Ook financiering door private investeerders (zoals bedrijven of financiële instellingen), of door middel van bijvoorbeeld het zogenoemde 'crowdfunding' lijkt niet waarschijnlijk vanwege de beperkte belangen. Private investeerders zijn alleen geïnteresseerd als tezamen met de weg ook hun eigen belang - bijvoorbeeld vastgoedontwikkeling, een betere bereikbaarheid of ontsluiting - gediend kan worden. Van vastgoedontwikkeling is echter momenteel geen sprake. Een betere bereikbaarheid of ontsluiting is wellicht van toepassing voor enkele bedrijven, maar zelfs indien hier sprake van is gaat het dan waarschijnlijk slechts om een beperkte bijdrage. Alleen wanneer de ondernemers op het bedrijventerrein van Klaaswaal zich verenigen en in gaan zetten voor een verbeterde bereikbaarheid van het bedrijventerreinen en bereid zijn daar investeringen in te doen, kan er sprake zijn van een kansrijke cofinanciering.

4.6 Fiscale consequenties

Als uitgangspunt geldt (en dit is ook zo bij de regionale oostelijke ontsluitingsweg), dat de gemeente eigenaar is van de grond waarop de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd en tevens eigenaar is van de desbetreffende wegen.

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

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

Hierbij wordt opgemerkt, dat de staatssecretaris van Financiën in het Besluit van 25 januari 2012 (*'Omzetbelasting en compensatie van omzetbelasting bij publiekrechtelijke lichamen'*, nr. BLKB 2012/175M), in onderdeel 2.2.1, onder b ⁴ (Het publiekrechtelijke lichaam als overheid) expliciet heeft aangegeven dat een publiekrechtelijk lichaam (gemeente) als overheid handelt bij het aanleggen of onderhouden van infrastructurele voorzieningen die in eigendom van de gemeente zijn. Op die grond is de Wet op het btw-compensatiefonds van toepassing.

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

Vooralsnog wordt derhalve geconcludeerd, dat de gemeente de omzetbelasting ter zake van de aanleg van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg, onder de bovenvermelde voorwaarden, kan compenseren via het btw-compensatiefonds.

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

4.7 Onderhoudskosten

De onderhoudskosten hangen af van het gewenste kwaliteitsniveau van de weg (en bijbehorende voorzieningen). Uitgaande van 3 keer de deklaag vervangen alvorens over te gaan tot een complete asfaltvervanging (investering, geen onderhoudskosten derhalve niet meegenomen in

⁴ De jurisprudentie verschaft bepaalde aanknopingspunten voor de betekenis van de zinsnede "specifiek juridisch regime voor publiekrechtelijke lichamen". Van een specifiek juridisch regime voor publiekrechtelijke lichamen is sprake als:

(.....)

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

(.....)

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

deze berekening) gedurende 40 jaar zou een gemiddelde van € 1,86 per m² per jaar kunnen worden aangehouden⁵. De jaarlijkse onderhoudskosten komen daarmee uit op circa € 20.830,= (voor variant 6, 11.190 m²) tot iets meer dan € 30.840,= (voor variant 8, 16.500 m²). De onderhoudskosten voor variant 5 (11.438 m²) zijn begroot op circa € 21.275,= en de onderhoudskosten voor variant 7 (14.430 m²) zijn begroot op € 26.840,=.

Bij de studie naar de haalbaarheid van de realisatie van een volledige regionale oostelijke ontsluitingsweg zijn de onderhoudskosten overigens bepaald op basis van een periode van 25 jaar waarin de deklaag twee keer vervangen wordt en een complete asfaltvervanging na 25 jaar. En zijn dus niet één op één vergelijkbaar met het bovenstaande.

4.8 Risico's

In het kader van de studie naar de haalbaarheid van de realisatie en exploitatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg heeft geen nieuwe risicosessie plaatsgevonden. Echter de resultaten van de eerder uitgevoerde risicosessie zijn (grotendeels) ook van toepassing op deze nieuwe varianten. Om die reden zijn de risico's uit de eerdere risicosessie ook hier weergegeven.

De potentiële risico's zijn geclusterd per variant en per type risico. De gevolgen van ieder potentieel risico zijn daarbij gespecificeerd in financiële en tijdgerelateerde consequenties. De grootste risico's worden gezien in:

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

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

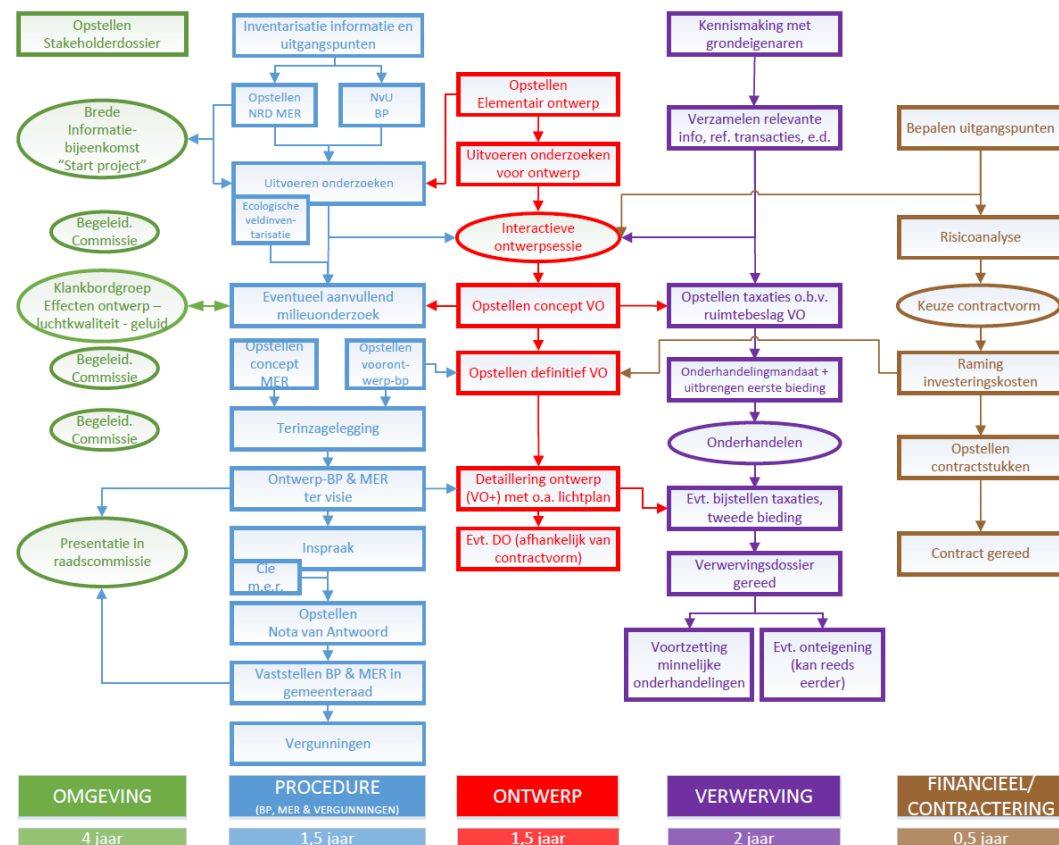
Een aantal van de benoemde risico's zal reeds aan het begin van de het proces worden beslecht, omdat deze gerelateerd zijn aan het al dan niet doorgaan van de realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg (bijvoorbeeld gebrek aan draagvlak of gebrek aan overeenstemming over verdeling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

⁵ Dit is inclusief nader te detailleren kosten zoals het onderhoud van de bermen en sloten, belijning, bebording en dergelijke

5 Stappenplan

Deze haalbaarheidsstudie geeft inzicht in varianten, kosten, risico's en benodigde planologische procedures voor de realisatie en het gebruik van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. In dit hoofdstuk wordt gekeken welk vervolgtraject nodig is om te komen tot realisatie van een van de beschouwde varianten. Het hier weergegeven stappenplan (figuur 5.1 en bijlage VIII) is op hoofdlijnen opgesteld. Een en ander is mede afhankelijk van bestuurlijke keuzes en ook zijn bewust nog elementen open gelaten. In de navolgende passages wordt op de diverse aspecten van het stappenplan ingegaan.

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



figuur 5.1 Stappenplan vervolgprocessen en –procedures

5.1 Ruimtelijke procedure

In deze financiële haalbaarheidsstudie naar de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg is reeds aandacht besteed aan de planologisch procedure. Voor het vervolg wordt ervan uitgegaan dat een m.e.r.-procedure gestart wordt. Dit heeft twee voordelen:

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

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

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

Onderzoeken

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

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

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

(Concept)MER en (voor)ontwerp bestemmingsplan

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

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

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

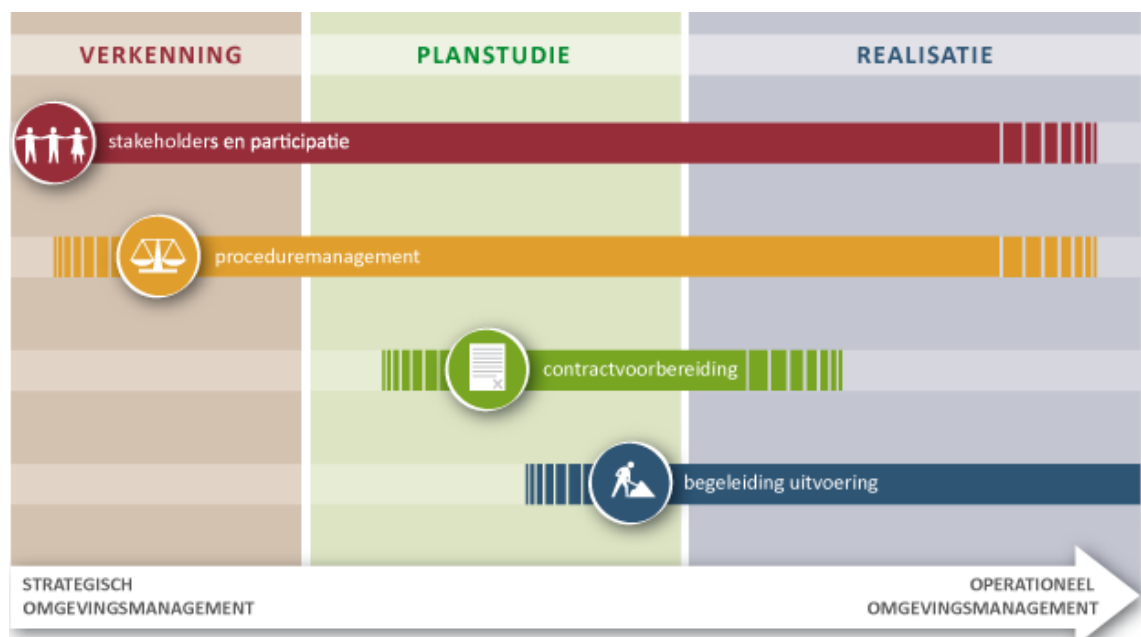
bestemmingsplan en MER opstelt wordt gedaan. Een groot deel van de vergunningen komt sowieso bij de aannemer te liggen.

5.2 Omgevingsmanagement

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

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

Omgevingsmanagement is een verzamelbegrip voor verschillende elementen en verschillende fases in het project. Er is verschil tussen omgevingsmanagement bij een project dat zich in de planstudiefase bevindt en een project dat gerealiseerd wordt. De belanghebbenden kunnen verschillen, het detailniveau is anders en het vraagt ook om andere mensen. In figuur 5.2 is het kader van omgevingsmanagement globaal weergegeven.



figuur 5.2 Omgevingsmanagement

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

- ken de omgeving en stakeholders en hun belangen;
- informeer stakeholders altijd regelmatig gedurende het proces;
- neem ieder belang en iedere klacht zeer serieus;
- leg de link tussen de diverse fases in het project.

Ken de omgeving en de relevante belangen

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

- analyse van de betrokken belangen;
- actueel omgevingsdossier.

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

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

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

5.3 Ontwerp

In het kader van deze haalbaarheidsstudie zijn vier schetsontwerpen opgesteld. Deze dienen in het vervolgproces nader uitgewerkt te worden tot voorlopig ontwerp (+). Afhankelijk van de te kiezen contractvorm kan ook het opstellen van het definitief ontwerp (DO) tot de werkzaamheden van de te selecteren partij horen.

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

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

- milieukundig onderzoek (o.a. veiligheid- en gezondheidsklassen voor de grondwerkzaamheden);
- digitale Terrein Meting (DTM);
- verkeerskundig ontwerpen rotondes/kruisingen;
- waterbodemonderzoek (NEN 5720);
- asfalt- en funderingsonderzoek;
- kabels- en leidingenplan;
- geotechnisch onderzoek;
- lichtplan;
- (eventueel explosievenonderzoek).

5.4 Verwerving

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

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

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

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

5.5 Contractvorm

Typen contracten

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

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

Bij een traditioneel bestek (UAV) is de opdrachtgever verantwoordelijk voor het gehele ontwerp en dient de aannemer het werk uit te voeren zoals is bepaald door de opdrachtgever. Het tegenovergestelde is een Design & Construct (UAV-GC 2005) waarbij de aannemer aan de hand van een Programma van Eisen (PvE) van de opdrachtgever het werk ontwerpt en uitvoert. Het mag duidelijk zijn dat de aannemer in dezen dan ook verantwoordelijk is voor de keuzes die hij gedurende het proces maakt. Daarbij is het voor de opdrachtgever mogelijk om naast het PvE een voorlopig ontwerp aan te leveren waarop de aannemer verder moet ontwerpen. Het is hierbij uiteraard belangrijk om te beseffen dat de partijen in het proces verantwoordelijk zijn voor de keuzes die door hen gemaakt worden.

Advies: een E&C-contract

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

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

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

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

Voorbereiden contractstukken

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

Aanbestedingsstukken

Na de voorbereiding worden de daadwerkelijke aanbestedingsstukken opgesteld. Deze bestaan uit een Aanbestedingsleidraad en de contractstukken. In een E&C-contract bestaan deze contractstukken uit: basisovereenkomst, vraagspecificatie, annexen en benodigde, bij het contract behorende bijlagen.

5.6 Advies, planning en kosten

Aanbevelingen

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

- Onderzoek de nu voorliggende varianten in een m.e.r.-procedure (dit is verplicht in het geval van variant 5, maar niet voor de overige varianten).
- Doe actief aan omgevingsmanagement, onder andere door het instellen van een begeleidingsgroep.
- Start de onteigeningsprocedure tegelijk met de minnelijke verwerving (de voorbereiding is immers gelijk).
- De meest optimale contractvorm lijkt in dit geval een E&C-contract. Er is in de planning nog ruimte om een andere keuze te maken.
- Begin tijdig met het verkeersonderzoek en de ecologische inventarisatie.
- Het is verstandig om één integrale uitvraag te doen voor alle onderdelen in het stappenplan. Het is aan de gemeente om nog te kijken naar externe ondersteuning ten aanzien van het toetsen van producten en/of het begeleiden van de aanbesteding van de werkzaamheden die onderdeel uitmaken van het stappenplan.

Planning

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

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

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

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

Kosten

De kosten voor alle onderdelen van het stappenplan bedragen circa € 230.000,= (exclusief btw). Deze kosten zijn indicatief en hangen sterk af van de hoeveelheid varianten en de noodzaak tot vervolgonderzoek. Geadviseerd wordt een stelpost van circa € 25.000,= te reserveren, waarmee het totaal van de kosten die bij het doorlopen van het stappenplan horen op €255.000,= komt.

6 Samenvattende conclusie

Voor de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg geldt, net als voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg, dat de aanleg van die weg al voorzien is in diverse regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten. Dat betekent dat de aanleg van een verkorte randweg of bypass past in het beleid zoals dat geformuleerd is in de regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten uit hoofdstuk 03 van dit rapport.

In de beschouwde beleidsdocumenten wordt nog geen voorkeur voor een verkorte randweg of verkorte bypass uitgesproken. Ook wordt geen van de in dit document onderzochte varianten op voorhand uitgesloten. De beleidsdocumenten doen ook geen uitspraak over de vraag of er een voorkeur is voor een regionale oostelijke ontsluitingsweg of een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg.

Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland in het Programma ruimte, het Programma mobiliteit en de Verordening ruimte een reservering opgenomen voor de aanleg van een provinciale weg (N488) oostelijk van Klaaswaal. Zoals beschreven in deze studie moet het nut en de noodzaak van deze weg aangetoond worden, voordat de reservering benut kan worden. Een nadere afweging of de realisatie van een verkorte oostelijke ontsluitingsweg mogelijk is, vindt dus plaats bij de provincie Zuid-Holland.

Het aantonen van het nut en de noodzaak van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg kan worden gedaan in een milieueffectrapportage. Om het nut en de noodzaak aan te tonen is onder andere het uitvoeren van verkeersonderzoek noodzakelijk. Verder kan een milieueffectrapportage gebruikt worden als instrument om bewoners en belanghebbenden te informeren en te consulteren om op die manier tot een plan te komen dat door zoveel mogelijk actoren gesteund wordt.

De financiële aspecten van iedere variant worden samengevat in tabel 6.1. De in deze studie behandelde varianten zijn:

- **variant 5:** verkorte bypass met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg;
- **variant 6:** verkorte bypass met het karakter van een erftoegangsweg;
- **variant 7:** verkorte randweg met het karakter van een erftoegangsweg;
- **variant 8:** verkorte randweg met het karakter van een gebiedsontsluitingsweg.

tabel 6.1 Samenvatting financiële aspecten per variant voor een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg

Variant	Aanlegkosten	Grond- Verwerving*	Planschade	Stappenplan**	Totale kosten (excl. btw.)
Variant 5	€ 3.702.164,=	€ 1.569.931,=	€ 105.250,=	€ 255.000,=	€ 5.632.345,=
Variant 6	€ 2.587.812,=	€ 1.477.820,=	€ 120.975,=	€ 255.000,=	€ 4.441.607,=
Variant 7	€ 3.037.898,=	€ 1.677.194,=	€ 87.850,=	€ 255.000,=	€ 5.057.942,=
Variant 8	€ 3.244.487,=	€ 1.800.788,=	€ 73.750,=	€ 255.000,=	€ 5.374.025,=

* bedrag exclusief eventuele onteigeningsprocedure

** omgevingsmanagement, planologie, ontwerp en contractering

Variant 6 brengt de laagste kosten met zich mee. In het algemeen kan worden opgemerkt dat de aanleg van de bypassvarianten goedkoper is dan de aanleg van de randwegvarianten omdat de bypassvarianten een korter tracé hebben. Variant 8 is relatief duur door de combinatie van hoge aanlegkosten en de hoogste grondwervingskosten, maar kent tevens de laagste planschadekosten. Variant 6 kent de minste grondverwervingskosten omdat deze variant de bestaande perceelsgrenzen het meeste volgt en daarmee doorsnijding van de percelen tot een minimum beperkt. Bij de overige varianten is meer doorsnijding van percelen en dat leidt tot hogere grondverwervingskosten. Varianten 7 en 8 kennen minder planschade dan varianten 5 en 6. Dit verschil ontstaat doordat voor varianten 7 en 8 meer grondverwerving nodig is en de planschadevergoeding dan onderdeel uit gaat maken van de kosten die gemoeid zijn met de grondverwerving.

Bijlagen

Bijlage I Schetsontwerp variant 5, verkorte bypass van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)

Bijlage II Schetsontwerp variant 6, verkorte bypass van het type erftoegangsweg (60 km/uur)

Bijlage III Schetsontwerp variant 7, verkorte randweg van het type erftoegangsweg (60 km/uur)

Bijlage IV Schetsontwerp variant 8, verkorte randweg van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)

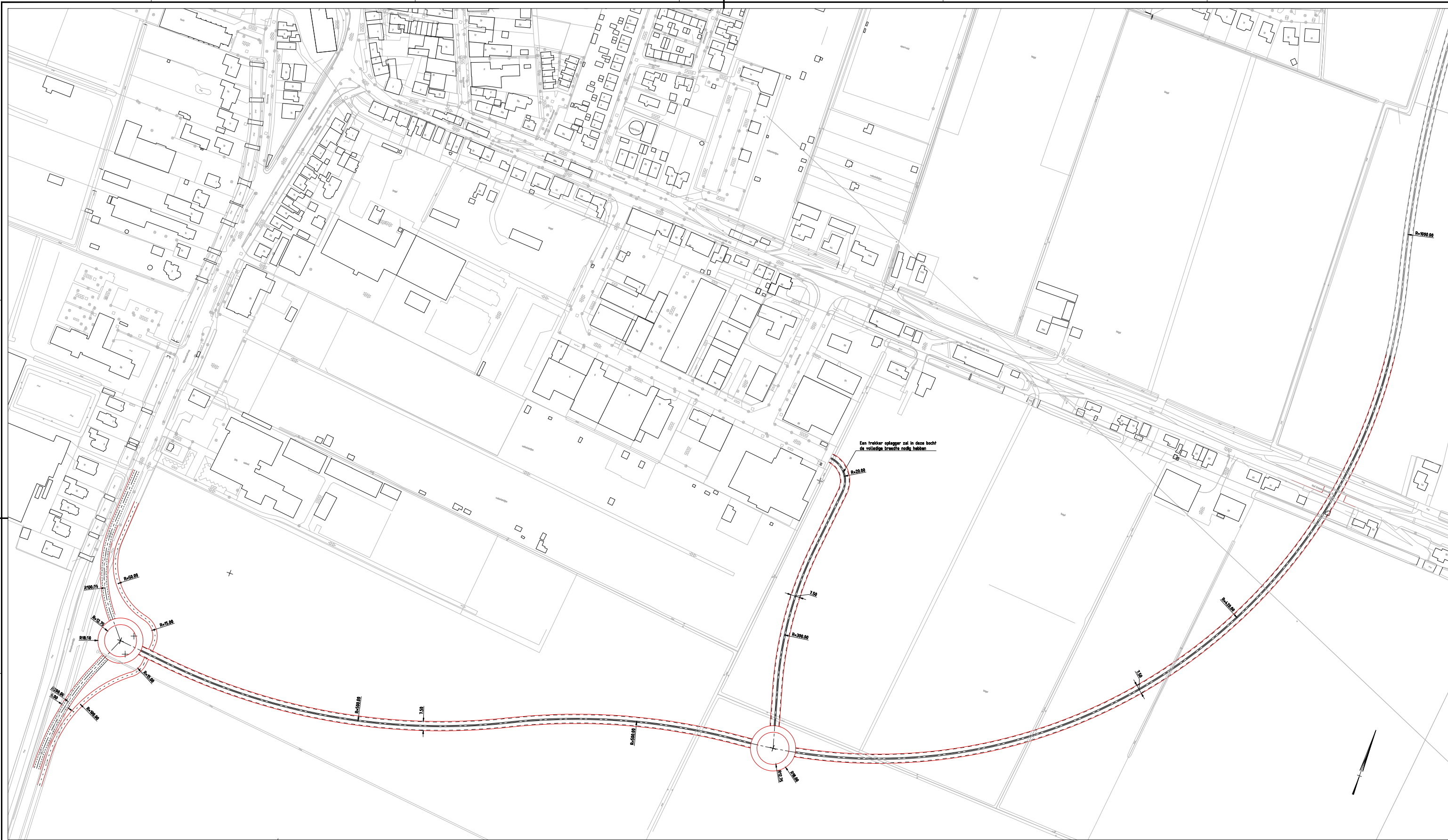
Bijlage V Beschrijving bestemmingsplanprocedure

Bijlage VI Beschrijving m.e.r.-toetsing

Bijlage VII Uitgangspunten raming financiële consequenties

Bijlage VIII Stappenplan

Bijlage I Schetsontwerp variant 5, verkorte bypass van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)



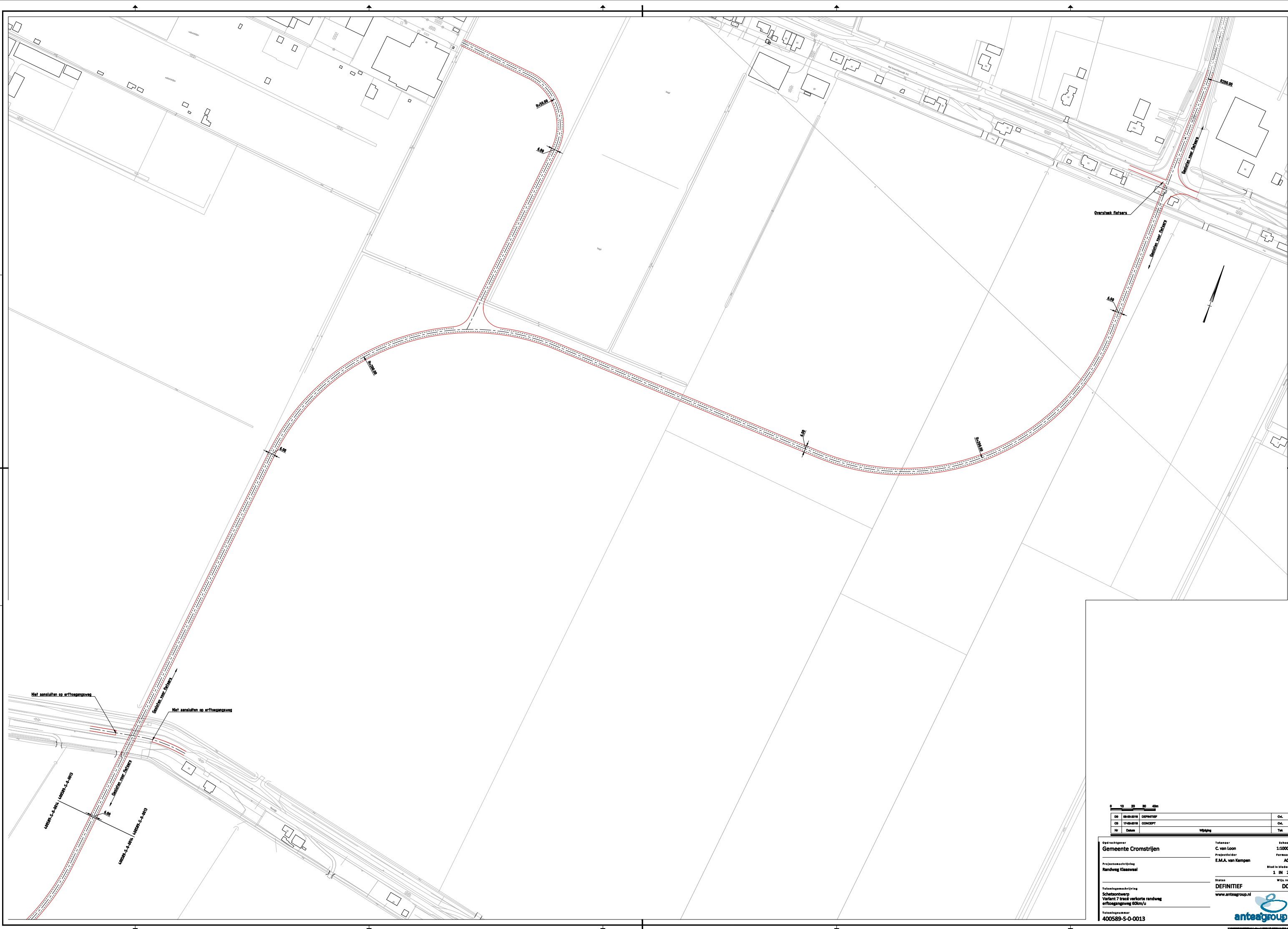
0	10	20	30	40m
DO	08-09-2016	DEFINITIEF		OK
CS	17-09-2016	CONCEPT		OK
W	Datum		Vrijdag	Tek

Opdrachtgever	Tekenaar	Schaal
Gemeente Cromstrijen	C. van Loon	1:1000
Projectomschrijving	Projectleider	Formaat
Randweg Kiazwaal	E.M.A. van Kempen	A0
		Blad in bladen
		1 IN 1
Tekstomschrijving	Status	WZL nr
Schetsontwerp	DEFINITIEF	D0
Variant 5 tracé verkorte bypass, gebieds- ontsluitingsweg 80km/u	www.anteagroup.nl	
Tekstnummer		
400589-S-0-0011		



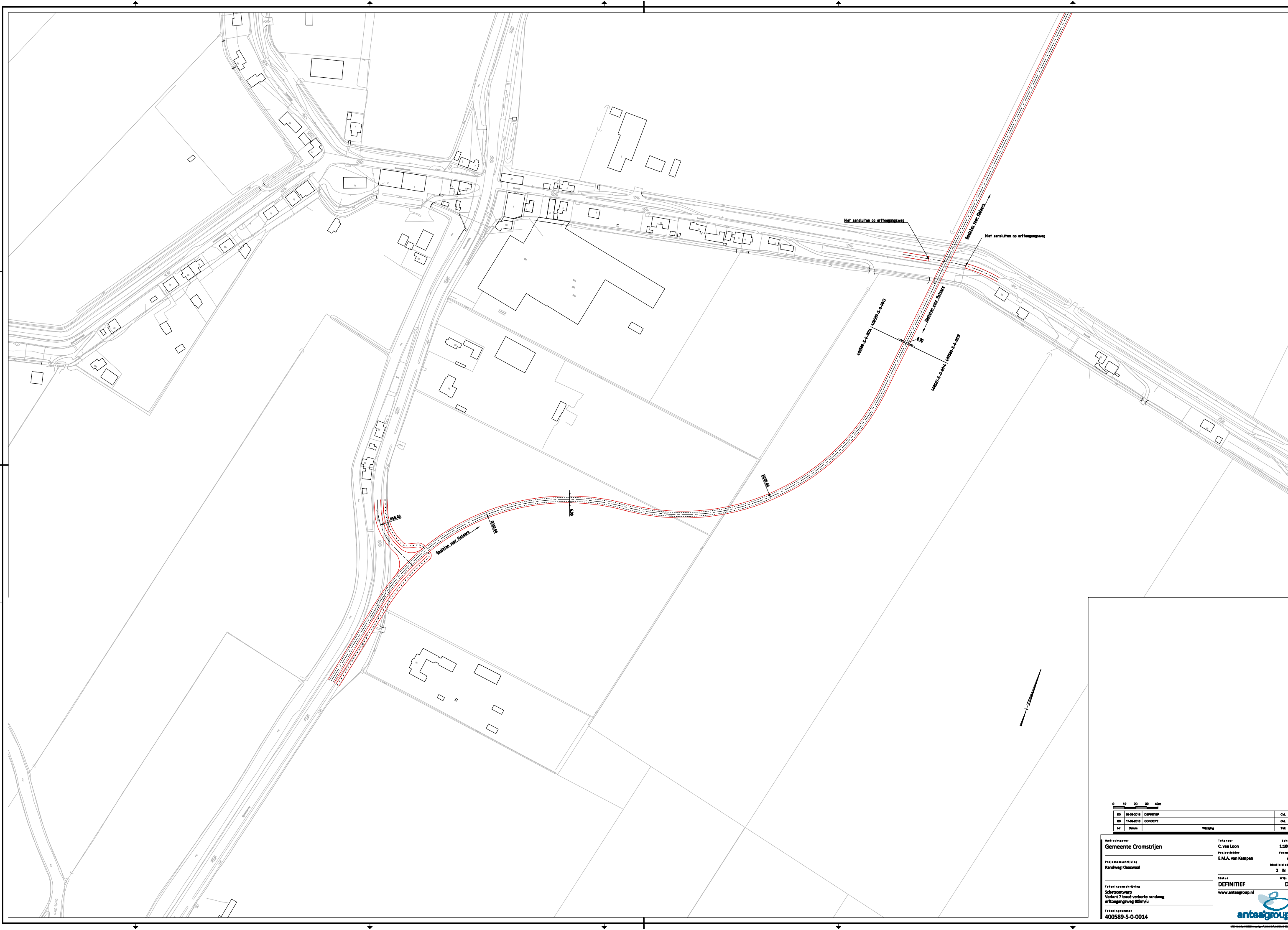
**Bijlage II Schetsontwerp variant 6, verkorte bypass van het type
erftoegangsweg (60 km/uur)**

**Bijlage III Schetsontwerp variant 7, verkorte randweg van het type
erftoegangsweg (60 km/uur)**



DS	08-03-2018	DEFINITIEF	Ovl.
CS	17-03-2018	CONCEPT	Ovl.
Nr	Datum		Tek

Opdrachtgever Gemeente Cromstrijen	Tehasser C. van Loon	Schied 1:1000
Projectomschrijving Randweg Klaaswaal	Projectleider E.M.A. van Kempen	Formaat A0
Tekeningsomschrijving Scherbtontwerp Variant 7 tracé verkorte randweg erfvoegingsweg 600m/u	Status DEFINITIEF	Wiss. no. DC
Tekeningsnummer 400589-S-O-0013	www.anteagroup.nl	

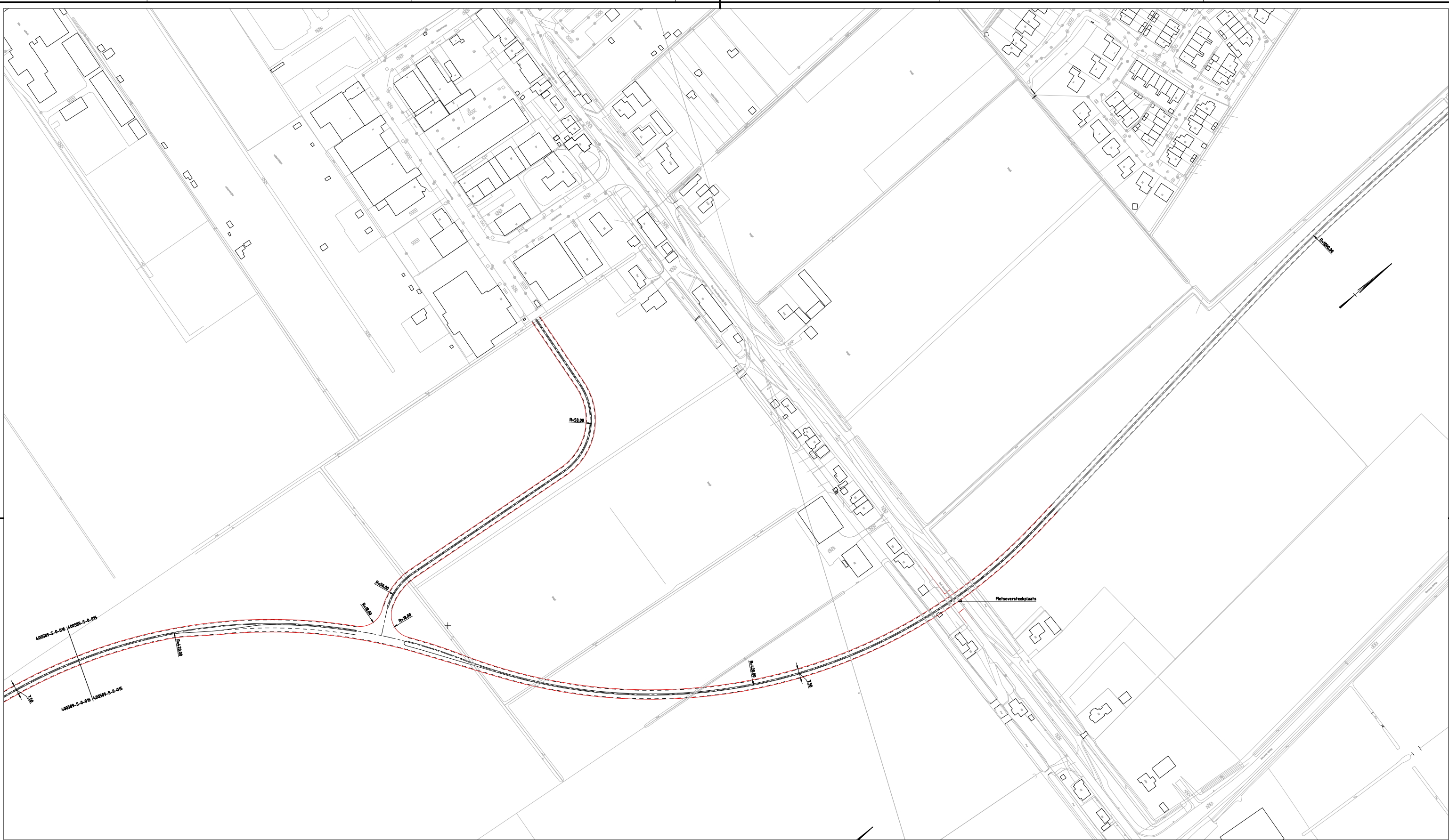


0	10	20	30	40m
DS	08-09-2016	DEFINITIEF		OK
CS	17-09-2016	CONCEPT		OK
IV	Datum		Vrijzing	Tek

Opdrachtgever	Tekenaar	Schaal
Gemeente Cromstrijen	C. van Loon	1:1000
Projectomschrijving	Projectleider	Formaat
Randweg Klaarwaal	E.M.A. van Kampen	A0
		Bied in bladen
		2 IN 2
Tekeningomschrijving	Status	WZL nr
Schermsnede	DEFINITIEF	D0
Variant 7 tracé verkorte randweg	www.anteagroup.nl	
erfgoedgangweg 60km/u		
Tekeningnummer		
400589-S-0-0014		



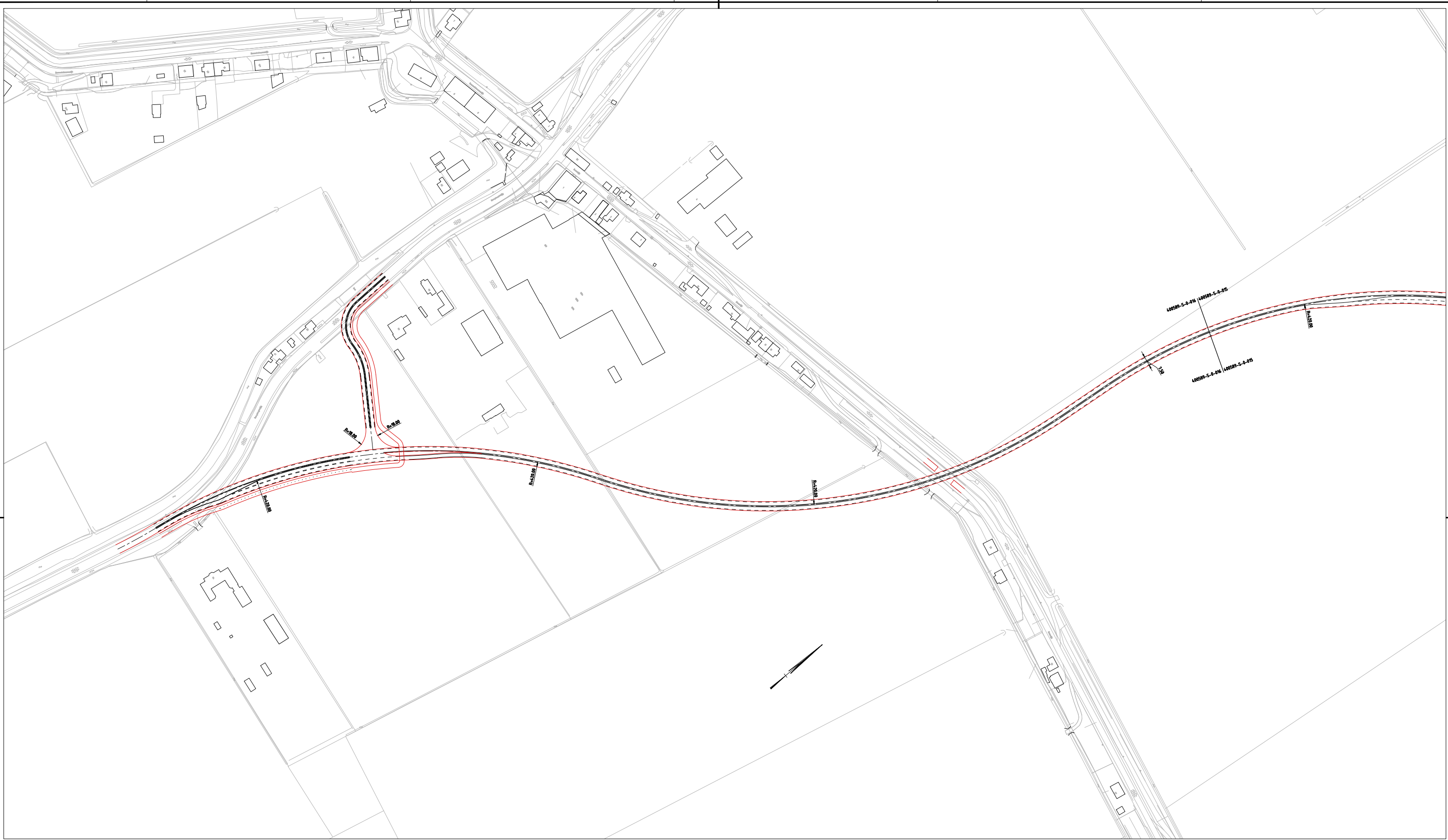
Bijlage IV Schetsontwerp variant 8, verkorte randweg van het type gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)



0	10	20	30	40m
DS	08-09-2016	DEFINITIEF		OK
CS	17-09-2016	CONCEPT		OK
NR	Datum		Wijziging	Tek

Opdrachtgever	Tekenaar	Schaal
Gemeente Cromstrijen	C. van Loon	1:1000
Projectomschrijving	Projectleider	Formaat
Randweg Klaasvaal	E.M.A. van Kempen	A0
Tekeningomschrijving	Status	Blad in bladen
Scherpsnede	DEFINITIEF	1 IN 2
Variant 8 verkorte randweg	www.anteagroup.nl	WZL: 01
Gebiedsontsluitingsweg 80km/u		D0
Tekeningnummer		
400589-S-0-0015		





0	10	20	30	40m
DS	08-09-2016	DEFINITIEF		OK
CS	17-09-2016	CONCEPT		OK
IV	Datum		Vrijzing	Tek

Opdrachtgever	Tekenaar	Schaal
Gemeente Cromstrijen	C. van Loon	1:1000
Projectomschrijving	Projectleider	Formaat
Randweg Kiazwaal	E.M.A. van Kempen	A0
Tekeningomschrijving	Status	Bied in bieden
Scherpsnede	DEFINITIEF	2 IN 2
Variant 8 verkorte randweg	www.anteagroup.nl	W11.01
Gebiedsontsluitingsweg 80km/u		D0
Tekeningnummer		
400589-S-0-0016		



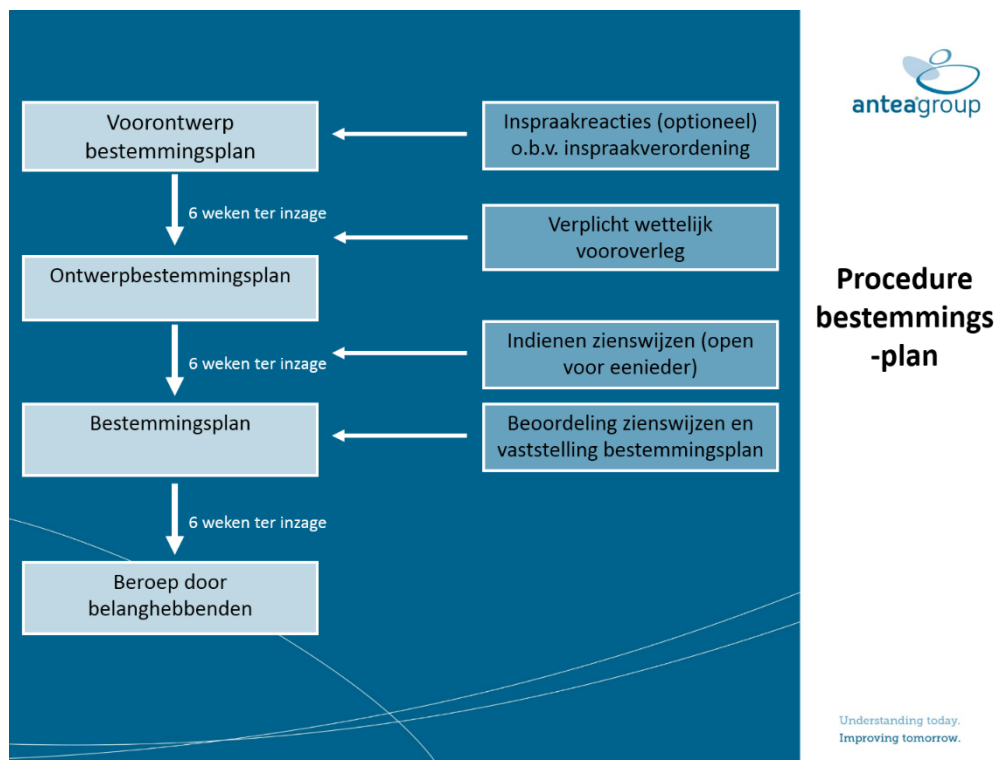
Bijlage V Beschrijving bestemmingsplanprocedure

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

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

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

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



Figuur B1 Bestemmingsplanprocedure

Inspiraak

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

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

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

Vooroverleg

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

Ontwerpbestemmingsplan

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

Vaststelling

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

Inwerkingtreding en onherroepelijk worden van het bestemmingsplan

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

Bijlage VI M.e.r.-toetsing

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

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

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

Voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg geldt alleen een m.e.r.-plicht voor variant 5.

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

tabel B1 Uitsnede van bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage

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

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

tabel B2 Uitsnede van bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage

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

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

M.e.r.-plicht autoweg

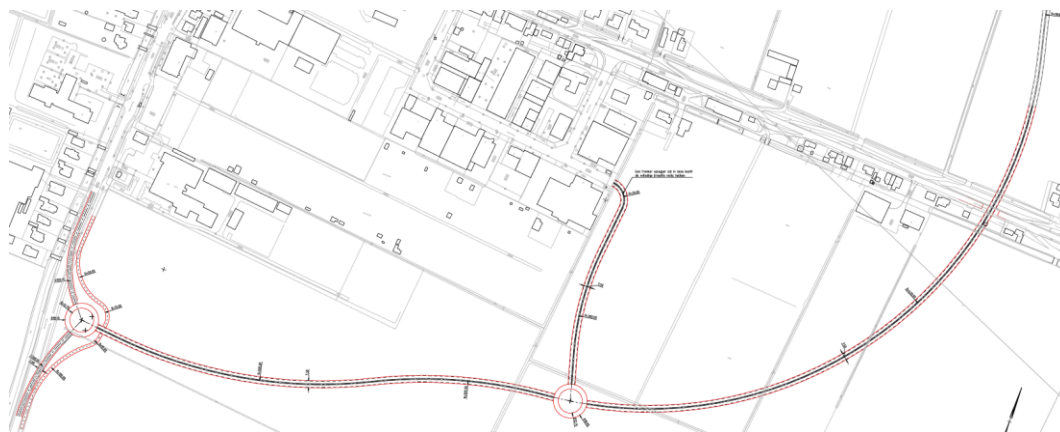
De aanleg van een autoweg is in alle gevallen (ongeacht de lengte of maximumsnelheid op die weg) m.e.r.-plichtig. Een autoweg wordt in bovengenoemd besluit als volgt gedefinieerd:

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

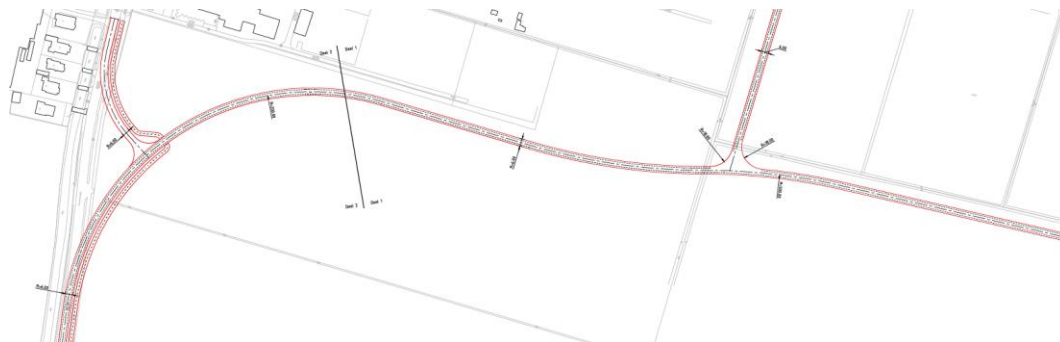
Het voornemen tot aanleg van een verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg bij Klaaswaal kent verschillende varianten. De weg kan, zowel in de vorm van een verkorte randweg als een verkorte bypass, aangelegd worden als erftoegangsweg of als gebiedsontsluitingsweg. Een erftoegangsweg kan gebruikt worden door landbouwverkeer, terwijl een gebiedsontsluitingsweg gesloten is voor landbouwverkeer.

Beschrijving gebiedsontsluitingswegvarianten

Net als de regionale oostelijke ontsluitingsweg wordt de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg door middel van een rotonde aangesloten op de N489 (Smitsweg) ten noorden van Klaaswaal. Omdat deze aansluiting niet wijzigt, is de aansluiting zelf niet gevisualiseerd op de tekeningen (paragraaf 2.3). Voor de varianten 5 tot en met 8 betekent dit dat iedere variant door middel van een rotonde aangesloten worden op de N489. Variant 5 wordt daarnaast door middel van een rotonde aangesloten op de Rijksstraatweg (zie figuur B1). Varianten 6, 7 en 8 worden door middel van een kruising die niet door verkeerslichten geregeld wordt aangesloten op de Rijksstraatweg (zie figuren B2 tot en met B4).



figuur B1 Tracé van variant 5 en aansluiting op de Rijksweg het grijs gearceerde deel ten noorden van de Oud-Cromstijensdijk Oostzijde is niet beschouwd in deze haalbaarheidsstudie (geldt voor alle varianten in dit rapport)



figuur B2 Zuidelijk deel van het tracé van variant 6 en aansluiting op de Rijksweg



figuur B3 Zuidelijk deel van het tracé van variant 7 en aansluiting op de Rijksweg



figuur B4 Zuidelijk deel van het tracé van variant 8 en aansluiting op de Rijksweg

In de varianten waarin de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg heeft (varianten 5 en 8) kan op de kruising van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde met de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg worden voorzien in een fietsoversteekplaats. Hiermee ontstaat een kruising die specifiek bedoeld is voor het zogenoemde langzaam verkeer ((snor)fietzers, voetgangers, etc.). Aangezien de gebiedsontsluitingsweg gesloten is voor landbouwverkeer, kan deze kruising niet door het landbouwverkeer worden gebruikt om de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg op te rijden of te verlaten. Wanneer de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg het karakter krijgt van een erftoegangsweg (varianten 6 en 7), dan kan niet alleen worden voorzien in een

fietsoversteekplaats, maar ook in een kruising die het landbouwverkeer kan gebruiken om de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg op of af te gaan. Geen van de kruisingen wordt door middel van verkeerslichten geregeld.

De randwegvarianten van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg steken daarnaast de Boomdijk over. Er is voor gekozen om de Boomdijk niet op deze varianten aan te sluiten. Wel bestaat de mogelijkheid om een fietsoversteekplaats te realiseren, waarmee een kruising van de randwegvarianten met het onderliggend wegennet ontstaat. Ook deze kruising wordt niet door stoplichten geregeld.

Erftoegangswegvarianten en de m.e.r.-verplichting

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

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

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

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

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

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

Element uit de definitie autoweg	Toetsing aan initiatief	Conclusie
Een autoweg is gedefinieerd als een weg:		
Die bestemd is voor autoverkeer.	De gebiedsontsluitingsweg is alleen bestemd voor autoverkeer.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.
Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes).	In het geval van variant 5 is de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg toegankelijk via rotondes die de weg aansluiten op de N488 (Rijksstraatweg) en N489 (Smitsweg). Een rotonde sluit variant 8 aan op de N489 (Smitsweg) en een	Variant 5 voldoet aan de definitie van een autoweg. Variant 8 voldoet niet aan de definitie van een autoweg.

	kruising die niet door verkeerslichten geregeld wordt sluit variant 8 aan op de N488 (Rijksstraatweg). De gebiedsontsluitingsweg is toegankelijk een rotonde (alleen in het geval van de aansluiting van variant 5 op de Rijksstraatweg) en een kruising die niet door verkeerslichten geregeld wordt (aansluiting van variant 8 op de Rijksstraatweg).	
Waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt een stop-/parkeerverbod.	Voldoet aan de definitie van een autoweg.

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

M.e.r.-beoordeling

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

Conclusie

Krachtens het bepaalde onder punt 1.2 van bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage geldt voor de aanleg van de regionale oostelijke ontsluitingsweg een m.e.r.-plicht als deze weg het karakter van een gebiedsontsluitingsweg krijgt. Dit is van toepassing op zowel de bypass- als de randwegvariant. Wanneer de bypass dan wel randweg het karakter krijgt van een erftoegangsweg, geldt voor geen van de varianten een m.e.r.-plicht (zie ook tabel B5).

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

Karakter weg	Variant	m.e.r.-plicht
Erftoegangsweg	Bypass (variant 6)	Nee
	Randweg (variant 7)	Nee
Gebiedsontsluitingsweg	Bypass (variant 5)	Ja
	Randweg (variant 8)	Nee

Opgemerkt moet worden dat wanneer de kruisingen die de Rijksstraatweg aansluiten op de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg worden voorzien van verkeerslichten, er een m.e.r.-plicht geldt voor beide varianten van de gebiedsontsluitingsweg. Hetzelfde geldt wanneer de Rijksstraatweg door middel van een rotonde aangesloten wordt op de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg. In 2012 maakten circa 8.100 motorvoertuigen gebruik van de

Rijksstraatweg⁶, dergelijke hoeveelheden noodzaken niet direct tot de realisatie van een rotonde om een kruising van wegen zo veilig mogelijk te maken. Maar als blijkt dat grofweg meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de eventuele kruising tussen de Rijksstraatweg en de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg, dan kan de rotonde of een kruising met verkeerslichten voorzien in meer verkeersveiligheid.

⁶ Goudappel Coffeng *Verkeersontsluiting Klaaswaal*, 17 september 2012

Bijlage VII Uitgangspunten financiële consequenties

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

De hoeveelheden en prijzen zijn globaal en op basis van aannames bepaald. Hierdoor is de verwachting dat de uiteindelijke kosten uitkomen op plus of min 30% van de investeringskosten. Door alle varianten op dezelfde manier te benaderen is de onderlinge verhouding correct.

Algemene uitgangspunten raming

- opgesteld volgens de SSK-systematiek (versie 3.05);
- kostenschatting tijdens de fase waarin concepten van schetsontwerpen zijn gemaakt;
- deterministische raming (raming waarbij risico-inschatting voor onvoorziene kosten gebaseerd is op kennis en ervaring);
- prijspeil: januari 2015 (om ramingen vergelijkbaar te houden met de ramingen voor de regionale oostelijke ontsluitingsweg), bij een inflatie van 1,5% per jaar betekent dit dat wanneer realisatie van de verkorte regionale oostelijke ontsluitingsweg in 2019 plaatsvindt, de kostenraming met 6,14% verhoogd moet worden;
- prijzen exclusief indexatie;
- prijzen inclusief btw, staartkosten (uitvoeringskosten, algemene kosten en winst/risico) en stortkosten;

Uitvoeringsmethode

- In de raming is er uitgegaan van een ongefaseerde uitvoering.
- Gedurende de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van regionale en lokale omleidingsroutes (om zo veel mogelijk verkeer weg te houden van de plaats van de werkzaamheden) en de benodigde verkeersmaatregelen.

Broninformatie

- memo ontwerpkeuzes van 17-02-2016;
- tekening 400589-S-0-0011 versie C0 van 17-02-2016;
- tekening 400589-S-0-0012 versie C0 van 17-02-2016;
- tekening 400589-S-0-0013 versie C0 van 17-02-2016;
- tekening 400589-S-0-0014 versie C0 van 17-02-2016;
- tekening 400589-S-0-0015 versie C0 van 17-02-2016;
- tekening 400589-S-0-0016 versie C0 van 17-02-2016.

Kader

- 100 meter werkzaamheden ten noorden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde;
- alle werkzaamheden ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde;
- vier varianten:
 1. Variant 5: bypass gebiedsontsluitingsweg;
 2. Variant 6: bypass erftoegangsweg;
 3. Variant 7: verkort erftoegangsweg;
 4. Variant 8: verkort gebiedsontsluitingsweg;

- variant 5 is berekend met rotondes, variant 8 is berekend met T-aansluitingen.

Bouwkosten

Opruimwerk

- van aansluitende wegen wordt de asfaltverharding over 50 meter vervangen, fundering blijft gehandhaafd;
- indien mogelijk worden de volgende materialen hergebruikt: grond, zand en funderingsmateriaal;
- alle op te nemen materialen zijn niet verontreinigd en worden bij afvoeren rekenkundig meegenomen als af te voeren naar een erkend verwerkingsbedrijf;
- constructieve aannames huidige rijbaan: asfalt 200 millimeter op 300 millimeter puinfundering op 500 millimeter zand.

Grondwerk

- vrijkomende grond kan en mag hergebruikt worden binnen het projectgebied;
- grondbalans is gesloten; alle vrijkomende grond wordt in het omliggend terrein verwerkt;
- uitgangspunt grond is de klasse 'wonen';
- voorbelasting ter plaatse van de nieuwe wegen toepassen bestaande uit een 1 meter dikke laag zand over de volledige wegbreedte met daarnaast taluds van 2:3;
- langs beide zijden van de nieuwe wegen komt een ontwateringssloot (met een debiet van 2 m³/minuut).

Verhardingen

- opbouw asfaltverharding rijbaan Gebiedsontsluitingsweg (met een breedte van 7,50 meter):
 - toplaag SMA met een dikte van 40 millimeter;
 - tussenlaag AC bind met een dikte van 60 millimeter;
 - onderlaag AC base met een dikte van 100 millimeter (2 lagen);
 - fundering van 0,30 meter bestaande uit granulaat;
 - zandbed met een dikte van 0,50 meter;
 - bermen aan weerszijden voorzien van halfverharding met een breedte van 1,95 meter en een dikte van 0,25 meter.
- opbouw asfaltverharding rijbaan Erftoegangsweg (met een breedte van 6,00 m):
 - toplaag SMA met een dikte van 40 millimeter;
 - tussenlaag AC bind met een dikte van 60 millimeter;
 - onderlaag AC base met een dikte van 100 millimeter (2 lagen);
 - fundering van 0,30 meter bestaande uit granulaat;
 - zandbed met een dikte van 0,50 meter.
- opbouw asfaltverharding rijbaan (overige wegen breed divers):
 - toplaag SMA met een dikte van 40 millimeter;
 - tussenlaag AC bind met een dikte van 60 millimeter;
 - onderlaag AC base met een dikte van 100 millimeter (2 lagen);
 - fundering van 0,30 meter bestaande uit granulaat;
 - zandbed met een dikte van 0,50 meter.
- opbouw asfaltverharding fietspad (breed 3,50 m):
 - toplaag AC met een dikte van 30 millimeter, in de kleur zwart;

- onderlaag AC base met een dikte van millimeter;
- fundering van 0,25 meter bestaande uit granulaat;
- zandbed met een dikte van 0,50 m;
- belijning en markering van thermoplast.

Overig

- nieuwe masten 8 stuks per rotonde en bij de kruispunten;
- langs alle overige wegdelen geen verlichting;
- langs fietspad geen verlichting;
- verkeersmaatregelen en bereikbaarheidsvoorzieningen zijn geschat op basis van expertanalyse.

Toegepaste percentages

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

Vastgoed

- Er zijn geen vastgoedkosten opgenomen in deze raming.

Engineering

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

Overige bijkomende kosten

- De toe te passen legeskosten voor aan te vragen vergunningen zijn bepaald op basis van de gemeentelijke verordening en bedragen omgerekend 1,5% van de voorziene bouwkosten.
- Voor verzekeringspremies is een percentage van 1,0% van de voorziene bouwkosten aangenomen.
- Voor het verleggen van reguliere kabels en leidingen is een percentage van 3% van de voorziene bouwkosten aangenomen (wij schatten in dat hier alleen bij de aansluitende en kruisende wegen kabels en leidingen aanwezig zijn).
- Voor communicatiekosten is een percentage van 1,0% van de voorziene bouwkosten aangenomen.

Risicoreservering

- Voor niet benoemd objectrisico bouwkosten is een percentage van 10% aangenomen, hetgeen passend is bij het huidige niveau en de inschatting van de aangenomen te hanteren werkwijze.
- Voor niet benoemd objectrisico engineeringkosten is een percentage van 10% aangenomen, hetgeen passend is bij het huidige niveau en de inschatting van de te hanteren werkwijze ('design en construct'-contract).
- Voor niet benoemd objectrisico overige bijkomende kosten is een percentage van 10% aangenomen;
- Voor objectoverstijgende risicoreservering is een percentage van 10% vastgesteld, omdat er zich nog veel financiële invloeden als gevolg van standpunten van stakeholders kunnen voordoen.

Overdrachtsbelasting en btw

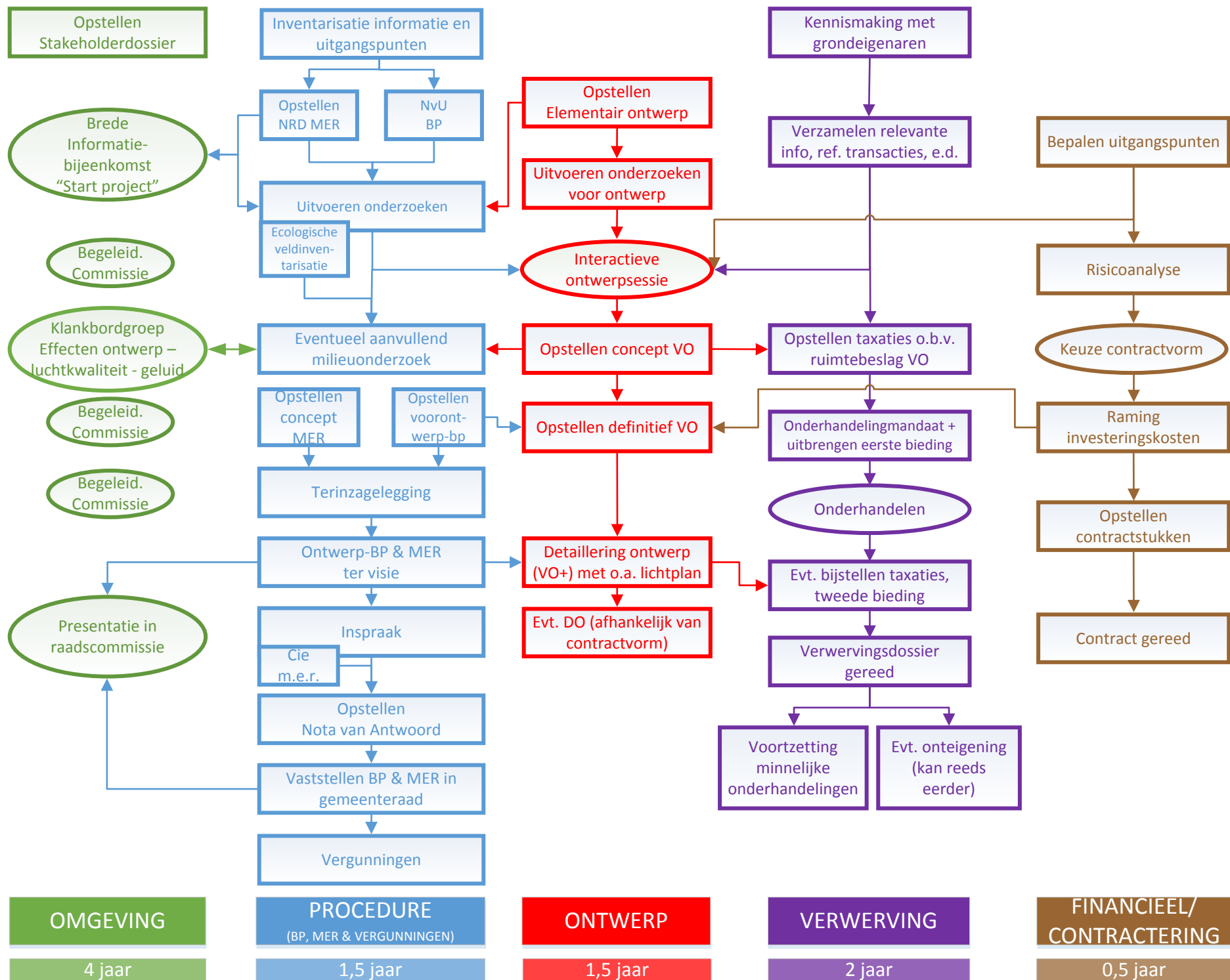
- Alle opgenomen posten zijn btw-plichtig en hiervoor geldt een percentage van 21%. Uitzondering gelden voor de leges, heffingen en verzekeringspremies;
- Voor alle opgevoerde engineeringkosten is aangenomen dat deze tot stand komen via inkoop en dus belastingplichtig zijn;
- Er is geen rekening gehouden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

Uitsluitingen

Niet meegenomen in / buiten de kaders van de kostenraming vallen:

- kosten gemoeid met eventuele milieukundige verontreinigingen van de grond;
- vastgoedkosten (deze zijn meegenomen in de grondverwerving, zie paragraaf 4.2 tot en met 4.4);
- kosten NGE (Nederlandse Grootte Eenheden, een begrotingsnorm), archeologie, flora-en-faunamaatregelen;
- kosten als gevolg van marktwerking;
- kosten van beheer en onderhoud.

Bijlage VIII Stappenplan



Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0162-487 000
E. info.nl@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.