

Chatvragen informatiebijeenkomst Randweg Klaaswaal 27 mei 2021

Nr	Vraag	Antwoord
1	Welke termijn of datums kunnen aan de stappen van de m.e.r.-procedure worden gekoppeld?	De termijnen voor de verschillende stappen van de m.e.r.-procedure liggen niet vast. Alleen de momenten van formele terinzagelegging kennen een wettelijke termijn van 6 weken. De andere stappen in een m.e.r.-procedure verschillen per project. In de presentatie vindt u een globale planning voor het project Randweg Klaaswaal. Deze presentatie staat op de website van de gemeente.
2	Wil je een rondweg hebben en het dorp ontdoen van zwaar verkeer, waarom dan een westzijde?	De gemeente wil eerst de alternatieven in beeld hebben voor er een keuze gemaakt gaat worden. Aanvankelijk dacht de gemeente met de alternatieven aan de oostkant de beste oplossingen te hebben. De ingebrachte zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. waren een reden voor de gemeente om opnieuw naar de alternatieven die in beeld geweest zijn te kijken. En via een bureauverkenning ook te onderzoeken of die alternatieven effectief kunnen zijn op het gebied van verkeer. Dat is nu gebeurd en heeft ertoe geleid dat wij nu alsnog een alternatief aan de westkant meenemen. Het blijkt dat zo'n alternatief ook een oplossing kan bieden voor de problematiek in de kom van Klaaswaal.
3	Is er ook een tijdlijn voor de MER-procedure en de besluitvorming?	Zie vraag 1. In de presentatie van de avond, welke wij ook op de website van de gemeente hebben geplaatst is een planning opgenomen met een doorlooptijd.
4	Gaat bij de oostelijke variant de langzaam verkeeroute nog steeds over de Boomdijk? Of is daar een alternatief voor bedacht?	Er is een variant opgesteld voor een oost-west verbinding zuidelijk langs het bedrijventerrein van Klaaswaal, waar ook het landbouwverkeer gebruik van kan maken, met een verbinding naar de 4e Moerweg en Botweg richting N489. Na de bijeenkomst op 27 mei is geconcludeerd geen andere varianten voor landbouwverkeer meer te onderzoeken. Hierdoor zijn eerdere varianten met parallelwegen langs de oostelijke alternatieven voor de randweg, waarbij ook gebruik gemaakt kon worden van de Boomdijk, vervallen.
5	Als uit de MER blijkt dat bv de westelijke variant milieubelastender is dan de oostelijke variant. Is de gemeente dan verplicht om de minst milieubelastende te kiezen?	Nee, de gemeente heeft de vrijheid om, na afweging van alle aspecten die rol spelen, om het alternatief te kiezen die de gemeente het beste vindt. Dat hoeft niet de meest milieuvriendelijke te zijn. De gemeente is wel verplicht om bij de afweging goed te kijken naar de milieuaspecten en dus ook bij de besluitvorming. Als een ander dan het alternatief met het minste milieuproblemen wordt gekozen, dan moet de gemeente



		dat wel kunnen verantwoorden en kunnen motiveren. De gemeente heeft dus keuzevrijheid.
6	Wordt de aangepaste NRD nog ter inzage gelegd voordat de MER wordt gestart?	Het is niet de bedoeling om de NRD opnieuw ter inzage te leggen. De aangepaste NRD gaan we wel online verspreiden onder alle belanghebbenden. De informatieavond van 27 mei was bedoeld om toe te lichten wat de wezenlijke wijzigingen in de NRD zijn. Daarop kon men nog reageren. De gemeente beziet of de reacties nog aanleiding geven om de NRD bij te stellen.
7	Wie zijn alle belanghebbenden?	De bewoners en eigenaren in het gebied waar we op zoek zijn naar een tracé voor de randweg. Het gaat verder dan alleen de eigenaren. Het gaat over alle mensen die in het gebied wonen of waar de komst van de weg invloed op heeft.
8	Er is een tracé op de WZ gekozen, terwijl er daar al een rondweg is over het viaduct, waar geen gebruik van gemaakt wordt. Is daar ook naar gekeken? Als je gaat kijken naar de randweg en je situeert hem vanuit Westmaas recht door over de velden heen, kun je een aansluiting maken op de Langeweg. Dan heb je ook een ontsluiting en wordt Klaaswaal (oost- en westzijde) niet belast met een randweg.	In de verdere uitwerking houden we zeker rekening met de rondweg van Oud-Beijerland, maar om op die rondweg te kunnen aansluiten moeten we ook de A29 ergens kruisen. Dat blijkt niet de meest logische verbinding te zijn voor een nieuwe randweg van Klaaswaal. De alternatieven die wij beschouwd hebben liggen daarom aan de oostzijde van de A29. In de bureau verkenning is wel een alternatief onderzocht dat heel dicht bij deze geschetste bedoeling komt, namelijk de westelijke randweg, met daarbij een aansluiting van de Oud-Cromstrijensedijk westzijde. Hierdoor kan het verkeer via de westelijke randweg de switch maken naar de Langeweg en een verbinding via de westzijde van A29 naar de randweg van Oud-Beijerland kan krijgen. Die oplossing blijkt in de bureauverkenning onvoldoende oplossend te zijn voor de problematiek in Klaaswaal. Hierdoor wordt deze niet verder onderzocht in het kader van het MER.
9	u spreekt niet meer over een bypass, maar die zuidelijke verbinding is in feite gewoon een bypass.	Het tracéalternatief 4 is niet de eerdere bypass omdat tracéalternatief 4 uitgaat van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur en voorziet in een volledig nieuwe verbinding vanaf N489 naar N488. De eerdere bypass betreft een erftoegangsweg 60 km die alleen een verbinding vormt tussen 4e Moerweg en N488. Bij dat alternatief is uitgangspunt dat de 4e Moerweg en Botweg gehandhaafd blijven in de huidige vorm als onderdeel van de totale verbinding.
10	Wat is er gebeurd met alle andere varianten die ooit verzonden zijn en	Eerder zijn in de NRD de eerdere afwegingen van alternatieven in beeld gebracht en daarbij is toen een aantal alternatieven afgefallen. Met name alternatieven



	<p>wie heeft beslist welke alternatieven er nog mee doen ? Mis de motivatie voor het afvallen van alle andere alternatieven</p>	<p>die eerder in beeld waren als de bypass en de westelijke alternatieven. Het voornemen was om die alternatieven niet verder mee te nemen. Echter naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r. om breder te kijken dan alleen de drie oostelijke alternatieven die in de NRD waren opgenomen, heeft de gemeente besloten om toch een tussenstap te maken. In een verkeerskundige bureauverkenning zijn alternatieven die eerder in beeld waren of bij de zienswijzen zijn ingediend, verkeerskundig doorgerekend met het nieuwe verkeersmodel. De alternatieven met verkeerskundig onvoldoende reductie van verkeer op de Molendijk zijn daarbij afgefallen, omdat ze niet voldoen aan de doelstellingen van de gemeente voor de randweg. Voor de oostelijke en westelijke randweg is verder uitgegaan van de principes van de voorkeursoplossing voor de oostelijke en westelijke randweg, zoals die indertijd in 2018 zijn aangegeven in het rapport van Abe Veenstra (zie website gemeente). Die tracélijnen zijn nu geactualiseerd op basis van het huidige inzicht en aangepast om schadesnijdingen zoveel mogelijk te beperken. Tracélijnen die indertijd zijn afgefallen bleken daarbij ook nu niet zodanig kansrijk, dat ze alsnog meegenomen moeten worden in de studie.</p>
11	<p>met alle respect, maar het is toch eigenlijk ongekend hoelang dit duurt? als bewoner van de Molendijk ben ik bijna in staat een blok-beton te storten op de molendijk in de hoop dat de gemeente dan eens 'gas' geeft op dit verhaal (sorry moest even mijn emoties uiten;))</p>	<p>Wij snappen dat bewoners en belanghebbenden het allemaal lang vinden duren. Het is een proces waar heel veel belangen bij zijn gemoeid die allemaal moeten worden gehoord en zorgvuldig afgewogen. Het advies van de Commissie-mer en de zienswijzen zijn hier een voorbeeld van.</p>
12	<p>Wordt er ook rekening gehouden met de toenemende stroom van verkeer wat uit de Torensteepolder in Numansdorp gaat komen.</p>	<p>Voor het MER voeren wij een verkeerskundig onderzoek uit. Dit gebeurt aan de hand van een (door de gemeente) vastgesteld verkeersmodel. In het verkeersmodel zijn alle autonome ontwikkelingen (ruimtelijke ontwikkelingen die in de toekomst worden uitgevoerd) opgenomen. Daartoe behoort ook de toenemende stroom van verkeer als gevolg van de ontwikkeling Torensteepolder. Autonome ontwikkelingen worden in alle alternatieven onderzocht, dus ook de referentiesituatie (het alternatief als we niks doen).</p>



13	2 westelijke alternatieven is niet echt breder kijken denk ik.	Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie-mer hebben we naast een westelijk alternatief ook een nulplusalternatief, bypass en een nieuw oostelijk alternatief (alternatief 4) onderzocht, naast varianten voor een oostelijke en westelijke randweg in een uitvoering als 60 km weg. Deze zijn verkeerskundig onderzocht en getoetst aan de doelstellingen.
14	Heeft de provincie ZH niet gereageerd met een antwoord waarin A4-Zuid werd genoemd op de westelijke variant ?	De provincie heeft geen reactie verstuurd waarin is gerefereerd aan A4-Zuid. De eventuele aanleg van A4 Zuid zal de verkeersproblematiek van Klaaswaal niet kunnen oplossen; daarvoor is een randweg Klaaswaal nodig.
15	De Oostelijke variant en de westelijke lijken een perfecte sluiproute te worden om de A29 te omzeilen. De brug gaat geregeld open met een file tot gevolg. De route om Klaaswaal was en is toch bedoeld om Klaaswaal te ontlasten van vooral zwaar verkeer? en geen alternatief voor de A29. De hele randweg wordt zo een racebaan om snel naar en van Numansdorp te rijden.	Het sluipverkeer zal in ons beeld met name op gaan treden als er calamiteiten op de A29 zelf zijn. We hebben bij de uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel een A29 gezien die het verkeer kan verwerken. In de verkeerskundige doorrekeningen hebben we gezien dat de verkeersintensiteiten op de A29 bij al de doorgerekende alternatieven nauwelijks afwijken van de 73.700 motorvoertuigen die in 2035 zijn voorzien als we helemaal niet doen. De intensiteiten op de A29 blijven bij alle alternatieven tussen de 72.800 en 74.100. Daaruit blijkt dat de aanleg van de randweg relatief een heel beperkt effect heeft op verschuiving van verkeer van de A29 naar de nieuwe randweg. Alleen op het moment dat op de A29 bijv. ter hoogte van Klaaswaal een calamiteit optreedt, moet je niet uitsluiten dat een deel van het verkeer van het regionale wegennet van de Hoeksche Waard gebruik gaat maken en dan bijvoorbeeld ook op de randweg terecht komt. Dat is niet anders dan in de huidige situatie. Je kunt wel stellen dat het verkeer zich dan beter via de randweg kan afwikkelen, dan via de kern van Klaaswaal, zoals nu gebeurt.
16	Op dit moment zijn de Rijkstraatweg en de Molendijk een sluiproute voor de A29 dus er moet wel iets gebeuren. betreft niet alleen zwaar verkeer het is nu een combinatie van.	Naast dat deze route op sommige momenten als sluiproute wordt gebruikt, vormt de Rijkstraatweg/Molendijk op dit moment een belangrijke route tussen Numansdorp en Oud-Beijerland en tussen Numansdorp en het noordoosten van de Hoeksche Waard, ook voor personenverkeer. Met name voor dat verkeer is een randweg Klaaswaal gewenst.



17	Dus leefbaarheid dorp is ondergeschikt aan de vorkstructuur ?	Nee. Uitgangspunt is dat de regionale verbinding (vorkstructuur) straks niet meer door het dorp loopt, maar erlangs. Het verbeteren van de leefbaarheid in het dorp is net als het realiseren van de vorkstructuur onderdeel van de doelstelling.
18	Rijksweg is een gebiedsontsluitingsweg en je mag er maar 60km (max)	Deze constatering is juist. Er is indertijd besloten om voor de Rijksweg een van de standaard van 80 km afwijkende snelheid vast te stellen. Dat zal er mee te maken hebben dat de huidige verbinding wat betreft inrichting en uitvoering niet voldoet aan de eisen van een gebiedsontsluitingsweg (bv uitritten op de hoofdrijbaan, landbouwverkeer op de hoofdrijbaan).
19	Is er ooit gekeken waar het verkeer nou eigenlijk vandaan komt en waar het heen gaat? Zo kunnen we ook kijken of er op andere punten minder ingrijpende maatregelen nodig zijn op dit op te lossen.	Er is eerder in opdracht van de gemeente Cromstrijen een kentekenonderzoek in Klaaswaal uitgevoerd door Megaborn. Daar is onderzocht welke verkeersdeelnemers gebruik maken van de verschillende wegen die er binnen Klaaswaal zijn. Daardoor is inzicht ontstaan welke relaties nu gebruik maken van bijvoorbeeld de Molendijk in Klaaswaal. Daarnaast geven de uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel inzicht in alle verkeersbewegingen. Dat betreft bijvoorbeeld ook doorgaande verkeersbewegingen of verkeersbewegingen uit de omgeving naar de Hoeksche Waard. Die zijn in het verkeersmodel ook modelmatig begrepen. Dat betekent dat in het verkeersmodel alle relaties onderling binnen de kernen van de Hoeksche Waard zijn meegenomen, evenals de relaties van de Hoeksche Waard met de omgeving buiten de Hoeksche Waard zijn begrepen en dus een totaalbeeld ontstaat. In dit verkeersmodel, dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, zijn de verkeersrelaties van het doorgaand verkeer ten opzichte van de Hoeksche waard overgenomen vanuit het model dat gemaakt is voor de regio Den Haag Rotterdam. Dat model beschrijft die relaties het beste. Wij hebben daarmee inzicht in welke verkeersrelaties er zijn en hoe die relaties zich over het wegennetwerk van de Hoeksche waard afwickelen. Het kentekenonderzoek van Megaborn uit 2017 is via de website van de gemeente beschikbaar onder randweg Klaaswaal/documenten.
20	een 80km weg en sneller dwars door de Hoeksche Waard is voor ons landschap nu niet een geweldig plan. Langs dorpen en	De wenselijkheid van een dergelijke verbinding zal straks door het bestuur van de gemeente Hoeksche Waard bepaald worden op basis van de uitkomsten van het MER.



	natuurgebied racen lijkt geen goed plan.	
21	Blijft een Nationaal landschap dus geheel mee eens	<p>Zie het antwoord op vraag 20.</p> <p>Aanvullend merken wij op dat er officieel geen sprake meer is van een Nationaal landschap.</p> <p>In de Nota Ruimte van het (voormalige) Ministerie van VROM uit 2004 zijn Nationaal Landschappen, waaronder ook de Hoeksche Waard, als zodanig aangewezen. Sinds de beleidswijzigingen van het Rijk in 2011 en 2012 (in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) vormen de Nationale Landschappen geen onderdeel meer van het nationale beleid.</p> <p>Provincies konden de Nationale landschappen in hun provinciale beleid opnemen. Dit heeft provincie Zuid-Holland niet gedaan. Daarom heeft de Hoeksche Waard in het ruimtelijk beleid van provincie Zuid-Holland formeel gezien niet de status van Nationaal Landschap. De provincie heeft in haar ruimtelijk beleid wel bepaalde (landschaps)waarden opgenomen voor de Hoeksche Waard.</p>
22	Is het nieuwe verkeersmodel opgesteld door Goudappel ook beschikbaar voor inzage?	Het verkeersmodel is een rekenmodel en niet geschikt voor inzage. We kunnen wel de technische rapportage beschikbaar stellen op de website.
23	Nieuwe Omgevingswet komt er aan. Wat is het effect van deze wet op dit project ? Sec genomen maar 2 alternatieven zoals ook de MER aan geeft	De inwerkingtreding van de Omgevingswet is uitgesteld naar 1-7-2022. Wij verwachten dat we de randweg onder de huidige wetgeving in procedure brengen. De Omgevingswet heeft verder geen invloed op de m.e.r.-procedure.
24	het blijft volgens mij altijd wenselijk om bij bestaande wegen aan te sluiten zodat het huidige landschap zomin mogelijk wordt aangetast en er zo weinig mogelijk landbouwgrond uit gebruik wordt genomen.	De bestaande wegen blijven zoveel mogelijk beschikbaar voor het lokale bestemmingsverkeer en landbouwverkeer.



25	Iets duidelijker en grotere kaart was wel fijn geweest	Wij hebben grotere kaarten op de website https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/randweg-klaaswaal geplaatst, waarbij volledig kan worden ingezoomd op een locatie.
26	Voor de variant waarbij op de Rijksstraatweg wordt aangesloten (4), zal de drukte, snelheid en geluidsoverlast toenemen voor de bewoners. Is hier over nagedacht? Waarom zou hiervoor gekozen worden in plaats van achter de bedrijven langs te gaan?	Feitelijk geldt voor elk alternatief dat de woningen die in de buurt van een alternatief komen de meeste hinder ondervinden van een alternatief. Bij de alternatieven 1 t/m 3, die aansluiten op de Energieweg, betekent dit dat de Energieweg zwaarder belast wordt en dat de mensen die daar wonen mogelijk extra hinder krijgen. Datzelfde geldt bij alternatief 4 voor de woningen die daar dichterbij gesitueerd zijn, bijvoorbeeld langs het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg. In het MER wordt integraal over de hele gemeente bepaald hoeveel woningen er per alternatief voor het aspect geluid belast worden boven de voorkeurswaarde voor geluid. Op die manier wordt objectief voor bestuurders in beeld gebracht welk alternatief vanuit verkeersgeluid het beste gekozen kan worden. Hetzelfde geldt voor elk van de andere milieuaspecten. Nu kan het zo zijn dat op het ene aspect het ene alternatief beter is en op het andere aspect een ander alternatief. Dan is het een kwestie van bestuurlijke afweging voor het gemeentebestuur om uit al die informatie het beste alternatief te kiezen.
27	Zelfs de tekeningen zijn niet duidelijk!!	Wij hebben grotere kaarten op de website https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/randweg-klaaswaal geplaatst.
28	Worden deze kaarten ook wat gedetailleerder toegestuurd na deze avond zodat alles duidelijk bekeken kan worden. Dit is voor mij niet duidelijk te zien	De opname, presentatie en grotere kaarten hebben wij op de website https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/randweg-klaaswaal geplaatst.
29	We kunnen de routes langs/over ons huis niet goed zien	Wij hebben grotere kaarten op de website https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/randweg-klaaswaal geplaatst.
30	Voor welk verkeer zijn de westelijke varianten bedoeld? Effect van deze varianten lijkt erg minimaal.	De westelijke varianten van de randweg zijn evenals de oostelijke varianten bedoeld om verkeer uit de kern te halen en via de randweg af te wikkelen. Ook de westelijke varianten leiden tot meer dan een halvering van het verkeer op de Molendijk in de kern Klaaswaal.
31	Wat is het verschil tussen westelijke randweg en evt. het verbreden van de A29	De westelijke randweg trekt voornamelijk regionaal verkeer binnen de Hoeksche waard naar zich toe. Een verbreding van de A29 zal vooral effect hebben voor het lange afstand verkeer op landelijke schaal, maar



	want daar lijkt de westelijke variant op.	nagenoeg geen effect hebben op het verkeer dat nu over de Molendijk rijdt.
32	op de deze tekening in de presentatie kun je het niet zien, er zijn toch wel duidelijkere tekeningen?	Wij hebben grotere kaarten op de website https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/randweg-klaaswaal geplaatst.
33	Nemen jullie ook de ervaringen van eerdere aangelegde randwegen mee?	Voor zover daar gebruik van kan worden gemaakt worden ervaringen hierover gedeeld.
34	Met Ctrl en scrolwiel kan het groter gemaakt worden	Deze oplossing is juist.
35	Kijk als bureaustudie ook eens naar de aanleg randweg Zevenbergen. Met name effect op omgeving en hoge kosten	Voor de effecten op de omgeving in de Hoeksche Waard wordt de m.e.r. uitgevoerd. Deze effecten zullen anders zijn dan bij de randweg van Zevenbergen. Dat geldt ook voor de kosten.
36	Wanneer is deze verkenning gedaan?	De verkeerskundige bureauverkenning is in maart en april 2021 uitgevoerd.
37	zoals in de eerdere informatieronde al gevraagd, Wanneer er wordt gekozen voor de variant 4e Moerweg-botweg welke binnen +/-100 meter van de bestaande woningen komt. Welke maatregelen staan dan op stapel om de geluidsoverlast en de fijnstof overlast tegen te gaan?	Eerst worden de alternatieven nu onderling vergeleken op alle milieueffecten. Na afweging en keuze van een voorkeursalternatief worden de maatregelen behorend bij dat voorkeursalternatief bepaald en uitgewerkt. Op dit moment is het te vroeg om daar concrete uitspraken over te kunnen doen.
38	Is er rekening gehouden met de corona thuiswerk situatie? worden toch minder verkeersmomenten.	In het verkeersmodel van Goudappel Coffeng is nog geen rekening gehouden met de effecten van corona. Wij hebben de verwachting dat op de lange termijn dat niet tot extreme wijzigingen gaat leiden. Het kan zijn dat het leidt tot enige reductie, maar dat zou dan betekenen dat bijv. de verkeersprognose die we nu hebben voor 2035 mogelijk pas een paar jaar later gerealiseerd gaat worden. Voor alsnog willen we ons niet rijk rekenen met allerlei reducties als gevolg van corona. Wij gaan nu uit van dit verkeersmodel dat nog geen rekening houdt met corona, zodat we in ieder geval de milieueffecten niet



		gaan onderschatten (minder verkeer kan leiden tot gunstigere milieueffecten). Dat is op dit moment de overweging om dit model te gebruiken als basis voor de bepaling van de milieueffecten.
39	Wat is het budget voor deze weg? met de steeds strengere milieueisen en stijgende bouwkosten zullen de kosten flink toenemen.	Er is nog geen budget vastgesteld voor de randweg. Na het uitwerken van het voorkeurstracé kunnen de kosten worden geraamd en afspraken worden gemaakt tussen provincie en waterschap hoe de kosten verdeeld worden. Voor het aandeel van de gemeente is het budget van de voormalige gemeente Cromstrijen voor de bypass in de nieuwe gemeente gereserveerd.
40	Randweg Zevenbergen is 2 km en teller staat op 40 miljoen. Dit traject wordt 5km	De berekening van de aanlegkosten en de verdeling daarvan moet nog plaatsvinden. Het aandeel van de gemeente is dus nog niet bekend.
41	Het kan toch niet zo zijn dat in de oostelijke variant een 80 km-weg wordt aangelegd, die vlak langs bestaande woningbouw gaat lopen !!!!	Bij aanleg van een randweg zullen er woningen moeten verdwijnen en zullen ook woning in de nabijheid van de weg gehandhaafd kunnen blijven, onder voorwaarde dat aan alle wettelijke eisen wordt voldaan. Per saldo zal het milieubelang gediend moeten zijn met de gekozen oplossing.
42	Er komen wel 120 extra woningen noordelijk Oud-Cromstrijensedijk oost	Deze woningbouwopgave is meegenomen in de verkeerskundige bureaustudie en zal ook verder in het MER meegenomen worden in de onderzoeken.
43	Wordt bij de oostelijke varianten een aansluiting naar het industrieterrein Klaaswaal gerealiseerd i.p.v. naar de Rijksstraatweg?	Dat klopt. Bij de oostelijke alternatieven komt vanaf de randweg een verbinding naar het industrieterrein Klaaswaal, zodat het vrachtverkeer direct via de randweg ontsloten wordt. Daarnaast wordt dan een nieuwe verbinding zuidelijk langs het bedrijventerrein aangelegd om de Oud Cromstrijensedijk oostzijde binnen de kom te kunnen ontlasten.
44	Geen ontlasting van de Oud Cromstrijensedijk maar verzwaring van de Oud Cromstrijensedijk OZ richting het Oosten.	De alternatieven met een randweg en een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein leiden allemaal tot een forse reductie op het westelijke deel van de Oud Cromstrijensedijk Oostzijde binnen de kom. Op het gedeelte Oud Cromstrijensedijk Oostzijde wordt, afhankelijk van het te kiezen alternatief, geen toename of een toename tussen 0 en 22% voorzien. Deze hoeveelheid verkeer kan op de huidige weg worden verwerkt.
45	Dit lost niets op aan de oostzijde want overige verkeer blijft gaan en die zijn t probleem	Volgens de verkeerskundige bureaustudie worden met de randwegoplossingen die worden meegenomen in de MER-onderzoeken de beoogde verkeerskundige doelen gerealiseerd.



46	Welke maatregelen worden dan genomen om de druk op dijk en de aanliggende woningen op Oud Cromstrijensedijk OZ oost kant verder te voorkomen??	De verkeersintensiteit op het oostelijk deel van de Oud-Cromstrijensedijk oostzijde blijft bij alle te onderzoeken alternatieven zodanig dat het verkeer op de dijk verwerkt kan worden, zodat geen maatregelen overwogen worden.
47	Het buitengebied gaat dus nu belast worden	Het klopt dat een verplaatsing van verkeer naar het buitengebied ook een verplaatsing van de bijbehorende hinder betekent, maar per saldo wordt de hinder daarmee voor bewoners naar verwachting wel beperkt. Dit onderzoeken we in het MER.
48	Buitengebied houdt op te bestaan denk ik	Deze visie wordt door de gemeente niet gedeeld.
49	Een afslag op de A29 naar Klaaswaal zou een hele hoop op kunnen lossen. Is daaraan gedacht	Daar is wel naar gekeken op basis van een eerdere gelijksoortige reactie; maar gezien de verkeersstromen die nu de kern Klaaswaal belasten, die vooral noord-Zuid gericht zijn, lost een extra aansluiting de A29 deze verkeersproblematiek in Klaaswaal niet op.
50	De werkgroep randweg is tot heden alleen een aanhorders groep geweest.	De werkgroep is groot en samengesteld met een heleboel tegengestelde belangen. Wij komen de komende bijeenkomst met de werkgroep met voorstellen hoe we dit anders kunnen inrichten en beter kunnen benutten. We gaan met de werkgroep in gesprek over hun rol, verwachtingen en hoe we met elkaar verder gaan in dit proces.
51	Kijk naar de rand weg in Strijen kosten 10 Miljoen en werkt ook niet	Deze conclusie kunnen wij zonder onderzoek hiernaar niet bevestigen.
52	Wordt bij de variant met aansluiting op de Rijksstraatweg ook rekening gehouden met de verkeerssituatie in Numansdorp waar de Centrale As (Rijksstraatweg/Burg. de Zeeuwstraat) al zwaar is overbelast?	Daar wordt rekening mee gehouden. In het MER brengen wij ook in beeld wat dat alternatief betekent binnen Numansdorp. Uiteindelijk zal het gemeentebestuur ook die aspecten van de gevolgen van een bepaalde oplossing voor de omliggende wegen, bijvoorbeeld voor de wegen in Numansdorp, mee willen nemen bij haar totale afweging. Het klopt dat als alternatief 4 gekozen wordt, dit effect kan hebben op de Rijksstraatweg binnen Numansdorp. Dat zal dan op dat moment een negatief aspect zijn voor alternatief 4.
53	welke inspraak heeft de werkgroep op de beslissingen van de gemeente en hoe transparant is de gemeente naar deze werkgroepen?	Wij delen zo veel mogelijk alle informatie die wij beschikbaar hebben. Dat doen we met de werkgroep en op de website van de gemeente. Het is niet zo dat de werkgroep meer informatie heeft die anderen niet kunnen raadplegen. Met de werkgroep kunnen we wel meer inhoudelijk op de details rondom het ontwerp van de randweg ingaan en op de overlast die de randweg



		<p>mogelijk veroorzaakt. Daarbij proberen we op een zo goed mogelijke manier te luisteren. Het is wel zo dat wij als gemeente een hele brede afweging moeten maken in het algemeen belang en dat wij heel vaak met de mensen praten over een individueel belang. Daar luisteren we graag naar. Als gemeente moeten we dat afwegen tegen het algemeen belang. Op die manier bespreken we met de werkgroep wat er speelt.</p>
54	De westelijke varianten zullen alleen maar stimulerend werken voor extra sluipverkeer	De verkeerskundige bureaustudie laat zien dat aanleg van een westelijke randweg het noord-zuid verkeer in Klaaswaal meer dan halveert, zoals beoogd en dat de verkeersintensiteit op de A29 maar heel beperkt met 900 mvt per etmaal afneemt. Die 900 mvt kiezen dan een route door de Hoeksche Waard, deels via de randweg.
55	Geldt voor elke variant	Dit slaat vermoedelijk op een andere reactie die eerder beantwoord is.
56	met Huiseigenaren wordt daar ook nog mee gecommuniceerd ????	Ja, met eigenaren die door één van de te onderzoeken alternatieven geraakt worden, wordt individueel gecommuniceerd.
57	Welke maatregelen worden dan genomen om de druk op dijk en de aanliggende woningen op Oud Cromstrijensdijk OZ oost kant verder te voorkomen??	De verkeersintensiteit op het oostelijk deel van de Oud-Cromstrijensdijk oostzijde blijft bij alle te onderzoeken alternatieven zodanig dat het verkeer op de dijk verwerkt kan worden, zodat geen maatregelen overwogen worden.
58	Persoonlijke informatie is wel gewenst	Ja, met eigenaren die door één van de te onderzoeken alternatieven geraakt worden, wordt individueel gecommuniceerd.
59	volgens mij gaat er aan de andere kant van de brug veel verkeer parallel rijden om zo op de molendijk terecht te komen	Gedoeld wordt waarschijnlijk op verkeer dat via de parallelweg op de Haringvlietbrug naar de Hoeksche Waard rijdt. Deze route is aan de zuidkant niet erg toegankelijk. Ook al wordt hiervan gebruik gemaakt, toch gaat dit naar het beeld van de gemeente niet om grote aantallen motorvoertuigen.
60	Molendijk kan niet verkeersluw worden gemaakt i.v.m. de hulpdiensten die aan deze dijk zitten.	Met de hulpdiensten zal bij de verdere uitwerking rekening gehouden worden.
61	Als ik het goed gezien heb in de verwachting van de verkeersdrukke dan komt bij een Oostelijke variant een verkeersdrukke op zowel	Bij de Oud Cromstrijensdijk WZ neemt het verkeer binnen de kom sterk af bij aanleg van een randweg en buiten de kom licht af. Evenzo neemt het verkeer op de Oud Cromstrijensdijk OZ binnen de kom sterk af bij aanleg van een randweg en aangepaste ontsluiting van het bedrijventerrein. Op het gedeelte Oud



	de Oud Cromstrijensedijk WZ als ook de Oud Cromstrijensedijk OZ (Oost). Hoe kan dat?	Cromstrijensedijk ten oosten van de oostelijke randweg neemt het verkeer licht toe door extra verkeer in relatie tot het oostelijk deel van de Hoeksche Waard. Deze toename kan verwerkt worden op de huidige rijbaan.
62	Hoe serieus worden alle opmerkingen genomen, of ligt de uitkomst bestuurlijk al vast?	Het is op dit moment het voornemen om de alternatieven die overgebleven zijn in het NRD te beschrijven en mee te nemen in de MER onderzoeken. Als vanuit deze avond en het komende overleg met de werkgroep Randweg Klaaswaal nog zwaarwegende motieven of argumenten komen om ook andere alternatieven mee te nemen, dan zal de gemeente dat zeker overwegen.
63	Als agrarische gemeente hebben we met veel landbouwverkeer te maken. Mogen die ook over de randweg	Nee, bij dit type weg, een gebiedsontsluitingsweg, wordt geen landbouwverkeer op de ontsluitingsweg toegestaan. Dat betekent niet dat we geen oog hebben voor het landbouwverkeer. Want we hebben hier zowel te maken met de noord-zuid-verbindingen als oost-west-verbindingen voor het landbouwverkeer. Als uitwerking in het MER zullen we ook oplossingen zoeken die zorgen dat het landbouwverkeer zich straks op een goede manier kan blijven afwikkelen. Het zal daarbij geen gebruik maken van de randweg.
64	Ben nog steeds van mening dat er andere alternatieven zijn dan de genoemde	De gemeente heeft alle alternatieven die eerder zijn overwogen en bij de zienswijzen op de NRD zijn ingediend opnieuw beschouwd, en zal die alternatieven verder in het onderzoek meenemen die volgens de verkeerskundige bureaustudie de doelstellingen van verkeersreductie in de kern van Klaaswaal bereik brengen.
65	Ik vraag mij af of er nog ouders in Numansdorp en Klaaswaal zijn die hun schoolgaande kinderen (milieuvriendelijk) laten fietsen van Numansdorp naar Oud-Beijerland want de beste kinderen moeten dus langs de drukke N488 (en zelfs als ze op de brommer zitten op de N488 zelf!) Ook zijn er veel gevaarlijke kruisingen die verkeerstechnisch behoorlijk tegenstrijdig	Die route via de N488 zal of volledig of grotendeels worden ontlast van verkeer bij aanleg van een randweg en deels dan ook anders worden ingericht met zo mogelijk meer ruimte voor de fietsers. Alle voorziene woning-bouwontwikkelingen zijn meegenomen in de verkeerskundige doorrekening van de alternatieven en zijn dus in de gepresenteerde verkeerscijfers verwerkt. Er wordt bij de verdere uitwerking ook gekeken welke aanvullende maatregelen buiten de kom nodig zijn als gevolg van de aanleg van een randweg.



	<p>zijn. Nu gaat het alleen om ontlasting en verkeersveiligheid in Klaaswaal, maar moet er niet ruimer gekeken gaan worden. Er gaan in de toekomst behoorlijk wat woningen (Torensteepolder en Klaaswaal) gebouwd worden, dit betekent meer verkeersbewegingen en belasting en geluidsoverlast.</p>	
66	<p>Doe zover mogelijk van de bewoning de randweg en maak ertussen in een prachtig park en wandelroute van.</p>	<p>Bij de uitwerking wordt gekeken naar meekoppelkansen in relatie tot landschappelijke inpassing, wandelroutes en fietspaden.</p>
67	<p>Numansdorp heeft toch een randweg???</p>	<p>Voor de ontlasting van de Rijksstraatweg in Numansdorp is eerder de Wethouder van de Veldeweg aangelegd. Dit is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.</p>
68	<p>Ik zou toch ook echt graag willen weten wat de kosten schatting is. Ik heb toch het gevoel dat hier een beetje te luchtig over wordt gedaan. Tenslotte betalen wij deze weg.</p>	<p>Er is nog geen budget vastgesteld voor de randweg. Na het uitwerken van het voorkeurstracé kunnen de kosten worden geraamd en afspraken worden gemaakt tussen provincie en waterschap hoe de kosten verdeeld worden. Voor het aandeel van de gemeente is het budget van de voormalige gemeente Cromstrijen voor de bypass in de nieuwe gemeente gereserveerd.</p>
69	<p>Dit betekent het probleem verleggen van Klaaswaal naar Numansdorp??</p>	<p>De effecten van aanleg van een randweg voor Numansdorp zal mee worden beschouwd bij de verkeerskundige beoordeling van de alternatieven.</p>
70	<p>De werkgroep is niet eens uitgenodigd voor vandaag, moest het in de digitale krant lezen omdat we die niet thuisbezorgd krijgen...</p>	<p>De gemeente heeft er bewust voor gekozen eerst de direct geraakten door de nieuwe tracés te informeren en daarna de werkgroep. We hopen dat daar begrip voor is.</p>
71	<p>Kan er ook een werkgroep voor het buitengebied gemaakt worden</p>	<p>De meeste deelnemers van de werkgroep komen nu al vanuit het buitengebied. Nieuwe belanghebbenden vanuit de meer westelijke alternatieven kunnen zich alsnog aansluiten bij de werkgroep door aanmelding via het volgende emailadres:</p>



		randwegklaaswaal@gemeentehw.nl . De eerstkomende bijeenkomst met de werkgroep komen wij met voorstellen hoe we de werkgroep beter kunnen benutten. We gaan met de werkgroep in gesprek over hun rol, verwachtingen en hoe we met elkaar verder gaan in dit proces.
72	Welk algemeen belang er zijn bewoners die hun huis uit moeten	De aanleg van de randweg kan niet zonder daarmee eigendommen te raken. Dit hoeven niet alleen woningen te zijn, maar kunnen ook agrariërs/grondeigenaren zijn. We moeten zorgvuldig met de belangen van al deze mensen omgaan en zullen in individuele gesprekken hierover afspraken met hen maken.
73	Kan de flitspaal op de Oud-Cromstrijensedijk westzijde terugkomen? Er wordt achterlijk hard gereden	Welke maatregelen nodig zijn op de lokale wegen om zoveel mogelijk verkeer naar de nieuwe randweg te drukken, maakt deel uit van het onderzoek dat we gaan uitvoeren. Welke dat zijn kunnen we nu dus nog niet aangeven.
74	Bommelskoussedijk en Korteweg zijn al een RACEBAAN	Met de aanleg van de randweg zullen ook op de omliggende lokale wegen maatregelen nodig zijn, om het gebruik van deze wegen als verbindingsweg te ontmoedigen.
75	telt de dagelijkse file als calamiteit?	Dagelijkse files moeten ook verwerkt zijn in de verkeerstellingen die gebruikt zijn ter toetsing van het verkeersmodel en zijn in die zin al in het model verwerkt. Zij gelden dus niet als calamiteit.
76	welke variant er ook komt kan er eindelijk ook eens gehandhaafd worden op snelheid op de dijken. met meer verkeer op de dijken is het eerder een provinciale weg	Met de aanleg van de randweg zullen ook op de omliggende lokale wegen maatregelen nodig zijn, om het gebruik van deze wegen als verbindingsweg te ontmoedigen. Deze maatregelen moeten ook de snelheid op deze wegen omlaag brengen.
77	Dus landbouw gaat gewoon over de molendijk	Het streven is het landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kom van Klaaswaal af te wikkelen. Vandaar dat een nieuwe oost-west landbouwverbinding ten zuiden langs het bedrijventerrein van Klaaswaal is voorzien, die ook verbonden wordt met de 4e Moerweg en Botweg, zodat dit landbouwverkeer zich via deze routes kan afwikkelen. Daarnaast is er nog wel lokaal landbouwverkeer dat daar moet zijn.
78	Welk verkeer reduceer je dan op de Molendijk met de westelijke varianten? Enkel verkeer van A29 afslag Numansdorp naar Westmaas/ Mijnsheerenland?	Naast verkeer in relatie tot de afslag A29 bij Numansdorp en de Hoeksche Waard, verwerkt een westelijke randweg vooral ook verkeer tussen Numansdorp en het noorden en het oosten van de Hoeksche Waard, dus regionaal verkeer.



79	Echt niets wijzer geworden	Wij vinden het jammer dat u niets wijzer bent geworden. Wij willen alle belanghebbenden zoveel mogelijk betrekken bij het proces. U kunt altijd gebruik maken van de mogelijkheid voor een persoonlijk overleg om een en ander nader toegelicht te krijgen.
80	Als het landbouwverkeer met die verschrikkelijk grote wielen maar niet over dezelfde weg moet als de schoolkinderen	Het is de bedoeling dat te voorkomen, door voor het landbouwverkeer eigen routes te ontwikkelen in relatie tot de aanleg van de randweg.
81	Als landbouwvoertuigen niet over de randweg mogen dan is het nog hopeloos op de dijk !!!!	Het streven is het landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kom van Klaaswaal af te wikkelen. Vandaar dat een nieuwe oost-west landbouwverbinding ten zuiden langs het bedrijventerrein van Klaaswaal is voorzien, die ook verbonden wordt met de 4e Moerweg en Botweg, zodat dit landbouwverkeer zich via deze routes kan afwikkelen. Daarnaast is er nog wel lokaal landbouwverkeer dat daar moet zijn.
82	Gemeente doe ook wat met onze vragen en opmerkingen. A.u.b.	Alle vragen en opmerkingen die niet op de informatieavond aan bod komen, worden behandeld in het op te stellen vraag en antwoord document. Wij zullen uiteraard evalueren of we uw inbreng mee kunnen nemen in de onderzoeken.
83	Nog meer verkeer op de dijken en meer belasting voor de huizen	De verkeerkundige bureauverkenning waarbij alle alternatieven verkeerskundig zijn doorgerekend, laten juist het tegendeel zien: het verkeer wordt vooral afgewikkeld op wegen die daarvoor geschikt (gemaakt) zijn.
84	Het landbouw verkeer rijdt net zo hard als de auto's dus dat kan best over de randweg	Aangezien het landbouwverkeer geen 80 km/uur mag rijden, zou het op de randweg de doorstroming belemmeren en ook tot onveiligheid leiden vanwege snelheidsverschillen en ongewenste inhaalbewegingen. Vandaar dat geen landbouwverkeer via de randweg wordt toegestaan.
85	Bedenk bij elke variant hoe je de verkeersstromen op de provinciale wegen (N-wegen) kan houden en niet via 60km wegen zoals de Oud Cromstrijensedijk WZ en OZ	De dijkwegen zullen hoe je het ook wendt of keert een functie blijven behouden voor het verkeer als erftoegangswegen.
86	Is het een idee om daar waar de randweg gaat komen ter compensatie langs de randweg	Bij de uitwerking wordt gekeken naar meekoppelkansen, zoals in relatie tot landschappelijke inpassing.



<p>nieuwe natuur aan te leggen, bijvoorbeeld met brede singels en tussengelegen groenstroken. Deze nieuwe natuur zou dan gelijktijdig als geluidbuffer kunnen dienen, waarbij de randweg tevens aan het directe zicht wordt onttrokken.</p>	
---	--