

Nota beantwoording zienswijzen

Verkenning

Tracéstudie Westelijke ontsluitingsroute Numansdorp



1. Inleiding

In en rondom Numansdorp zijn meerdere ruimtelijke ontwikkeling in uitvoering of in voorbereiding. Hierbij spelen onder andere de ontwikkeling van de Torensteepolder, de verplaatsing van het zwembad De Waterstee en de herinrichting van de Bomenbuurt. Deze ontwikkelingen leiden tot een toenemende verkeersdruk op het wegennet van Numansdorp, waardoor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten ontstaan. Deze knelpunten uiten zich voornamelijk op de zogenaamde centrale as, welke wordt gevormd door de Rijksstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat. Op basis van uitgevoerd onderzoek is door de gemeenteraad van Hoeksche Waard op 8 maart 2022 besloten om het aantal verkeersbewegingen op de centrale as Numansdorp met ten minste 30% te verminderen.

Daarnaast wil een initiatiefnemer de Molenpolder ontwikkelen tot nieuwe woonwijk met in totaal maximaal 1.500 woningen. Als gevolg hiervan zal de verkeersdruk op de centrale as verder toenemen. Gezien de ambitie om de centrale as te ontlasten en de Molenpolder bereikbaar te maken, ontstaat de noodzaak voor de gemeente Hoeksche Waard om de mogelijkheden voor een nieuwe ontsluitingsroute naar Numansdorp te onderzoeken. Met de nieuwe route moeten de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming van het verkeer door Numansdorp en de nieuwe woonwijk in de Molenpolder bevorderd worden.

In 2023 startte verkeerskundig bureau Goudappel in opdracht van de gemeente een verkenning. In de verkenning onderzochten zij verschillende varianten en toetsten deze op onderwerpen als verkeer, geluid, landschap, cultuurhistorie, bodem, natuur, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De tracéstudie met bijbehorende oplegnotitie en het participatieplan lagen van dinsdag 4 februari tot en met woensdag 19 maart 2025 ter inzage. Op 3 en 10 februari 2025 vonden twee inloopbijeenkomsten plaats. Tijdens deze bijeenkomsten konden de aanwezigen een schriftelijke reactie achterlaten en aangeven of wij deze wel of niet mochten betrekken bij het vervolg van dit proces.

Tijdens de inzage periode ontvingen wij 65 zienswijzen. Tijdens de bijeenkomsten gaven 51 mensen een reactie via de formulieren die op de bijeenkomsten beschikbaar waren. In deze Nota beantwoording zienswijzen geven wij een reactie op de ontvangen zienswijzen en reacties. De zienswijzen en reacties vatten wij samen en beantwoorden wij. Bezoekers van de bewonersavonden die niet aangaven dat hun reactie mag worden betrokken in het vervolg kunnen, wanneer zij het antwoord op hun reactie willen weten, contact opnemen met de gemeente.

Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de persoonsgegevens van de indieners van de zienswijzen geanonimiseerd.

Vervolgproces

Het doel van de terinzagelegging van de tracéstudie met bijbehorende oplegnotitie en het participatieplan was om de omgeving breed te informeren en de verschillende belangen vanuit de omgeving te inventariseren. Op deze wijze kon men aandacht vragen voor bepaalde onderzoeksthema's. Voor het bepalen van het voorkeurstacé worden de onderdelen uit de zienswijze betrokken, nader uitgewerkt en maken daarmee onderdeel uit van de afweging voor het vervolg.



Overzicht ingebrachte zienswijzen en reactie

Diverse zienswijzen kennen overlap in de ingebrachte punten en geven aanleiding voor het uitvoeren van nader onderzoek of het uitwerken van bepaalde onderdelen in een (globaal) ontwerp. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de meeste ingebrachte punten.

Tabel 1.1 Overzicht meest voorkomende zienswijzen

Zienswijze of reactie	Conclusie
Vlielandersstraat Als gevolg van de realisatie van tracé 2 of 3 zijn er zorgen over de impact op de Vlielandersstraat. Hierbij werd aandacht gevraagd voor de bestaande speeltuin, de verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en het woongenot.	De impact op de Vlielandersstraat maakt onderdeel uit van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Als onderdeel van de tracéstudie stellen we een inrichtingsontwerp op van onder andere de Vlielandersstraat.
Waardevermindering woningen Indieners maken zich zorgen over de waardevermindering van hun woningen als gevolg van de realisatie van de tracés.	Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.
Trillingen Indieners maken zich zorgen over de toename van vrachtverkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning.	Naar aanleiding van de zienswijzen wordt aanvullend een trillingenonderzoek uitgevoerd en wegen we dit aspect mee bij de keuze voor een voorkeurstracé.
Geluidsoverlast Indieners hebben zorgen over toename van geluidsbelasting bij hun woningen.	Voor de afweging voor een voorkeurstracé voeren we geluidsonderzoek uit. Hierin wordt ook onderzoek gedaan naar het toepassen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te beperken.
Biodiversiteit In diverse zienswijzen werd aandacht gevraagd voor het effect op biodiversiteit in het gehele gebied en het behoud van het Numansdorpsebos.	Voor de afweging voor een voorkeurstracé voeren we ecologisch onderzoek uit. Hierin worden aanwezige beschermde soorten geïnventariseerd. De impact op deze soorten en op het bos maakt onderdeel uit van de tracékeuze.
Aanpassing of combinatie van tracés Verschillende indieners droegen suggesties aan voor de aanpassing en/of combinatie van de tracés.	Na zorgvuldige afweging van de aangedragen suggesties zijn twee aanpassingen van de tracés als extra subvarianten meegenomen in het onderzoek.
Aansluiting N487 Voor de aansluiting op de N487 werd diverse keren de wens ingebracht om van de aansluiting met de Volgerlandseweg een rotonde te maken.	In overleg met de Provincie Zuid-Holland onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de N487 mogelijk is. Dit maakt onderdeel uit van de tracéstudie.
Aansluiting A29 Diverse indieners vroegen om te onderzoeken of een op- en of afrit op de A29 bij de Molendijk mogelijk is en mogelijk te combineren valt met één van de tracés.	In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.





2. Beantwoording van de zienswijzen

2.1 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 1

1. Extra aansluiting A29

Indiener doet de suggestie om op de Molendijk ter hoogte van de A29 twee rotondes te realiseren en een op- en afrit op de A29 te maken.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

2. Rotonde Volgerlandseweg – N487

Indiener stelt voor om ter plaatse van de kruising Volgerlandseweg – N487 een rotonde te realiseren.

Reactie college

In overleg met de Provincie Zuid-Holland onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de N487 mogelijk is.

2.2 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 2

1. Toename van verkeersonveiligheid (voor kinderen), geluidsoverlast en trillingen nabij Vlielandersstraat

Indiener geeft aan belang te hechten aan de rustige en vooral kindvriendelijke buurt waar zij wonen. Door de toenemende hoeveelheid verkeer zijn er zorgen over de verkeersonveiligheid, met name ook voor de kinderen. Ook zijn er zorgen over geluidsoverlast en trillingen als gevolg van deze toename aan verkeer.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Wij nemen deze effecten mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurs tracé.

2. Wandel- of fietspad richting het dorpscentrum

Indiener ziet graag een wandel- of fietspad richting het dorpscentrum gerealiseerd worden, zodat men vaker de fiets pakt.

Reactie college

In de huidige situatie zijn wandelpaden op de Vlielandersstraat richting het centrum aanwezig. Als onderdeel van de tracéstudie stellen we een ontwerp op van de inprikkers. Bij het ontwerpen van deze inprikkers (Vlielandersstraat en Hallinxweg) wordt ook rekening gehouden met het fietsverkeer.

2.3 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 3

1. Toename van verkeersonveiligheid in de Vlielandersstraat

De Vlielandersstraat is voor indiener de toegang tot het dorpscentrum. Door het toenemen van zowel 'gewoon' verkeer als het groot verkeer in de vorm van bussen en vrachtwagens heeft indiener zorgen over het waarborgen van de (verkeers)veiligheid.



Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

2. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot niet zal verbeteren indien voor tracé 2 of 3 gekozen wordt. Door een stroom van verkeer door het gedeelte waar nu de natuur het voor het zeggen heeft, zal de stikstof/fijnstof en vooral het lawaai voor een ongezonde situatie zorgen. Wanneer de wind uit het zuiden/zuidwesten waait, zal dit nog eens versterkt worden.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken waar mogelijk naar mitigerende of aanvullende maatregelen om hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten.

3. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

4. Alternatief voorstel tracé 2 en 3

Indiener stelt voor om tracé 2 of 3, vanaf de provinciale weg N487 gezien, tot aan de Hallinxweg te laten lopen en vanaf daar gebruik te maken van bestaande wegen tot aan de nieuw te bouwen wijk (Molenpolder).

Reactie college

Indien de nieuwe randweg vanaf de provinciale weg N487 tot aan de Hallinxweg loopt, zal het verkeer vervolgens via de Hallinxweg, Burgemeester de Zeeuwstraat en Voorstraat naar de Molenpolder moeten rijden. Hierdoor wordt de centrale as (o.a. Burgemeester de Zeeuwstraat) niet ontlast, wat één van de hoofddoelstellingen is voor dit project. Ook het extra belasten van de winkelstraat niet mogelijk zonder de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers alhier te verminderen.

2.4 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 4

1. Toename van trillingen

Indiener geeft aan dat de woningen halverwege de jaren 60 zijn gebouwd en door de toename van verkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt naar aanleiding van deze zienswijze meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.



2. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot zal verslechteren indien voor tracé 2 of 3 gekozen wordt door toenemende herrie en uitlaatgassen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten.

3. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.5 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 5

1. Toename verkeersonveiligheid

Door het toenemen van vrachtverkeer (op de Vlielandersstraat) heeft indiener zorgen over het waarborgen van de verkeersveiligheid.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten onder andere op het gebied van verkeersveiligheid nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

2. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot zal verslechteren indien voor tracé 2 of 3 gekozen wordt door toenemende herrie en het verdwijnen van het vrije uitzicht.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten.

3. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd.

Reactie college



Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.6 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 6

1. Toename verkeersonveiligheid

Door het toenemen van vrachtverkeer, gewoon verkeer en schoolgaande kinderen heeft indiener zorgen over de verkeersveiligheid.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom het centrum van Numansdorp. Wij nemen deze effecten mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

2.7 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 7

1. Toename verkeersonveiligheid

Door het toenemen van verkeer heeft indiener zorgen over het veilig buiten verblijven van huisdieren. Het voorstel om van de Vlielandersstraat een 30 km/h-zone te maken wordt niet realistisch geacht, omdat handhaving hiervan moeilijk zal zijn.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Wij nemen deze effecten mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Ook wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat, zodat een maximumsnelheid van 30 km/h ook kan worden gehandhaafd. De gemeente draagt zorg voor handhaving van de maximumsnelheid.

2. Toename van trillingen

Indiener geeft aan dat door de toename van vrachtverkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

3. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot zal verslechteren indien voor tracé 3 gekozen wordt, doordat dit tracé te dicht bij bestaande woningen ligt. Dit heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van de bewoners in de directe omgeving.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten.



4. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.8 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 8

1. Toename verkeersonveiligheid

Door het toenemen van vrachtverkeer heeft indiener zorgen over de verkeersveiligheid.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom het centrum van Numansdorp. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

2. Toename van trillingen

Indiener geeft aan dat de toename van vrachtverkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen in de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

3. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot zal verslechteren indien voor tracé 2 of 3 gekozen wordt doordat de rust in de omgeving zal verdwijnen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten.

4. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd en vraagt zich af of hiervoor financiële compensatie aan de orde is.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.



2.9 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 9

1. Toename verkeersonveiligheid

Door het toenemen van verkeer heeft indiener zorgen over de verkeersveiligheid, ondanks het voorstel om van de Vlielandersstraat een 30 km/h-zone te maken.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Ook wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat, zodat een maximumsnelheid van 30 km/h ook kan worden gehandhaafd. De gemeente draagt zorg voor handhaving van de maximumsnelheid.

2. Toename van trillingen

Indiener geeft aan dat de toename van vrachtverkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen in de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

3. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot zal verslechteren indien voor tracé 2 of 3 gekozen wordt doordat de rust in de omgeving zal verdwijnen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten.

4. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd en beroept zich op planschade.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.10 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 10

1. Bezwaren tegen tracé 2 en 3

Indiener geeft aan de volgende bezwaren te hebben tegen tracé 2 en 3

- De routes liggen dusdanig dicht bij de woningen aan de westzijde van Numansdorp dat het woongenot sterk achteruitgaat;



- Voor de bewoners van de percelen aan de Middelsluisdijk Westzijde (bijv. nr 81 en 83) en de Hallinxweg (bijv. nr 26 en 28) zal de afname van het woongenot nog groter zijn;
- De inpassing van tracé 3 lijkt onhaalbaar zonder een significante aanpassing van de omgeving.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de door indiener benoemde aspecten. Daarbij houden we ook rekening met de impact op de bestaande woningen en percelen in en rond Numansdorp, en aan de Middelsluisdijk Westzijde en Hallinxweg.

2. Suggesties voor tracé 2 en 3

Gevraagd wordt om de volgende aspecten te verwerken in tracé 2 en 3

- Ter plaatse van de kruising Volgerlandseweg en de Provincialeweg (N487) een rotonde te realiseren;
- Ter plaatse van de kruising Volgerlandseweg met de Middelsluisdijk Westzijde een doorgang te realiseren, zoals bij de kruising tussen de Schuringsdijk en de Torensteelaan;
- Bij de aansluitingen van de Hallinxweg en Vlielandersstraat de maximumsnelheid op die wegen tot 30 km/u te reduceren;
- Ten oosten van de aan te leggen route een aarden geluidswal van maximaal 50cm hoogte aan te leggen om de geluidsoverlast van het bandengeruis te reduceren. Door de beperkte hoogte blijven de zichtlijnen open.

Reactie college

Ten aanzien van de suggesties om tracé 2 en 3 aan te passen concluderen wij het volgende:

- Wij onderzoeken in de nadere verkenning samen met Provincie Zuid-Holland de mogelijkheid om van de kruising Volgerlandseweg en Provincialeweg N487 een rotonde te maken.
- Wij nemen uw suggestie om een doorgang te realiseren op de Middelsluisdijk Westzijde mee bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief, maar om de impact op de cultuurhistorisch beschermde Middelsluisdijk Westzijde te beperken heeft het de voorkeur om deze ongelijkvloers te kruisen. Op deze wijze is de ruimtelijke impact op de dijk het minst.
- Bij realisatie van een westelijke ontsluitingsroute zal de snelheid op de Hallinxweg en de Vlielandersstraat binnen de bebouwde kom 30 km/h zijn. Ook de inrichting van de wegen wordt aangepast op deze snelheid en de hoeveelheid verkeer. Buiten de bebouwde kom bedraagt de snelheid 60 km/h.
- Wij nemen uw suggestie om aan de oostzijde van de ontsluitingsroute een aarden geluidswal van 50 centimeter hoog te realiseren mee bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief.

3. Aanvullingen tracé 1

Indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor tracé 1, mede omdat daar de zichtlijnen vanaf de westkant van Numansdorp behouden blijven. Daarnaast worden nog enkele voorstellen gedaan voor het verbeteren van tracé 1.

Rotonde Volgerlandseweg



De wens wordt uitgesproken om ook bij tracé 1 ter plaatse van de kruising Volgerlandseweg – N487 een volwaardige rotonde te realiseren.

Kruising Volgerlandseweg met de Middelsluisdijk Westzijde

Daarnaast wordt ook aangegeven om een rotonde op de kruising van de Volgerlandseweg met de Middelsluisdijk Westzijde te realiseren.

Molendijk

Om de verkeersveiligheid te bevorderen stelt indiener voor om tussen de Veerhaven en Hallinxweg een apart wandel- en fietspad aan de noordkant van de Molendijk te realiseren.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar de landschappelijke impact van de tracés.

Ten aanzien van de suggesties om tracé 1 aan te passen concluderen wij het volgende

- Wij onderzoeken in de nadere verkenning samen met Provincie Zuid-Holland de mogelijkheid om van de kruising Volgerlandseweg en Provincialeweg N487 een rotonde te maken.
- Om de impact op de cultuurhistorisch beschermde Middelsluisdijk Westzijde te beperken heeft het de voorkeur om deze ongelijkvloers te kruisen. Op deze wijze is de ruimtelijke impact op de dijk het minst. Daarnaast hanteren we het uitgangspunt dat er geen uitwisseling van verkeer plaatsvindt tussen de nieuwe ontsluitingsroute en de Middelsluisdijk Westzijde. Daarmee voorkomen we dat doorgaand verkeer gebruik maakt van deze dijk. Het smalle dijkprofiel in combinatie met woningen dicht langs de weg maakt dat deze weg niet geschikt is om doorgaand verkeer te verwerken.
- Wij onderzoeken uw voorstel om een fiets- en wandelpad langs de Molendijk te realiseren. Echter is een fiets- en wandelpad aan de zuidkant van de Molendijk nog geschikter, omdat het fietsverkeer van en naar de bushalte bij de A29 de Molendijk dan niet hoeft over te steken.

2.11 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 11

1. Onlogische locatie Molenpolder

In de zienswijze wordt aangegeven begrip te hebben voor de urgentie om nieuwe woningen te bouwen, maar men vindt de locatie van de Molenpolder ten opzichte van het huidige wegennetwerk onlogisch. Woningbouwlocaties dicht bij de A29 in de buurt van de Intratuin zijn volgens indiener logischer.

Reactie college

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. U kunt uw zienswijze op de beoogde woningbouwlocatie in dat proces inbrengen.

2. Verleggen van het probleem naar de Vlielandersstraat

De Vlielandersstraat wordt van een doodlopende weg één van de drukste verkeersaders van het dorp.



Ook het verkeer van en naar de Torensteepolder zal gebruik gaan maken van de westelijke ontsluitingsroute in plaats van de oostelijke randweg. Indiener vraagt hoe dit wordt voorkomen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening gehouden met de toenemende verkeersdruk op de Vlielandersstraat. Hiervoor voeren we ook ontwerpend onderzoek uit.

Het verkeer van en naar de Torensteepolder zal gebruik (blijven) maken van de oostelijke randweg, omdat de Fortlaan richting de Torensteepolder wordt afgesloten. Het is mogelijk dat het verkeer van en naar de Torensteepolder gebruik maakt van de westelijke randweg en via de Vlielandersstraat en Wethouder van der Veldenweg rijdt, maar deze wegen worden hiervoor aangelegd en ingericht. Het is daarom geen doel op zich om het verkeer van en naar de Torensteepolder over deze wegen te weren.

3. Geluidsbelasting

Uit de studie van Goudappel blijkt dat maatregelen nodig zijn om de toename aan geluidsbelasting te compenseren. Indiener vraagt zich of deze maatregelen, zoals geluidsisolatie aan woningen, worden vergoed.

Reactie college

In de tracéstudie wordt het geluidsonderzoek geactualiseerd, waarbij benodigde maatregelen worden geïnventariseerd om de toename aan geluidsbelasting te compenseren. Bij het ruimtelijk plan, de vervolgfase van de tracéstudie, worden deze maatregelen verder onderzocht. Uit dat onderzoek zal blijken of geluidsisolatie aan woningen nodig is. De kosten hiervoor worden vergoed.

4. Toename van trillingen

Indiener geeft aan dat door de toename van vrachtverkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning. Gevraagd wordt wie eventuele gevolgschade compenseert.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

5. Verkeersveiligheid

Door het toenemen van zowel 'gewoon' verkeer als het groot verkeer in de vorm van bussen en vrachtwagens heeft indiener zorgen over de (verkeers)veiligheid rondom de huidige speeltuin en het voetbalveld aan de Vlielandersstraat.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé nemen we de impact op de verkeersveiligheid in de Vlielandersstraat mee.



6. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd en beroept zich op planschade.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

7. Leefbaarheid

Indiener geeft aan dat de leefbaarheid zal verslechteren indien voor tracé 2 of 3 gekozen wordt door toenemend verkeer en geluidsoverlast ondanks dat de Vlielandersstraat als 30 km/h-zone wordt ingericht.

Reactie college

Zie de beantwoording bij punt 5. Ook de impact op de leefbaarheid in de Vlielandersstraat wordt meegenomen in de afweging voor een voorkeurstacé.

2.12 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 12

1. Voorkeur tracé 1

Indiener geeft aan dat tracé 1 de meest effectieve route is voor het ontsluiten van de Molenpolder en daarnaast de minste hinder qua verkeersdruk en geluid veroorzaakt bij bestaande woningen. Voorgesteld wordt om de Rijksstraatweg, Burgemeester de Zeeuwstraat en Voorstraat tot en met de Molendijk verkeersluw te maken en een trajectcontrole aan te leggen, en aan het einde van de Voorstraat (op de Fortlaan) een bord verboden linksaf te slaan behalve voor de bus te plaatsen. Hierdoor wordt de oostelijke randweg gebruikt door de bewoners van de Torensteepolder i.p.v. de centrale as.

Reactie college

Het verkeer van en naar de Torensteepolder zal gebruik (blijven) maken van de oostelijke randweg, omdat, zoals indiener voorstelt, de Fortlaan richting de Torensteepolder wordt afgesloten. Ook wordt als onderdeel van dit project de Rijksstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat (de centrale as) heringericht als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Dit betekent dat maximumsnelheid wordt verlaagd, maar niet dat het verkeersluw wordt. Er zal in deze situatie wel minder verkeer gebruikmaken van de centrale as.

De effecten van tracé 1 met betrekking tot effectiviteit van de ontsluiting, verkeersdruk en geluidhinder bij bestaande woningen nemen wij mee in het onderzoek.

2. Aansluiting A29

De indiener geeft aan dat Rijkswaterstaat niet wil meewerken om de bus op- en afrit vrij te geven.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.



2.13 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 13

1. Voorkeur tracé 1

Indiener geeft aan dat tracé 1 de meest effectieve route is voor het ontsluiten van de Molenpolder en daarnaast de minste hinder qua verkeersdrukke en geluid veroorzaakt bij bestaande woningen. Voorgesteld wordt om de Rijksstraatweg, Burgemeester de Zeeuwstraat en Voorstraat verkeersluw te maken. Hierdoor wordt de oostelijke randweg gebruikt door de bewoners van de Torensteepolder i.p.v. de centrale as.

Reactie college

Het verkeer van en naar de Torensteepolder zal gebruik (blijven) maken van de oostelijke randweg, omdat, zoals indiener voorstelt. Ook wordt de Rijksstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat (de centrale as) heringericht als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Dit betekent dat de maximumsnelheid wordt verlaagd, maar niet dat het verkeersluw wordt. Er zal in deze situatie wel minder verkeer gebruikmaken van de centrale as.

De effecten van tracé 1 met betrekking tot effectiviteit van de ontsluiting, verkeersdrukke en geluidhinder bij bestaande woningen nemen wij mee in het onderzoek.

2.14 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 14

1. Tracé 1

Aangegeven wordt dat het realiseren van tracé 1 minder inspanning en kosten met zich meebrengt en een snelle, directe ontsluiting op de rijksweg vormt. Het verkeer wordt opgedeeld in twee stromen.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé nemen we de door indiener genoemde aspecten mee.

2. Hallinxweg

Indiener geeft aan dat de Hallinxweg te smal is om aan te sluiten op de nieuwe westelijke ontsluitingsroute. Ook de brug nabij de Burgemeester de Zeeuwstraat heeft een versmalling.

Reactie college

We voeren in het kader van de nadere verkenning (ontwerpend) onderzoek uit naar de herinrichting van de Hallinxweg. Hieruit zal blijken wel fysieke aanpassingen aan de Hallinxweg nodig zijn.

3. Overlast tracé 2 en 3

In geval van tracé 2 en 3 zorgen voor geluidsvervuiling en lichtvervuiling.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé zijn de door indiener genoemde aspecten meegenomen. Over het algemeen geldt dat er zo min mogelijk verlichting is buiten de bebouwde kom. Alleen op conflictpunten (zoals kruisingen) of eventueel langs erg drukke routes. In verband met horizonvervuiling is verlichting langs het volledige tracé in ieder geval niet gewenst.

4. Waardevermindering woning

Indiener geeft aan dat woningen aan de rand van Numansdorp in waarde zullen dalen, omdat deze nu aan de akkers liggen en in de toekomst aan de ontsluitingsroute.



Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.15 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 15

1. Biodiversiteit

In de zienswijze wordt toegelicht dat het akkerland tussen de Rijksweg en Numansdorp naast inkomsten voor de agrarische sector ook een gebied is waar sprake is van een hoge mate aan biodiversiteit. Indiener vraagt aandacht voor de druk op de natuur en het effect van de ontsluitingsroute op de dieren. De vogelpopulatie is ook divers en broedende vogels komen in het gebied voor.

Reactie college

Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit. In de afweging voor een voorkeustracé nemen we de effecten op beschermde plant- en diersoorten en de biodiversiteit mee.

2.16 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 16

1. Toename van verkeersonveiligheid in de Vlielandersstraat

De Vlielandersstraat is voor indiener de toegang tot het dorpscentrum. Door het toenemen van zowel 'gewoon' verkeer als het groot verkeer in de vorm van bussen en vrachtwagens heeft indiener zorgen over het waarborgen van de (verkeers)veiligheid.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeustracé nemen we de impact op de verkeersveiligheid in de Vlielandersstraat mee.

2. Toename van trillingen

Indiener geeft aan dat door de toename van vrachtverkeer en de trillingen als gevolg daarvan schade kunnen aanbrengen aan de woning.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen in de afweging voor de keuze van een voorkeustracé.

3. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woningen langs de Hallinxweg en de westelijke woonwijken van Numansdorp en beroept zich op planschade.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.



2.17 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 17

1. Nadelige gevolgen tracé 3

Indiener maakt zich zorgen over de nadelige gevolgen van een drukke weg bij tracé 3.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeustracé nemen we de impact als gevolg van de verkeerstoename op bestaande woningen mee.

2. Verlies agrarische grond

Na realisatie van de ontsluitingsroute blijft een ongunstig deel van het perceel van de eigenaar over, wat het bewerken van het perceel voor agrarische doeleinden moeilijk maakt.

Reactie college

Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren ook over de resterende gronden en de (on-)mogelijkheden om die te blijven gebruiken. Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving.

3. Onverwachtse berichtgeving

Door indiener wordt aangegeven dat onverwachts werd aangekondigd dat zij geen zeggenschap meer hebben over hun eigendom.

Reactie college

De inbreuk op het eigendomsrecht wordt in zoverre beperkt dat indiener niet wordt gestoord in het gebruik van het perceel. De vestiging van een voorkeursrecht betekent niet dat indiener op dit moment verplicht is om de onroerende zaak te verkopen. Alleen als indiener van plan bent om het perceel te vervreemden, zal indiener het perceel eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Onder vervreemding wordt onder andere verstaan de overdracht van de grond of het vestigen van een beperkt recht. Het algemene belang van de gemeente om regie te houden op de ontwikkeling en realisatie van de randweg weegt daarbij zwaarder dan de beperking voor eigenaren/beperkt gerechtigden.

2.18 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 18

1. Verlies agrarische grond

De realisatie van de ontsluitingsroute heeft als gevolg dat agrarisch land verloren gaat. Er blijft een kleiner perceel over wat het bewerken van het perceel voor agrarische doeleinden moeilijker maakt.

Reactie college

Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren ook over de resterende gronden en de (on-)mogelijkheden om die te blijven gebruiken. Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving.



2. Waardevermindering woning

Indiener maakt zich zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 3 wordt gerealiseerd.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

5. Afname woongenot

Indiener geeft aan dat het woongenot zal afnemen bij realisatie van tracé 3 door de toenemende verkeersdruk, toenemende geluidshinder en beperking van het vrije uitzicht. Tracé 3 ligt dicht tegen de woning van indiener geprojecteerd.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden rekening met de door indiener benoemde aspecten.

2.19 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 19

1. Tracé 1

Indiener geeft aan dat tracé 1 de goedkoopste oplossing is en de minste landschappelijke impact heeft. Ook wordt aangegeven dat hier de minste maatschappelijke weerstand wordt verwacht. In het onderzoeksrapport is genoteerd dat dit tracé niet nader is onderzocht op mogelijke optimalisatie, omdat deze een beperkt effect heeft op het ontlasten van de centrale as. Indiener verzoekt om te onderzoeken hoe dit tracé beter zou kunnen bijdragen aan deze doelstelling, bijvoorbeeld met een oost-westelijke bypass naar het centrum van Numansdorp mogelijk in combinatie met een op- en afrit op de A29.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden we rekening met de landschappelijke impact van de verschillende tracés.

Tracé 1 ligt, van de te onderzoeken tracés, het meest ver weg van de centrale as in Numansdorp. Uit modelberekeningen blijkt dat deze variant relatief weinig verkeer van de centrale as wegtrekt. Tracé 1 is vooral aantrekkelijk voor verkeer tussen Molenpolder en de A29. De route vanaf de centrale via tracé 1 met inrikker van de Vlielandersstraat/Hallinxweg is circa 1 kilometer langer dan de huidige route naar de N487 en A29. Het is daarom geen reëel alternatief om het verkeer van de centrale as naar tracé 1 te verleiden. In de navolgende tracéstudie komen deze aspecten nader aan bod.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

2. Tracé 2



Indiener geeft aan dat dit tracé geprojecteerd is door een woning met opstallen en percelen grond. Vanwege het gevestigde voorkeursrecht ligt de voorgenomen herinrichting en verkoop van deze woning stil. Daarnaast was al gestart met de voorbereidingen voor de nieuwbouw van een opslagloods welke noodzakelijk is om de groei van het bedrijf te continueren. Dit leidt tot zakelijke schade. Indiener verzoekt om een voortvarende besluitvorming.

Reactie college

Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving. Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

3. Tracé 3

Naar mening van indiener lijkt tracé 3 niet haalbaar vanwege het ontbreken van instemming van de provincie over een nieuwe aansluiting op de N487. Het combineren van tracé 2 en 3, zoals voorgesteld in het onderzoeksrapport, is niet goed uitgewerkt en lijkt erg complex. Aangegeven wordt dat een combinatie van tracé 2 en 3 het grootste effect heeft op hun leefomgeving, vanwege geluidseffecten, visuele hinder, impact op het landschap en impact op flora en fauna.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden rekening met de door indiener benoemde aspecten.

In overleg met de Provincie Zuid-Holland onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de N487 mogelijk is.

4. Afvallen tracé 4

Indiener begrijpt niet waarom tracé 4 is afgefallen. De voornaamste reden zou het verkeerseffect op de centrale as zijn, zo stelt indiener. Het combineren van dit tracé met een afrit op de A29 zou dit effect kunnen mitigeren geeft indiener aan.

Reactie college

Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontsluiten van de Molenpolder via de oostkant geen reële optie is. Het is fysiek niet mogelijk om langs of via de Dorpshaven de Molenpolder te verbinden met de Torensteelaan. Het ontbreekt de Torensteelaan aan voldoende ruimte om een talud te faciliteren dat voldoende hoog is om een brug naar de Molenpolder te realiseren zonder dat de gebruikers van de Dorpshaven daar te veel last van ondervinden. Zelfs wanneer gekozen wordt voor een opengaande brug ontbreekt de fysieke ruimte aan de Torensteelaan. Daarnaast biedt het geen oplossing voor de gewenste afname van verkeer op de centrale as. Daarmee vallen ook mogelijke alternatieve opties aan de oostkant van Numansdorp af.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.



2.20 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 20

1. Impact op de leefomgeving

Indiener geeft aan dat een ontsluitingsroute een toename van verkeersbewegingen veroorzaakt en daardoor ook geluidsoverlast met zich meebrengt. Daarnaast neemt de luchtvervuiling toe, heeft het negatieve effecten op de gezondheid en negatieve gevolgen voor dieren die in de omgeving leven. Ook brengt het veel onrust in omgeving en is er sprake van persoonlijk leed.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar en houden rekening met het toenemend aantal verkeersbewegingen en effecten op milieu en daarmee gezondheid.

2. Betrouwbaarheid uitgevoerde onderzoeken

Aangegeven wordt dat van de A29 in de huidige situatie geluidshinder wordt ervaren. Door maatregelen op het wegennet in Zeeland zal het aandeel in vrachtverkeer op de A29 toenemen. Indiener geeft aan dat een geluidsmeting is uitgevoerd aan de Hallinxweg, maar dat niet bekend is wanneer en onder welke omstandigheden. De uitslag van deze meting is afhankelijk van de weeromstandigheden. Uit de meting blijkt dat een maximale waarde wordt gemeten. Indiener vraagt of de geluidsbelasting van de nieuwe weg hier dan nog bij komt.

Daarnaast heeft in de Hallinxweg een verkeersmeting plaatsgevonden, waarbij het apparaat een aantal dagen niet heeft gefunctioneerd. Indiener vraagt hoe betrouwbaar de gemeten resultaten zijn.

Reactie college

Er zijn bij de gemeente en OZHZ geen geluidsmetingen bekend die het afgelopen jaar zouden hebben plaatsgevonden en er zijn ook geen geluidsberekeningen uitgevoerd.

3. Hallinxweg

In de zienswijze wordt aangegeven dat op de Hallinxweg de laatste jaren een toename aan (sluip)verkeer is en er te hard wordt gereden. Daarbij komt dat de woningen niet onderheid zijn en gelegen zijn in een risicogebied funderingsproblemen. Verkeer of drempels kunnen de stabiliteit van de fundering aantasten.

Ook is de Hallinxweg een fietsroute richting de bushalte bij de A29 voor schoolgaande kinderen, een busroute en een officiële wandelroute. Daarnaast wordt de Hallinxweg ook recreatief gebruikt, bijvoorbeeld door hardlopers, mensen die hun hond uitlaten en fietsverkeer richting het strand en de bushalte bij de A29. Ook wordt de Hallinxweg door zwaar landbouwverkeer en zwaar vrachtverkeer gebruikt. Indiener geeft aan dat de twee inprickers, Vlielandersstraat en Hallinxweg, niet geschikt zijn om het (vracht)verkeer het dorp in en uit te verwerken. De straten zijn smal, woningen staan dicht op de weg en er zijn veel fietsers die oversteken naar verschillende voorzieningen. De kruisingen met de Burgemeester de Zeeuwstraat worden naar verwachting van indiener nog drukker.

Reactie college



Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

In haar huidige vormgeving kan de Hallinxweg de nieuwe verkeersstromen niet voldoende verkeersveilig verwerken. Naar de herinrichting van de Hallinxweg is in het kader van de nadere verkenning (ontwerpend) onderzoek uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met alle verkeersdeelnemers.

4. Molenpolder

Indiener stelt twijfels bij de locatie van de Molenpolder om woningen te realiseren. Zorgen worden geuit over het stijgende waterpeil van het Hollands Diep in combinatie met de diep gelegen polder waar bij regen veel water staat. Daarnaast heeft een bestaand bedrijf een vergunning aangevraagd voor de opslag van gevaarlijke stoffen en diesel. Indiener maakt zich zorgen over de toenemende druk op maatschappelijke voorzieningen zoals artsen, apotheken, tandartsen en overbelasting van het stroomnet. Mede omdat aan de oostzijde van Numansdorp ook gepland staat om woningen te realiseren. Indiener stelt voor om van de Molenpolder een natuurgebied te maken en aan de oostkant van Numansdorp met woningbouw uit te breiden. Daar ligt al een randweg en een aansluiting op de provinciale weg.

Reactie college

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. U kunt uw zienswijze op de beoogde woningbouwlocatie in dat proces inbrengen. Of de Molenpolder geschikt is voor woningen rekening houdend met het stijgende waterpeil van het Hollands Diep is een onderwerp dat wordt onderzocht in het kader van de ruimtelijke procedure van dat plan. Of sprake is van toenemende druk op maatschappelijke voorzieningen wordt eveneens in dat kader beoordeeld.

2.21 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 21

1. Verlies van natuur- en landbouwgrond

Indiener geeft aan dat de aanleg van de weg leidt tot het verlies van waardevolle landbouwgrond aan de Hallinxweg. Dit heeft negatieve gevolgen voor biodiversiteit, landschapsbehoud en de agrarische sector. Het gebied, waar nu reigers, fazanten, torenvalken en o.a. waterhoentjes verblijven, zal worden verstoord en door deze ingreep zal het weidse, open karakter verloren gaan.

Reactie college

Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit. In de afweging voor een voorkeurstracé nemen we de effecten op beschermde plant- en diersoorten en de biodiversiteit mee.

2. Verkeersoverlast, verhoogde luchtvervuiling en geluidsoverlast

Vervolgens stelt indiener dat de nieuwe weg leidt tot meer verkeer, wat resulteert in verhoogde luchtvervuiling, geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit voor alle bewoners. Dit heeft een negatieve invloed op de gezondheid van de bewoners aan de Hallinxweg. Fijnstof PM 2,5 komt voort uit roet en deze zeer kleine deeltjes in de lucht kunnen diep in de longen doordringen en zelfs in de bloedbaan terechtkomen. De huidige A29 veroorzaakt nu al aanzienlijke geluidshinder voor ons en de omliggende bewoners. De toevoeging van een nieuwe ontsluitingsroute zal deze overlast verder verergeren, wat de leefkwaliteit voor ons en de overige bewoners nog verder zal verminderen. De combinatie van de



bestaande verkeersdrukke en de nieuwe weg zal ongetwijfeld leiden tot onaanvaardbare niveaus van geluidsoverlast, met ernstige gevolgen voor de gezondheid en het welzijn van de omwonenden.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met het toenemend aantal verkeersbewegingen, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en de landschappelijke en cultuurhistorische impact.

3. Verlies van leefkwaliteit

Verstoring van flora en fauna, toegenomen geluid en verkeer hebben allen negatieve effecten op de gezondheid en het algemene leefcomfort, terwijl het landschap zijn esthetische waarde verliest. Bovendien vermindert de weg de vastgoedwaarde negatief door de veranderende uitstraling van de woonomgeving.

Reactie college

Zie ook de beantwoording bij punt 2. Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

4. Verkeerveiligheid

De verkeersveiligheid in het gebied vermindert, verkeersbewegingen nemen toe wat risico's met zich meebrengt voor bewoners, fietsers en voetgangers.

Reactie college

Zie de beantwoording bij punt 2.

5. Impact op het milieu

De aanleg van de weg is schadelijk voor het milieu, niet alleen door verstoring van de landelijke omgeving, maar ook de waterhuishouding (denk aan De Kreek) en het verhogen van de CO₂-uitstoot. Dit is in strijd met duurzaamheidsdoelen of wetgeving welke het milieu moet beschermen.

Reactie college

Zie de beantwoording bij punt 2. In de onderzoeken is ook getoetst aan vigerende wet- en regelgeving.

6. Verlies van culturele waarde

De huidige Hallinxweg staat bekend als één van de laatste landelijke wegen in het dorp, waar men het rustige en authentieke karakter van het platteland nog kan ervaren. Het behoud van de Hallinxweg in de oorspronkelijke staat draagt bij aan de identiteit van het dorp, dat in steeds grotere mate dreigt te verdwijnen door verstedelijking. De natuur in De ambachtsheerlijkheid evenals de nieuwe wijk op locatie Wethouder van der Veldenweg heeft ook ruimte moeten maken voor verstedelijking.

Reactie college

Zie de beantwoording bij punt 2.



7. Alternatieve routes

Er zijn alternatieve varianten voorhanden welke minder ingrijpend zijn voor het milieu en de omwonenden, zoals het verbeteren van bestaande infrastructuur of het aanleggen van de weg op een andere locatie. Denk hierbij aan een combinatie van tracé 1 en 3.

Reactie college

Indiener heeft geen concreet voorstel aangeleverd voor het combineren van tracé 1 en 3, waardoor de suggestie niet kan worden beoordeeld. Indiener 2.30 heeft een soortgelijke suggestie ingediend. Voor de beoordeling daarvan wordt verwezen naar deze zienswijze.

8. Opwaarderen huidige infrastructuur

De aanleg van een nieuwe weg brengt ongetwijfeld aanzienlijke kosten met zich mee, zowel financieel als qua tijdsinvestering. Deze kosten zijn in veel gevallen aanzienlijk hoger dan de kosten die gepaard zouden gaan met het upgraden of verbeteren van een bestaande weg. Het opwaarderen van de huidige infrastructuur zou niet alleen kostenbesparend zijn, maar ook sneller gerealiseerd kunnen worden, waardoor de overlast voor omwonenden en het milieu beperkt blijft. Bovendien zou het gebruik van bestaande wegen bijdragen aan een efficiënter gebruik van de beschikbare middelen, zonder de noodzaak voor ingrijpende nieuwe constructies en de daarmee samenhangende lange termijnverplichtingen.

Reactie college

Wij snappen uw zorgen over de financiële consequenties van dit project. Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontwikkelen van de Molenpolder zonder infrastructurele maatregelen niet realistisch is. Het opwaarderen van de huidige infrastructuur biedt geen oplossing voor de gestelde projectdoelstellingen, namelijk het ontlasten van de centrale as en ontsluiten van de Molenpolder.

9. Samenhang Molenpolder

Indiener stelt dat de ontsluitingsroute niet los van de Molenpolder kan worden gezien. De geplande aanleg van de nieuwe weg, die volgens de gemeente bedoeld is voor de ontsluiting van een nieuw te bouwen woonwijk en ter ontlasting van het centrum, roept zorgen en vragen op. Indiener heeft twijfels of het verstandig is om deze ingrijpende infrastructuurmaatregel voort te zetten, zolang de provincie nog geen toestemming heeft verleend voor de bouw van de nieuwe woonwijk, die bestaat uit 1.250 woningen in de directe nabijheid van het Hollands Diep. Vervolgens stelt indiener dat de realisatie van de Molenpolder de situatie zal verergeren op de leefomgeving, vanwege het nabijgelegen Natura 2000-gebied Hollands Diep, de kwetsbaarheid van de Molenpolder voor overstromingen en andere water gerelateerde risico's, het moeten wijken van natuur en een toenemende druk op de lokale voorzieningen.

Reactie college

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. U kunt uw zienswijze op de beoogde woningbouwlocatie in dat proces inbrengen

2.22 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 22

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.21. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.21.



2.23 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 23

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.21. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.21.

2.24 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 24

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.21. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.21.

2.25 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 25

1. Aantasting van de leefkwaliteit en waardevermindering van onroerend goed

De verstoring van flora en fauna, de toegenomen verkeersdruk en de geluidsoverlast zal leiden tot een aanzienlijke verslechtering van de leefkwaliteit in de omgeving van de Hallinxweg. Dit heeft niet alleen een impact op het welzijn van de bewoners, maar ook op de vastgoedwaarde. Een infrastructuurproject zoals deze zal een negatieve invloed hebben op de marktwaarde van nabijgelegen woningen, hetgeen zal resulteren in financiële schade voor de eigenaren.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2. Aantasting van natuur- en landbouwgrond

De voorgestelde aanleg van de ontsluitingsroute zal leiden tot onherstelbaar verlies van waardevolle landbouwgronden en natuurgebieden. Dit is in strijd met de kernwaarden van duurzame ruimtelijke ordening en het behoud van biodiversiteit, zoals vastgelegd in zowel nationale als Europese regelgeving, waaronder de Wet natuurbescherming. Het gebied in kwestie huisvest tal van beschermde diersoorten. De voorgestelde ingreep leidt tot onomkeerbare schade aan de ecologische balans en het open karakter van het landschap.

Reactie college

Voor de nadere verkenning wordt ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hierin wordt getoetst aan het vigerende wettelijk kader, de Omgevingswet. De Wet natuurbescherming is opgegaan in deze wet. In de afweging voor een voorkeursstracé worden de effecten op beschermde plant- en diersoorten, beschermde gebieden en de biodiversiteit meegenomen.

3. Verkeersoverlast en gezondheidsrisico's

De aanleg van de ontsluitingsroute zal resulteren in een substantiële toename van verkeer, wat direct bijdraagt aan verhoogde luchtvervuiling, geluidsoverlast, trilling en een verslechtering van de luchtkwaliteit. Met name de uitstoot van fijnstof, afkomstig van het wegverkeer, vormt een bewezen gezondheidsrisico en heeft dus ernstige gevolgen voor de volksgezondheid. Bovendien veroorzaakt de bestaande A29 reeds aanzienlijke geluidsbelasting. De toevoeging van een nieuwe verkeersader zal deze problematiek verder intensiveren, wat in strijd is met het recht op een gezonde leefomgeving, zoals gewaarborgd in artikel 21 van de Grondwet en de Wet milieubeheer. Heeft de gemeente Hoeksche Waard inmiddels een actieplan geluid waarin de geluidssituatie in de Hoeksche Waard getoetst wordt aan de Wet milieubeheer?



Reactie college

Voor de nadere verkenning wordt akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierin wordt getoetst aan het vigerende wettelijk kader, de Omgevingswet. De Wet milieubeheer is opgegaan in deze wet. In de afweging voor een voorkeurstracé zijn de geluidseffecten op bestaande woningen meegenomen.

Er is nog geen actieplan geluid voor de Hoeksche Waard beschikbaar.

4. Trillingen

Daarnaast is ons woonhuis niet onderheid, waardoor wij ons ernstige zorgen maken over schade door trillingen ten gevolge van toegenomen verkeersbewegingen en bouwactiviteiten.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

5. Verminderde verkeersveiligheid

De Hallinxweg wordt gekenmerkt door een landelijk en rustig karakter, waar veelvuldig gebruik wordt gemaakt van fiets- en wandelroutes. De aanleg van een drukke ontsluitingsweg vergroot de risico's voor fietsers, voetgangers en bewoners aanzienlijk. De toenemende verkeersintensiteit brengt bovendien een verhoogd ongevalsrisico met zich mee, wat niet strookt met de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de gemeente.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Hallinxweg. Omwille van de verkeerstoename wordt in de nadere verkenning (ontwerpend) onderzoek uitgevoerd naar de herinrichting van de Hallinxweg. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

6. Cultuurhistorische waarde van de Hallinxweg

De Hallinxweg is een van de laatste landelijke wegen in Numansdorp, met een historisch en esthetisch karakter dat dreigt te verdwijnen door verstedelijking. Eerdere ontwikkelingen, zoals de wijk Wethouder van der Veldenweg en Ambachtsheerlijkheid, hebben reeds geleid tot een aanzienlijke inperking van natuurgebieden. Het opnieuw opofferen van een karakteristiek landschapselement voor infrastructurele doeleinden is onaanvaardbaar en druist in tegen de belangen van behoud van cultureel erfgoed.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met het de landschappelijke en cultuurhistorische impact.

7. Milieueffecten en strijdigheid met duurzaamheidsdoelstellingen

De aanleg van een nieuwe verkeersader druist in tegen de huidige duurzaamheidsambities en milieuwetgeving. De verstoring van de natuurlijke waterhuishouding, met name in de nabijheid van De Kreek, zal ernstige gevolgen hebben voor het lokale ecosysteem. In de Structuurvisie Hoeksche Waard wordt benadrukt dat bij ruimtelijke plannen en besluiten negatieve gevolgen voor de waterhuishouding voorkomen moeten worden. Bovendien zal de verhoogde CO₂-uitstoot, veroorzaakt door een toename van verkeer, in strijd zijn met zowel nationale als Europese klimaatdoelstellingen. Wij verzoeken de gemeente dan ook om de proportionaliteit van dit project af te wegen tegen de nadelige milieu-impact.



Reactie college

In de afweging voor een voorkeurs tracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met het de door indiener benoemde aspecten. De genoemde impact op het milieu wordt zodoende meegenomen bij het nemen van een besluit over het project en een voorkeurs tracé.

8. Alternatieven en financiële overwegingen

Indiener verzoekt de gemeente dringend om alternatieve infrastructuuro oplossingen te overwegen die minder schadelijk zijn voor de leefomgeving en natuur. Een verbetering van de bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld een optimalisatie van de centrale as of een aanpassing van de bestaande verkeerscirculatie, zou een kostenefficiëntere en duurzamere oplossing kunnen bieden.

De aanleg van een nieuwe weg brengt bovendien substantiële financiële lasten met zich mee, zowel in initiële investeringen als in lange termijn onderhoudskosten. Het verbeteren van bestaande infrastructuur zou niet alleen kosteneffectiever zijn, maar ook sneller te realiseren zonder de significante negatieve impact op omwonenden en milieu.

Reactie college

Wij snappen uw zorgen over de financiële consequenties van dit project. Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontwikkelen van de Molenpolder zonder infrastructurele maatregelen niet realistisch is. Het opwaarderen van de huidige infrastructuur biedt geen oplossing voor de gestelde projectdoelstellingen, namelijk het ontlasten van de centrale as en ontsluiten van de Molenpolder.

9. Bedenkingen ten aanzien van de geplande woonwijk Molenpolder

De voorgenomen ontsluitingsroute is onlosmakelijk verbonden met de mogelijke realisatie van de nieuwe woonwijk Molenpolder. Op dit moment heeft de provincie nog geen definitieve toestemming verleend voor de bouw van deze wijk, die 1.250 woningen omvat in de directe nabijheid van het Natura 2000-gebied Hollands Diep. De geplande woningbouw is in strijd met de geldende omgevingsplannen en brengt substantiële risico's met zich mee op het gebied van waterbeheer en overstromingsgevaar. Het negeren van deze problematiek zou ernstige consequenties kunnen hebben voor toekomstige bewoners en de bredere omgeving.

Bovendien is recentelijk gebleken dat het aantal verleende nieuwbouwvergunningen in de Hoeksche Waard aanzienlijk is toegenomen. Dit zal leiden tot een verhoogde druk op de bestaande infrastructuur en essentiële voorzieningen, zoals onderwijs, gezondheidszorg, zonder dat hiervoor adequate compenserende maatregelen worden getroffen.

Reactie college

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. U kunt uw zienswijze op de beoogde woningbouwlocatie in dat proces inbrengen

2.26 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 26

De zienswijze is gelijklopend aan zienswijze 2.21. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.21.



2.27 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 27

1. Haalbaarheid tracés

In de zienswijze wordt toegelicht dat tracé 1 de meest haalbare optie is, omdat deze de minst ingrijpende veranderingen ten aanzien van het woongenot veroorzaakt. Tracé 2 loopt langs de tuin van indiener, waardoor deze straks overlast van drie kanten zal ervaren.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor hen nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de toename van het verkeer en daardoor veroorzaakte geluid rondom woning van indiener.

2.28 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 28

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.21. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.21.

2.29 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 29

Deze zienswijze is nagenoeg gelijkkluidend aan zienswijze 2.21. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze ook nummer 2.21.

1. Verlies van natuur- en landbouwgrond

Indiener geeft aan dat de aanleg van de weg leidt tot het verlies van waardevolle landbouwgrond aan de Hallinxweg. Dit heeft negatieve gevolgen voor biodiversiteit, landschapsbehoud en de agrarische sector. Het gebied, waar nu reigers, fazanten, torenvalken en o.a. waterhoentjes verblijven, zal worden verstoord en door deze ingreep zal het weidse, open karakter verloren gaan.

Reactie college

Voor de nadere verkenning wordt ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hierin wordt getoetst aan het vigerende wettelijk kader, de Omgevingswet. In de afweging voor een voorkeurstracé zijn de effecten op beschermde plant- en diersoorten, beschermde gebieden en de biodiversiteit meegenomen.

2. Verkeersoverlast

De aanleg van een nieuwe weg leidt tot een 100% toename van verkeer daar waar nu geen sprake is van verkeer met licht- en geluidsoverlast tot gevolg. Bewoners van de Hallinxweg zien zich ingesloten tussen de nieuwe weg en de A29 waardoor de kwaliteit van leven drastisch zal verminderen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en de toename van het verkeer en daardoor veroorzaakte geluid rondom woning van indiener meegewogen.



3. Verstoring flora en fauna

Door de toename van verkeer met bijbehorend licht en geluid verliest het landschap aan geologische, biologisch-/ecologische en cultuurhistorische elementen waardoor het zijn esthetische waarde verliest.

Reactie college

Zie reactie onder punt 1.

4. Vermindering waarde vastgoed

De aanleg van een weg vermindert de waarde van vastgoed aan de Hallinxweg door een veranderende uitstraling van de woonomgeving en het inboeten aan vrij uitzicht.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

5. Verlies van culturele waarde

De huidige Hallinxweg staat bekend als één van de laatste landelijke wegen in het dorp, waar men het rustige en authentieke karakter van het platteland nog kan ervaren. Het behoud van de Hallinxweg in de oorspronkelijke staat draagt bij aan de identiteit van het dorp, dat in steeds grotere mate dreigt te verdwijnen door verstedelijking. In de afgelopen jaren heeft de natuur in de Ambachtsheerlijkheid en aan de Wethouder van der Veldenweg door de aanleg van nieuwe woonwijken ruimte moeten maken voor verstedelijking.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met het de landschappelijke en cultuurhistorische impact.

6. Alternatieve route

Er zijn alternatieve varianten denkbaar die minder ingrijpend zouden zijn voor de natuur, het milieu en de omwonenden. Denk hierbij aan verbeteren van reeds bestaande infrastructuur.

Reactie college

Indiener heeft geen concreet alternatief ingebracht, waardoor dit niet kan worden beoordeeld. Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontwikkelen van de Molenpolder zonder infrastructurele maatregelen niet realistisch is. Het opwaarderen van de huidige infrastructuur biedt geen oplossing voor de gestelde projectdoelstellingen, namelijk het ontlasten van de centrale as en ontsluiten van de Molenpolder.

7. Samenhang Molenpolder

Indiener stelt dat de ontsluitingsroute niet los van de Molenpolder kan worden gezien. De geplande aanleg van de nieuwe weg, die volgens de gemeente bedoeld is voor de ontsluiting van een nieuw te bouwen woonwijk en ter ontlasting van het centrum, roept zorgen en vragen op. Indiener heeft twijfels of het verstandig is om deze ingrijpende infrastructuurmaatregel voort te zetten, zolang de provincie nog geen toestemming heeft verleend voor de bouw van de nieuwe woonwijk, die bestaat uit 1.250 woningen in de directe nabijheid van het Hollands Diep. Vervolgens stelt indiener dat de realisatie van de Molenpolder de situatie zal verergeren op de leefomgeving, vanwege het nabijgelegen Natura 2000-gebied Hollands Diep, de kwetsbaarheid van de Molenpolder voor



overstromingen en andere water gerelateerde risico's, het moeten wijken van natuur en een toenemende druk op de lokale voorzieningen.

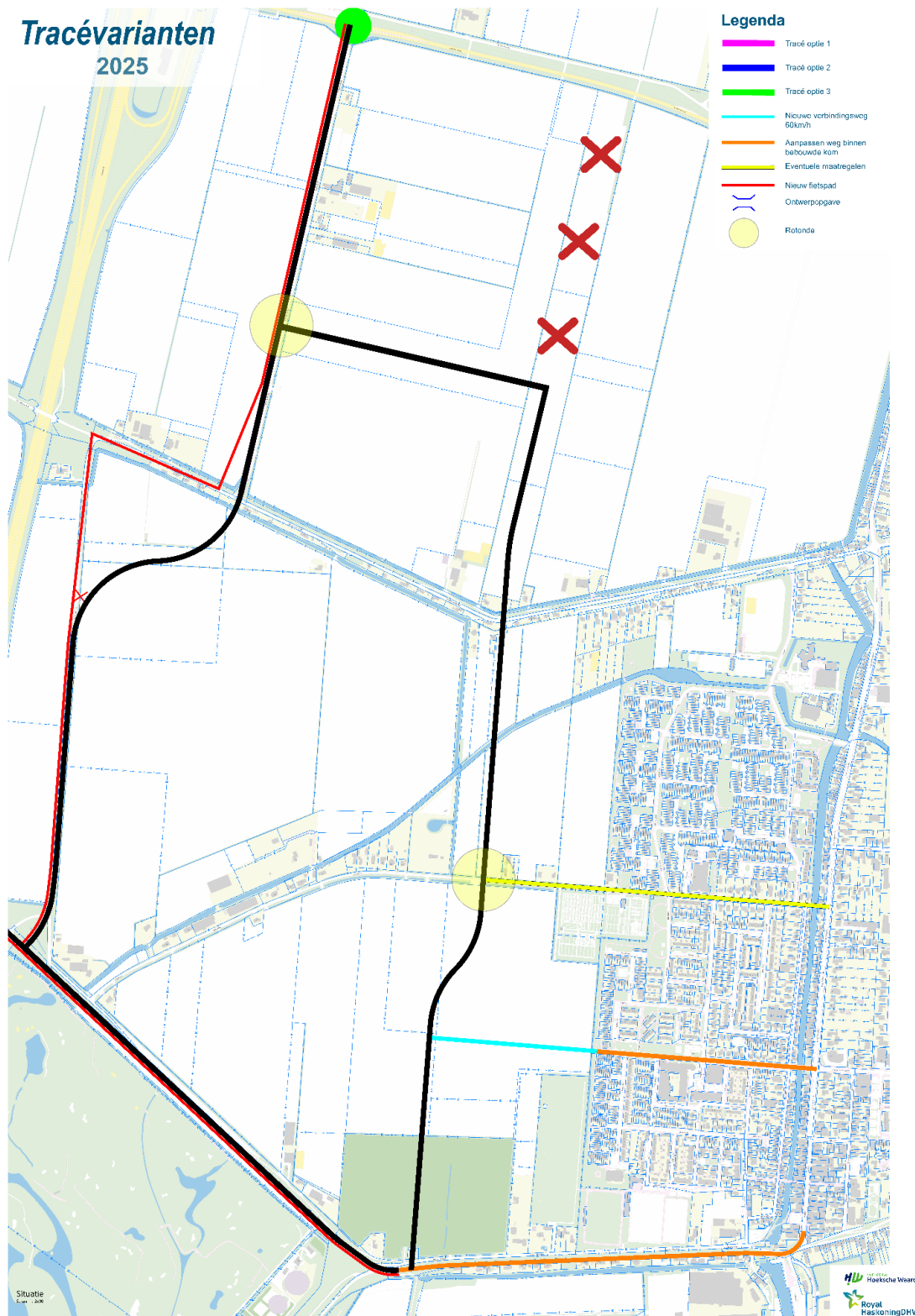
Reactie college

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. U kunt uw zienswijze op de beoogde woningbouwlocatie in dat proces inbrengen

2.30 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 30

1. Combinatie van tracé 1 en 3

Indiener van deze zienswijze stelt een alternatief tracé voor, waarbij een combinatie wordt gemaakt van tracé 1 en 3. Hierbij volgt tracé 1 de route zoals gepresenteerd, maar tracé 3 buigt circa halverwege af naar de Volgerlandseweg. Het laatste, noordelijke deel, van tracé 3 tot aan de N487 komt daarmee te vervallen. Op diverse locaties doet indiener voorstellen voor aansluitingen zoals rotondes, fiets- en wandelpaden en bestemmingsverkeer. Indiener pleit dat hiermee een veiligere situatie ontstaat voor langzaam verkeer en de verkeersdruk beter verdeeld wordt.



Figuur 2-1 Ingediend alternatief (bewerkt ter verduidelijking)



Reactie college

Wij bedanken u voor de uitgebreide beschrijving van het voorgestelde alternatief. In het alternatief wordt voorgesteld om tracé 1 volledig en tracé 3 deels te realiseren, zodat het verkeer zich kan verspreiden over deze wegen. Het is inderdaad positief voor de doorstroming en robuustheid van een netwerk als verkeer van meer dan één route gebruik kan maken. Echter zijn de intensiteiten zodanig dat het opwaarderen van tracé 1 én (deels) realiseren van tracé 3 verkeerskundig niet nodig is. Daarnaast resulteert dit voorstel in meer benodigde aantal kilometers aan westelijke ontsluitingsroute. We willen niet meer infrastructuur aanleggen dan strikt noodzakelijk, waarbij ook rekening moet worden gehouden met andere aspecten als bijvoorbeeld milieuaspecten en landschapsdoorsnijdingen. Het combineren van tracés 1 en 3, zoals voorgesteld door indiener, levert daar grotere nadelen bij op dan het aanleggen van slechts één van deze tracés.

Na het zorgvuldig beoordelen van het alternatief concluderen we dat dit, op basis van de huidige verkeersintensiteiten, vanuit verkeerskundig en financieel oogpunt geen reëel alternatief vormt. Mocht de intensiteit in de toekomst sterk toenemen, dan kan dit alternatief opnieuw beoordeeld worden.

2.31 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 31

1. Afvallen oostelijk tracé 4

Aangegeven wordt dat indiener zich kan vinden in het afvallen van tracé 4, de oostelijke variant, vanwege onder andere de impact op het historisch aanzicht van de haven.

Reactie college

Wij nemen kennis van deze zienswijze.

2. Natuur en landschap

Vanuit landschappelijk oogpunt heeft tracé 1 sterk de voorkeur voor indiener, omdat tracé 2 en 3 een nieuwe doorsnijding van het landschap creëren. Daarnaast doorsnijdt tracé 3 het bos dat circa een halve eeuw oud is. Indiener geeft aan dat de natuurwaarde van een bos toeneemt naarmate het ouder wordt. De kap (van een deel) van het bos kan daarom niet direct worden gecompenseerd met nieuwe aanplant. Gezien de beperkte omvang van dit bos heeft ook elke doorsnijding een significant negatief effect op dit bos.

Met de komst van de Molenpolder zal meer behoefte ontstaan aan groen, recreatief gebied. Indiener stelt voor om het bos in noordelijke richting uit te breiden, los van het compensatiebeginsel.

Reactie college

Voor de nadere verkenning vindt ecologisch onderzoek plaats. Hierin wordt getoetst aan het vigerende wettelijk kader, de Omgevingswet. In de afweging voor een voorkeurstracé worden de effecten op beschermde plant- en diersoorten, beschermde gebieden en de biodiversiteit meegenomen. Hieronder valt onder andere de natuurwaarde van het bos.

De suggestie om het bos in noordelijke richting uit te breiden nemen we mee bij de uitwerking van een voorkeurstracé.

3. Alternatief tracé 3

In het onderzoeksrapport is aangegeven dat het bos enige ecologische en recreatieve waarde heeft, dat volgens indiener suggereert dat het ecologische en recreatieve belang klein is. Indiener kan zich niet



vinden in deze beredenering. Om het bos te sparen wordt voorgesteld om tracé 3 vanaf de Molendijk te laten aansluiten op de locatie van de aansluiting van tracé 2, langs de rand van het bos, en vervolgens ten noorden van het bos af te buigen naar de ligging van tracé 3.

Reactie college

De ingebrachte suggestie om tracé 3 af te laten buigen naar de rand van het bos is meegenomen in de effectbeoordeling van de nadere verkenning. Bij het beoordelen van de tracés wordt deze optie als subvariant meegenomen.

4. Suggesties voor landschappelijke inpassing

Indiener benoemt het beperken van het wegmeubilair en het zo min mogelijk zichtbaar maken van de weg in het landschap als positieve punten. Zij onderschrijven het principe van natuurinclusief ontwerpen en verzoeken dit uitgangspunt bij de verdere planvorming en realisatie ter harte te nemen. Ook worden enkele suggesties gedaan voor het landschappelijk inpassen van de weg en kruispunten.

Reactie college

De ingebrachte suggesties voor landschappelijke inpassing nemen we mee in de vervolgfase waarin we het voorkeurstracé verder uitwerken.

2.32 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 32

1. Verlies landbouwgrond

Indiener geeft aan dat zij landbouwgrond hebben waar tracé 2 en 3 zijn voorzien. Hierdoor wordt de continuïteit van de bedrijfsvoering beïnvloed.

Reactie college

Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren ook over de resterende gronden en de (on-)mogelijkheden om die te blijven gebruiken. Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving.

2.33 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 33

1. Voorkeur tracé 1

Indiener geeft aan voorkeur te hebben voor tracé 1 voor de te ontwikkelen woonwijk aan de zuidkant van Numansdorp. Dit betreft een bestaand tracé en vergt qua ontwikkeling de minste kosten en effort. Ook meent indiener dat dit milieutechnisch (stikstof en CO₂) dit de beste optie is. De rondweg loopt dan om Numansdorp heen en niet dwars door bestaande woonwijken en/of de Hallinxweg.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de milieutechnische impact van de verschillende tracés.

2. Afname woongenot bij verbinden Vlielandersstraat



Indiener geeft aan dat bij het verbinden van de Vlielandersstraat met de nieuwe ontsluitingsroute ook bij aangelegene woonstraten voor veel overlast gaat zorgen. Waar dit nu bekend staat als een kindvriendelijke, veilige en rustige wijk maakt indiener zich zorgen over de toename van verkeer en zwaar vervoer zoals bussen en vrachtwagens. Enkele redenen zijn hierbij opgesomd

- Onveilige situaties die kunnen ontstaan door veel en zwaar verkeer (Bussen, vrachtwagens) dwars door de woonwijk. Ook als dit een 30 kilometer zone wordt;
- Overlast van trillingen, wat kan leiden tot trillingsschade aan de veelal oude woningen;
- Waardevermindering van de woningen doordat rust, uitzicht en een racebaan voor de deur niet bijdraagt aan het woongenot. Daarop doet indiener een beroep op planschade voor financiële compensatie en/of enige vergelijkbare andere compensatie;
- Vermindering woongenot door geluidsoverlast van de continue stroom van voertuigen;
- Geluidsoverlast door stilstaande, optrekkende en remmende voertuigen vlak voor de deur;
- Gezondheidsklachten door geluidsoverlast, CO₂ en stikstof uitstoot net voor de deur;
- Bestaande groen en bomen zullen verdwijnen.

Reactie college

Zie ook de reactie bij punt 1. Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen voeren we een trillingsonderzoek uit. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurs tracé.

Ten aanzien van waardevermindering van woningen kunt u nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.34 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 34

1. Verkeersonveiligheid

Door het toenemen van verkeer heeft indiener zorgen over de verkeersveiligheid.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurs tracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de verkeersveiligheid op zowel bestaande als nieuwe wegen.

2. Parkeergelegenheid

Aangegeven wordt dat in de huidige situatie al onvoldoende parkeergelegenheid is. Als gevolg van het verbinden van de Hallinxweg en Vlielandersstraat zal de parkeergelegenheid verder afnemen.

Reactie college

We voeren in het kader van de nadere verkenning (ontwerpend) onderzoek uit naar de herinrichting van de inprickers Vlielandersstraat en Hallinxweg. Het behoud van voldoende parkeergelegenheid aan zowel de Hallinxweg als de Vlielandersstraat wordt meegenomen in de ontwerpgegevens voor de desbetreffende wegen.

3. Waardevermindering woning

Indiener uit zorgen over een waardevermindering van de woning wanneer tracé 2 of 3 wordt gerealiseerd.



Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.35 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 35

1. Ontbreken integrale aanpak

De indiener geeft aan dat uit de verkenning blijkt dat de westelijke ontsluiting nauw verbonden is met de Molenpolder-ontwikkeling en de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de centrale as, maar deze aspecten worden separaat behandeld. Hierbij is een mogelijk scenario dat de ontwikkeling in de Molenpolder geen (of verminderde) doorgang vindt, terwijl er wel een kostbare ontsluiting zou worden gerealiseerd.

Reactie college

De constatering dat beide projecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden is juist. Zonder de ontwikkeling van de Molenpolder wordt de aanleg van een westelijke ontsluitingsroute minder urgent en kan mogelijk met aanpassing van de huidige infrastructuur invulling worden gegeven aan de doelstelling om de centrale as te ontlasten. Beide ontwikkelingen worden in één wijziging in het omgevingsplan ingepast. Ook in de uitgevoerde en nog uit te voeren onderzoeken wordt rekening gehouden met beide ontwikkelingen.

2. Ontwikkeling Molenpolder

De indiener geeft aan dat uit het bestemmingsplan 'Molenpolder 2023' blijkt dat zonder de ontwikkeling van Molenpolder er geen noodzaak blijkt voor de westelijke ontsluiting. Er kan voorzichtig worden gesteld dat zonder de ontwikkeling van Molenpolder, geen westelijke ontsluiting nodig is (in ieder geval blijkt dat niet uit de stukken omtrent de 'Centrale as'). Desondanks wordt in de verkenning voor de ontsluiting al aangenomen dat het bestemmingsplan zal worden vastgesteld, terwijl dit verre van zeker is. Daarnaast staat de Provincie achter een kleinschaligere ontwikkeling van 200 woningen, niet de geplande 1.250 woningen. Voor zover bekend ontbreekt er dus goedkeuring vanuit de provincie. Ook is het ontwerpbestemmingsplan alweer verouderd, waardoor het plan bepaalde zaken achterhaald zijn (bijvoorbeeld wijziging interne saldering stikstof).

Reactie college

Zie de reactie op punt 1. Bij het opstellen van de wijziging omgevingsplan worden de onderzoeken geactualiseerd, waaronder het stikstofonderzoek. Ook voert de gemeente gesprekken met de provincie Zuid-Holland over het gewenste aantal woningen in de Molenpolder.

3. Centrale as

De indiener meldt dat er een verbeteringstraject loopt voor de verkeerssituatie op de centrale as, en dat de genoemde maatregelen nog niet zijn uitgevoerd. Deze zijn gepland voor 2025-2026.

Het is prematuur en niet proportioneel om nu al te kijken naar de westelijke ontsluiting. De maatregelen zullen de problemen bij de centrale as verminderen, waardoor de noodzaak voor de westelijke ontsluiting mogelijk wegvalt.

Bovendien hadden de maatregelen voor de centrale as moeten worden meegenomen in de verkenning van de westelijke ontsluiting. Dit is ten onrechte apart gehouden.

Reactie college



In het rapport 'Woningbouw Numansdorp, Verkeerseffecten centrale as & afweging prioritering (Raadsinformatiebrief mei 2024)' is onderzocht welke ruimtelijke ontwikkelingen nog mogelijk zijn om de vastgestelde reductie op de centrale as te kunnen behalen. Daaruit is naar voren gekomen dat de beschikbare ruimte op de centrale as beperkt is en door nu bekende ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingenomen. De ontsluiting van de Molenpolder via de huidige infrastructuur levert een te grote verkeerstoename op waarmee de reductie die nu door de herinrichting ontstaat, teniet wordt gedaan en we voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de centrale as terug bij af zijn. De Molenpolder kan daarmee niet aangelegd worden zonder nieuwe ontsluiting aan de westzijde van Numansdorp. Dit is een vastgesteld uitgangspunt voor deze ontwikkeling. In de nadere verkenning wordt het herinrichten van de centrale as als vertrekpunt meegenomen in de studie en uitgevoerde onderzoeken. Op deze wijze wordt enkel het effect van de aanleg van een westelijke ontsluitingsroute onderzocht. Naast het ontlasten van de centrale as heeft de westelijke ontsluitingsroute ook het doel om de Molenpolder te ontlasten.

4. Risico op tunnelvisie verkeersaspecten

De indiener geeft aan dat er een substantieel risico is op tunnelvisie door te veel vertrouwen op één partij voor verkeerskundige onderzoeken. Hiermee wordt bedoeld op het voorborduren van eerdere onderzoeken van het onderzoeksbureau 'Goudappel'. Naar oordeel van cliënt is het ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming essentieel dat er een second opinion wordt uitgevoerd ten aanzien van de resultaten van Goudappel.

Reactie college

Een definitieve keuze voor een tracé (route) is nog niet gemaakt. In de komende periode onderzoeken gemeente en ingenieursbureau Haskoning de verschillende varianten verder. Zij voeren een actualisatie van de uitgevoerde onderzoeken van Goudappel uit. Het rapport van Goudappel vormt niet de basis voor de onderzoeken, maar het Verkeersmodel Hoeksche Waard vormt de basis voor de onderzoeken die uitgevoerd zijn en nog uitgevoerd worden. Daardoor voert Haskoning als het ware een second opinion uit.

5. Milieueffectrapportage

De indiener motiveert dat er in de verkenning ten onrechte gesteld wordt dat er geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld, maar men loopt daarbij nogal op de zaken vooruit. Op grond van de Omgevingswet in combinatie met het Omgevingsbesluit is er immers een m.e.r.-beoordelingsplicht voor aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen. Wat wil zeggen dat er in eerste instantie in het kader van het omgevingsplan een plan-m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. De hiervan zou heel goed kunnen zijn dat er wel degelijk een milieueffectrapportage is vereist. Dit blijkt onvoldoende uit de verkenning.

Daarbij lijkt het in het licht van de nieuwe jurisprudentie omtrent de vergunningplicht voor intern salderen nagenoeg een zekerheid dat er een vergunning nodig is voor een Natura-2000 activiteit en dus een passende beoordeling moet worden gemaakt zoals bedoeld in art. 16.53c. Omgevingswet. Dit betekent eveneens dat op grond van art. 16.36 lid 2 Omgevingswet een milieueffectrapportage moet worden gemaakt. Het is dus zo goed als zeker dat er wel degelijk een milieueffectrapportage moet worden opgesteld, dit blijkt ten onrechte niet uit de verkenning.

Daarbij is de milieueffectrapportage een zeer wenselijk middel om in te zetten om tot een weloverwogen besluit te komen en uw gemeente zou er goed aan doen hiervan gebruik te maken.



Reactie college

Op grond van bijlage V bij het Omgevingsbesluit is de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg met twee keer één rijstrook niet mer-plichtig. Een MER is alleen verplicht bij een autoweg. De nieuwe westelijke ontsluiting valt niet onder de criteria voor een autoweg zoals vastgelegd in de geldende wettelijke voorschriften en in de rechtspraak die daarover door de bestuursrechter is ontwikkeld. Er hoeft dan ook geen MER te worden opgesteld.

Inderdaad moet er rekening mee worden gehouden dat de stikstofuitstoot die het plan veroorzaakt, significante gevolgen kan hebben voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden, zodat een passende beoordeling moet worden gemaakt. De automatische koppeling tussen passende beoordeling en een plan-MER geldt echter niet meer voor zogeheten kleine gebieden. De plannen voor Molenpolder en de Westelijke ontsluitingsroute voldoen aan de criteria voor deze kleine gebieden zodat ook deze grond voor de MER-plicht niet aan de orde is. Overigens is voor de op te stellen wijziging van het omgevingsplan waarin de westelijke ontsluiting zal worden geregeld, wel een mer-beoordeling nodig. Met de nadere verkenning wordt zo veel als mogelijk de mer-methodiek gevolgd voor het beoordelen van de tracés. Daarmee is de inhoudelijke beoordeling gelijkwaardig aan hoe dat in een milieueffectrapport gebeurt, maar worden enkel de mer-procedurestappen niet doorlopen.

Stikstof

De indiener verklaart dat de verkenning ten onrechte niet in gaat op de stikstof uitstoot, wat een reële showstopper kan zijn. Dit had in de verkenning moeten worden onderzocht en of in ieder geval voordat een tracévariant wordt gekozen.

Reactie college

Bij de nadere verkenning is het aspect stikstof onderzocht. Ook bij de wijziging van het omgevingsplan wordt een stikstofonderzoek uitgevoerd waarin zowel de ontwikkeling van de Molenpolder als de westelijke ontsluitingsroute is meegenomen.

6. Aansluiting N487

De indiener motiveert dat de provincie al heeft laten weten niet mee te willen werken aan een nieuwe aansluiting die noodzakelijk is voor Tracévariant 3, het is dan ook niet zinvol tijd en moeite in deze variant te blijven steken. Daarnaast dient het opgemerkt te worden dat negatieve gevolgen voor de omgeving dankzij de komst van een extra rotonde (en de gevolgen voor de doorstroming) onvoldoende in beeld zijn gebracht.

Reactie college

In overleg met de Provincie Zuid-Holland onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de N487 mogelijk is.

7. Waardedaling, noodzakelijke gronden en haalbaarheid

De Indiener geeft aan dat tijdens de verkenning bleek dat de waardedaling van naastgelegen percelen niet duidelijk werd onderzocht, vooral de woning van indiener. De geluidcontouren en hun impact op buitenruimtes werden niet correct beoordeeld. Er is geen aandacht besteed aan de financiële haalbaarheid of de kosten van maatregelen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te behouden. Voordat een variant verder wordt onderzocht, moet eerst de financiële haalbaarheid worden bepaald.

Reactie college



Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

De financiële haalbaarheid van een variant is onderdeel van de navolgende afweging om tot een voorkeurstracé te komen.

8. Flora en fauna

De indiener geeft aan dat de verkenning onvoldoende is wat betreft flora en fauna, vooral bij tracévariant 3. Beschermde diersoorten zoals bunzing, vleermuis, spitsmuis, ijsvogel, woelrat, groene specht en grote bonte specht leven in de hoogstam fruitboomgaard van de cliënt. Tracévariant 3 zou hun habitat verstoren en de biodiversiteit negatief beïnvloeden, waardoor er mogelijk geen vergunning kan worden verleend. Tracévariant 2 biedt een alternatief zonder deze gevolgen. De verkenning moet uitgebreider motiveren, inclusief de impact van licht en geluid, en de aanwezigheid van deze dieren serieus nemen.

Reactie college

Voor de nadere verkenning heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. In de afweging voor een voorkeurstracé zijn de effecten op beschermde plant- en diersoorten en de biodiversiteit meegenomen.

9. Ontbreken toets gemeentelijk beleid

De indiener geeft aan dat er een toets aan gemeentelijk en provinciaal beleid ontbreekt, wat een onoverkomelijke belemmering kan vormen.

Reactie college

Bij het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan wordt getoetst aan gemeentelijk en provinciaal beleid.

10. Ontbreken toets provinciale regels en beleid

De indiener geeft aan dat er een toets aan provinciale regels en beleid mist. Volgens de provinciale regels (Artikel 7.43h Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland) is het vereist dat de gebiedskenmerken in kaart worden gebracht en aangetoond wordt dat deze kenmerken en het groene karakter van het landschap niet onevenredig worden aangetast. Hierop wordt nauwelijks ingegaan, terwijl bij een onevenredige aantasting de ontwikkeling niet mogelijk zal zijn. Er wordt gesteld dat de ontsluiting een onevenredige aantasting van het landschap veroorzaakt. Daarnaast wordt er geen aandacht besteed aan de provinciale omgevingsvisie. De provinciale aspecten moeten alsnog in het kader van de verkenning (en dus variantkeuze) in kaart worden gebracht.

Reactie college

In de nadere verkenning hanteren we de werkwijze zoals indiener aangeeft en zullen de tracés beoordeeld worden op aantasting van de gebiedskenmerken zoals opgenomen in het provinciaal beleid.

11. In de verkenning ontbrekende onderwerpen

De indiener vindt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan belangrijke onderwerpen zoals luchtkwaliteit, gezondheid, bodemvervuiling, uitzicht, lichthinder, externe veiligheid en waterhuishouding. Deze aspecten zijn essentieel voor een weloverwogen besluitvorming. Verwijzen naar toekomstige onderzoeken is onvoldoende, aangezien deze pas worden uitgevoerd na de keuze voor een variant.



Reactie college

In de nadere verkenning zijn de voor de tracés onderscheidende onderwerpen onderzocht. Onder andere gezondheid, uitzicht en waterhuishouding zijn hierbij onderzocht. Voor thema's die niet relevant of onderscheidend zijn, is gemotiveerd waarom hier geen onderzoek naar is gedaan.

12. Onvolledige keuzematrix

De indiener geeft aan dat er diverse aspecten niet of onvoldoende terug in de verkenning, als direct gevolg daarvan komen deze ook onvoldoende terug in de keuzematrix. Deze dient aangepast te worden met daarbij een bredere insteek en uitsplitsing van onderwerpen. Waaronder in ieder geval moet worden toegevoegd

- Rijks-, provinciaal en gemeentebestuur
- Luchtkwaliteit
- Gezondheid
- Externe veiligheid
- Bodem (uitgebreider)
- Waterhuishouding

Hierbij is het uiteraard ook vereist dat er ten aanzien van deze aspecten nader verkennend onderzoek wordt uitgevoerd.

Reactie college

Het is niet benodigd om de onderdelen luchtkwaliteit en externe veiligheid aan de keuzematrix toe te voegen. Voor externe veiligheid geldt dat dit relevant is indien nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd of de routing van gevaarlijke stoffen wijzigt. Dat is voor de westelijke ontsluitingsroute niet aan de orde. Voor luchtkwaliteit geldt dat moet worden getoetst aan de omgevingswaarden. In de huidige en toekomstige situatie wordt in de Hoeksche Waard (ruim) aan de wettelijke grenswaarden voldaan als gevolg van diverse autonome ontwikkelingen, waaronder het schoner worden van het Nederlandse wagenpark. De Hoeksche Waard valt daarnaast niet onder één van de aandachtsgebieden. De maximale concentraties zal door aanpassing van het wegennetwerk niet worden overschreden, waardoor dit onderdeel niet onderscheidend is voor verschillende tracés. Bij de wijziging van het omgevingsplan voor het voorkeurstacé zal luchtkwaliteit wel nader worden gemotiveerd.

Ook wordt bij het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan getoetst aan gemeentelijk en provinciaal beleid.

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de onderwerpen bodem en waterhuishouding toegevoegd aan de keuzematrix en is hier nader (kwalitatief) onderzoek naar uitgevoerd.

13. Participatieplan

Er vond een inloopavond plaats over de tracéstudie. Daarnaast lagen de stukken ter inzage. Gedurende de ter inzage termijn konden zienswijzen ingediend worden over de tracéstudie. Deze terinzagelegging is juist bedoeld om eventuele ontbrekende of onvolledige aspecten alsnog mee te nemen in de keuzematrix. In deze nota van beantwoording is aangegeven waar aanvullende aspecten en/of varianten van de tracés nemen wij mee in de nadere verkenning. Dit proces vormt een onderdeel van de participatie om te komen tot een wijziging van het omgevingsplan.

Reactie college



Er vond een inloopavond plaats over de tracéstudie. Daarnaast lagen de stukken ter inzage. Gedurende de ter inzage termijn konden zienswijzen ingediend worden over de tracéstudie. Deze terinzagelegging is juist bedoeld om eventuele ontbrekende of onvolledige aspecten alsnog mee te nemen in de keuzematrix. In deze nota van beantwoording is aangegeven waar aanvullende aspecten en/of varianten van de tracés zijn meegenomen in de nadere verkenning. Dit proces vormt een onderdeel van de participatie om te komen tot een wijziging van het omgevingsplan.

2.36 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 36

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.35. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.35.

2.37 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 37

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.35. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.35.

2.38 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 38

1. Noodzaak ontsluiting

De indiener geeft aan dat in de huidige situatie verlichting van de verkeersdruk op de centrale as gerealiseerd kan worden door verkeersmaatregelen die het verkeer naar de oostkant van het dorp dwingen. Oftewel een westelijke ontsluitingsroute is alleen nodig indien de volledige Molenpolder daadwerkelijk ontwikkeld zal worden.

Reactie college

De constatering dat beide projecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden is juist. Zonder de ontwikkeling van de Molenpolder wordt de aanleg van een westelijke ontsluitingsroute minder urgent en kan mogelijk met aanpassing van de huidige infrastructuur invulling worden gegeven aan de doelstelling om de centrale as te ontlasten.

2. Fout in de verkenning 'westelijke ontsluiting Numansdorp'

De indiener wil het college erop attenderen dat in het onderzoek "Verkenning westelijke ontsluiting Numansdorp" van Goudappel een grove fout geslopen is in de tabel waarin alle voor- en nadelen afgewogen worden (pagina 37). De totale kosten en het aantal aan te kopen woningen sluiten niet aan bij de informatie op pagina's 52 en 65. Voor tracé 2 zijn de kosten €3 miljoen te hoog en het aantal woning is 3 te hoog.

Reactie college

Bedankt dat u ons hierop wijst. De kostenraming actualiseren in de nadere verkenning.

3. Tracé 2

Gezien de afstand tussen de woningen nr. 81 en 83 op de Middelsluisdijk WZ waar tracé 2 de dijk zou kruisen, lijkt het dat opkoop van een woning daar überhaupt niet nodig is waardoor de kosten voor tracé 2 nog lager uit zullen vallen.

Reactie



In de nadere verkenning zijn alle tracés verder uitgewerkt en is opnieuw beoordeeld of en op welke locaties de eventuele aankoop van woningen nodig is. Wij verwijzen u daarom naar het rapport van de nadere verkenning.

4. Tracé 1

Volgens inzien van de indiener is tracé 1 de beste keuze. Dit tracé voldoet aan de ontsluitingswensen t.b.v. de Molenpolder, de kosten voor de gemeenschap blijven binnen de perken, de impact op het polderlandschap is minimaal en bovendien is de impact voor de bewoners van de Middelsluisdijk WZ, Hallinxweg en Vlielandersstraat niet onacceptabel groot. Het verminderen van de verkeersdruk op de centrale as kan in dit geval ook goed gerealiseerd worden door verkeersmaatregelen die het verkeer stimuleren de oostelijke randweg te gebruiken.

Reactie college

In het rapport 'Woningbouw Numansdorp, Verkeerseffecten centrale as & afweging prioritering (Raadsinformatiebrief mei 2024)' is onderzocht welke ruimtelijke ontwikkelingen nog mogelijk zijn om de vastgestelde reductie op de centrale as te kunnen behalen. Daaruit is naar voren gekomen dat de beschikbare ruimte op de centrale as beperkt is en door nu bekende ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingenomen. De ontsluiting van de Molenpolder via de huidige infrastructuur levert een te grote verkeersstroom op waarmee de reductie die nu door de herinrichting ontstaat, teniet wordt gedaan en we voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de centrale as terug bij af zijn. De Molenpolder kan daarmee niet aangelegd worden zonder nieuwe ontsluiting aan de westzijde van Numansdorp. Dit is een vastgesteld uitgangspunt voor deze ontwikkeling. In de nadere verkenning is het herinrichten van de centrale as als vertrekpunt meegenomen in de studie en uitgevoerde onderzoeken. Op deze wijze is enkel het effect van de aanleg van een westelijke ontsluitingsroute onderzocht. Naast het ontlasten van de centrale as heeft de westelijke ontsluitingsroute ook het doel om de Molenpolder te ontlasten.

5. Voorkeur tracé 2 t.o.v. tracé 3

In het geval dat de zogeheten inprikkers aan de Hallinxweg en Vlielandersstraat absoluut noodzakelijk zouden zijn, vindt de indiener dat tracé 2 veruit de voorkeur heeft boven tracé 3. In praktische zin voldoen tracé 2 en 3 in dezelfde mate aan de behoefte een ontsluiting van de Molenpolder te realiseren en de verkeersdruk op de centrale as te verlichten. Het lijkt dan dus een afweging te worden van de voor- en nadelen van tracé 2 en 3. Onderstaande punten geven aan waarom de indiener vindt dat tracé 2 de logischere keuze is t.o.v. tracé 3.

- Het bestaande polderlandschap tussen de Middelsluisdijk en de N487 blijft behouden en wordt niet doorkruist met nog een dwarsweg op ca. 500 meter van de bestaande Volgerlandseweg.
- Er hoeft geen extra aansluiting op de N487 gerealiseerd te worden, iets waarvoor toestemming van de Provincie kennelijk sowieso nog hoogst onzeker is.
- Op de Middelsluisdijk WZ hoeven waarschijnlijk geen woningen opgekocht te worden, hooguit kleine delen van de aangelegene percelen.
- Aan de Hallinxweg betreft het de aankoop van de gebouwen op nr. 28 en 30, een loods en een leegstaande woning. Beide in bezit van dezelfde BV. Wij hebben kennis dat deze BV welwillend staat tegenover verkoop onder voorwaarde dat er alternatieven geboden worden door de gemeente ter continuatie van de bedrijfsvoering.
- De voorstaande twee punten houden in dat er geen grote maatschappelijke impact is omdat gezinnen gedwongen worden te verhuizen.



- De gemeente hoeft geen eindeloze juridische onteigeningsprocedures te doorlopen. In ieder geval niet waar het eigenaren van woningen betreft.
- Tracé 2 zal waarschijnlijk goedkoper uitvallen dan door Goudappel gepresenteerd en de doorlooptijd van het onteigenen van de benodigde gronden zal aanzienlijk sneller zijn dan bij tracé 3.
- Het wandelbos aan de Molendijk blijft volledig behouden voor de inwoners van Numansdorp.

Reactie college

Wij danken u voor de brede uiteenzetting. In de afweging om te komen tot een voorkeurstracé zijn de door indiener benoemde aspecten meegenomen. Het betreft daarbij onder andere de landschappelijke en cultuurhistorische impact, de verkeerskundige uitwerking van de aansluiting N487, de impact op het bos, de maatschappelijke impact en de verdere financiële uitwerking van de tracés.

6. Tracé 3

Voor tracé 3 vindt de indiener geen argumenten die dit tracé gunstiger maken dan tracé 2. Wellicht ziet het er op een kaart logischer uit als de weg dichter tegen de bebouwde kom aanligt, maar in de praktijk is de bereikbaarheid van de westelijke wijken en de Molenpolder gelijk aan tracé 2. De indiener wil nog het volgende punt opmerken m.b.t. tracé 3.

- Gezien de onder 5 genoemde punten is het naar de mening van indiener volstrekt onlogisch dat voor tracé 3 gekozen zou worden. Indiener spreekt uit dat zij juridische middelen zullen inzetten.

Reactie college

In de nadere verkenning voeren we onderzoek uit naar de verkeerskundige aspecten voor beide tracés. Daarnaast worden ook andere aspecten meegewogen die van belang zijn voor een tracékeuze. De keuze voor een tracé hoeft niet alleen gebaseerd te zijn op verkeerskundige argumenten.

7. Afvallen tracé 4

De indiener geeft aan dat tracé 4 in de beoordeling van Goudappel al bij voorbaat lijkt te zijn afgefallen. Toch zou deze variant verder onderzocht kunnen worden in combinatie met op- en afritten op de A29 ter hoogte van de Molendijk.

Reactie college

Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontsluiten van de Molenpolder via de oostkant geen reële optie is. Het is fysiek niet mogelijk om langs of via de Dorpshaven de Molenpolder te verbinden met de Torensteelaan. Het ontbreekt de Torensteelaan aan voldoende ruimte om een talud te faciliteren dat voldoende hoog is om een brug naar de Molenpolder te realiseren zonder dat de gebruikers van de Dorpshaven daar te veel last van ondervinden. Zelfs wanneer gekozen wordt voor een opengaande brug ontbreekt de fysieke ruimte aan de Torensteelaan. Daarnaast biedt het geen oplossing voor de gewenste afname van verkeer op de centrale as. Daarmee vallen ook mogelijke alternatieve opties aan de oostkant van Numansdorp af.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.



2.39 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 39

1. Afvallen tracé variant 5

De indiener geeft aan dat ze het zeer spijtig vindt dat tracé 5 (waarbij een directe aansluiting op de A29 zou worden gerealiseerd vanuit de Molenpolder) geen optie is gebleken. De indiener hoopt dan ook dat dit nogmaals goed bekeken kan worden of hier echt geen mogelijkheden liggen.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

2. Aanpassing tracé variant 2

De indiener vraagt zich af of bij de huidige intekening van tracé 2 het niet efficiënter is om de dijk niet te doorkruizen, maar juist vanaf de aansluiting op de Hallinxweg direct een route te kiezen welke aansluit op de Volgerlandseweg. De Volgerlandseweg sluit daar al aan op de dijk. Als de nieuwe weg daarop aansluit, blijft de bestaande dijk intact, wat tevens goed is voor de culturele waarde van de dijk. Een tunnel is dan niet nodig en eventueel kan de Middelsluisdijk W.Z. autoluw worden.

Reactie college

We hanteren het uitgangspunt dat er geen uitwisseling van verkeer plaatsvindt tussen de nieuwe ontsluitingsroute en de Middelsluisdijk Westzijde. Daarmee voorkomen we dat doorgaand verkeer gebruik maakt van deze dijk. Het smalle dijkprofiel in combinatie met woningen dicht langs de weg maakt dat deze weg niet geschikt is om deze toename aan doorgaand verkeer te verwerken. Daarnaast heeft het vanuit landschappelijk perspectief de voorkeur om de dijken ongelijkvloers te kruisen. Op deze wijze blijft de dijk goed zichtbaar in het landschap, wat de cultuurhistorische waarde ten goede komt.

3. Afvallen tracé variant 4

Tracé 4 is eerder afgefallen. De indiener vraagt zich af of het een directe noodzaak is dat de nieuwe ontsluitingsweg via de westkant loopt. Aan de oostkant liggen wellicht ook alternatieve opties welke meegewogen kunnen worden binnen dit onderzoek.

Reactie college

Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontsluiten van de Molenpolder via de oostkant geen reële optie is. Het is fysiek niet mogelijk om langs of via de Dorpshaven de Molenpolder te verbinden met de Torensteelaan. Het ontbreekt de Torensteelaan aan voldoende ruimte om een talud te faciliteren dat voldoende hoog is om een brug naar de Molenpolder te realiseren zonder dat de gebruikers van de Dorpshaven daar te veel last van ondervinden. Zelfs wanneer gekozen wordt voor een opengaande brug ontbreekt de fysieke ruimte aan de Torensteelaan. Daarnaast biedt het geen oplossing voor de gewenste afname van verkeer op de centrale as. Daarmee vallen ook mogelijke alternatieve opties aan de oostkant van Numansdorp af.

4. Bereikbaarheid

Vanuit de boerderij wil indiener te allen tijde hun percelen (en bietenstortplaats) aan de Volgerlandseweg kunnen bereiken. Daarom moet de mogelijkheid om daar met landbouwvoertuigen via de Middelsluisdijk/Volgerlandseweg te komen behouden blijven. Omrijden richting het dorp en daarmee door de Rijksweg is geen wenselijke verkeerssituatie.



Reactie college

Wij streven ernaar om omrijdroutes als gevolg van dit project te voorkomen. We nemen dit uitgangspunt mee voor de verdere uitwerking van het voorkeurstracé.

5. Verkeersveiligheid

De indiener wijst op het belang van verkeersveiligheid. Rondom de oogsttijden probeert de indiener de wegen bijvoorbeeld zo schoon en begaanbaar mogelijk te houden. Bij een sterke verkeerstoename en gebruik van de bestaande structuur zal dit veel hinder met zich meebrengen. Eventueel zou een aparte langzaam verkeersbaan een optie bieden dit te voorkomen. Daarnaast voorziet de indiener ook een risico dat er door meer verkeer ook meer afval e.d. in de bermen en sloten terecht komt.

Reactie college

Zie reactie op punt 2. Het verkeer op de Middelsluissedijk Westzijde neemt niet toe, doordat geen uitwisseling plaatsvindt.

6. Waardedaling

Bij de huidige vorm van tracé 2 (waar de weg middels een bocht door hun percelen loopt) ziet de indiener het risico op waardevermindering van de omliggende gronden. Momenteel zijn het rechte/hoekige en daarmee praktisch gemakkelijk te bewerken percelen. Door splitsing van percelen door een weg en daarmee een glooiende lijn langs de percelen, betekent dit praktisch voor indiener een meer inefficiënte werkwijze om het land te bewerken wat tevens de waarde niet ten goede komt.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet. Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren ook over de resterende gronden en de (on) mogelijkheden om die te blijven gebruiken. Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving.

7. Wooncomfort

In tracé 3 ziet indiener met name bezwaren omtrent vermindering van het wooncomfort door o.a. mogelijke geluidsoverlast/geuroverlast en tevens een stukje waardevermindering van met name de boerderij en woning van zijn ouders. Met duidelijke afspraken en mitigerende maatregelen kan e.e.a. mogelijk beperkt worden. Het verzoek van indiener is dan ook om hier grondig naar te kijken in deze variant en tevens mogelijke nadeelcompensatie direct uit te werken en mee te wegen in het geheel.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met geluidsoverlast bij de woningen langs de Middelsluissedijk Westzijde.

Zie punt 6 voor het antwoord op de nadeelcompensatie.



2.40 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 40

1. Voorkeur tracé variant 1

Indiener spreekt een Wij willen bij deze onze voorkeur uitspreken voor tracé 1. Als redenen noemt indiener hiervoor kunnen wij noemen:

- Onveilige verkeerssituatie Oranjewijk door groot verkeer zoals bussen en vrachtwagens in smalle oude woonwijk (ook al zou het een 30 km zone worden).
- Last van trillingsschade door verkeer in de veelal oudere huizen in de wijk.
- Waardevermindering huizen en daarmee een beroep op planschade voor financiële compensatie in Oranjewijk en Hallinxweg

Tracé 1 is naar mening van indiener het meest logisch, geeft het minste overlast en kost het minst qua moeite, kosten gemeente en uitkoop etc. Wijken en bestaande wegen worden niet belast en geen vervelende situaties met bewoners en onveilige situaties. Een duidelijke randweg buiten dorp zoals tracé 1 is ook meest logisch en gebruikelijk zoals het bij andere dorpen gaat (zie Oud-Beijerland).

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op zowel bestaande als nieuwe wegen.

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.41 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 41

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.35. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.35.

1. Landschappelijke inpassing, emotionele impact en onzorgvuldig proces

De indiener benadrukt het belang van het gebruik van bestaande structuren om de leefomgeving zo min mogelijk aan te tasten. Tracé 3 wordt gezien als schadelijk voor het landschap en de leefwijze van bewoners. Er is kritiek op de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de emotionele impact op de bewoners. Er wordt onduidelijk en onzorgvuldig handelen van de gemeente aangehaald, wat leidt tot een gebrek aan vertrouwen in de toekomst.

Reactie college

Voor de tracékeuze wordt ook rekening gehouden met landschappelijke inpassing en de bestaande structuren van de omgeving. Dit maakt onderdeel uit van de beoordelingscriteria. Naast de landschappelijke inpassing en de bestaande structuren van de omgeving houden wij zoveel mogelijk rekening met alle belangen. Daarbij speelt het algemeen belang waarbij wij moeten zorgen voor voldoende woningen voor onze inwoners. Dat brengt met zich mee dat wij ook moeten kijken naar een goede en veilige ontsluiting. Bij het inpassen van plannen kijken wij daarnaast naar de gevolgen van het



plan voor de inwoners van bestaande woningen. Wij streven ernaar alles zo goed mogelijk in te passen waardoor er voor iedereen sprake is van een goede woon- en leefomgeving. Wij begrijpen dat deze veranderingen spanning met zich mee kan brengen. In dat geval adviseren wij u om contact met ons op te nemen zodat wij uw zorgen met u kunnen bespreken.

2.42 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 42

1. Tracé 1

De Indiener beschouwt tracé 1 als de meest haalbare optie met het minste maatschappelijk verzet. Echter, het rapport van Goudappel suggereert dat de ontlasting van de centrale as beperkt is, wat leidt tot onvoldoende onderzoek naar optimalisatie van deze variant. De indiener stelt voor nader onderzoek te verrichten naar aanpassingen, zoals een oost-west bypass en gebruik van de bestaande afrit van de A29.

Reactie college

Tracé 1 ligt, van de te onderzoeken tracés, het meest ver weg van de centrale as in Numansdorp. Uit modelberekeningen blijkt dat deze variant relatief weinig verkeer van de centrale as wegtrekt. Tracé 1 is vooral aantrekkelijk voor verkeer tussen Molenpolder en de A29. De route vanaf de centrale via tracé 1 met inrikker van de Vlielandersstraat/Hallinxweg is circa 1 kilometer langer dan de huidige route naar de N487 en A29. Het is daarom geen reëel alternatief om het verkeer van de centrale as naar tracé 1 te verleiden. In het kader van de herinrichting van de centrale as is reeds onderzocht wat de meest optimale variant is, deze blijkt alsnog niet voldoende te zijn om alle verkeer in Numansdorp te verwerken wanneer de Molenpolder wordt ontwikkeld.

2. Tracé 4

De indiener geeft aan dat het onvoldoende duidelijk is waarom de ontsluitingsweg per se ten westen van Numansdorp moet lopen. Het is niet voldoende onderbouwd waarom tracé 4 is afgefallen. De drukte op de centrale as kan wellicht ook verminderd worden door route 4 te combineren met de bestaande afrit van de A29 welke tot op heden alleen voor busverkeer wordt gebruikt. De indiener vindt dat tracé 4 moet worden heroverwogen en worden meegenomen in de totale afweging.

Reactie college

Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontsluiten van de Molenpolder via de oostkant geen reële optie is. Het is fysiek niet mogelijk om langs of via de Dorpshaven de Molenpolder te verbinden met de Torensteelaan. Het ontbreekt de Torensteelaan aan voldoende ruimte om een talud te faciliteren dat voldoende hoog is om een brug naar de Molenpolder te realiseren zonder dat de gebruikers van de Dorpshaven daar te veel last van ondervinden. Zelfs wanneer gekozen wordt voor een opengaande brug ontbreekt de fysieke ruimte aan de Torensteelaan. Daarnaast biedt het geen oplossing voor de gewenste afname van verkeer op de centrale as. Daarmee vallen ook mogelijke alternatieve opties aan de oostkant van Numansdorp af.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3. MER-beoordeling/milieueffectrapportage

De indiener pleit ervoor dat er een MER-beoordeling wordt uitgevoerd om te bepalen of er een milieueffectrapport nodig is voor de ontsluitingsroute als onderdeel van de Molenpolderontwikkeling.



Dit vraagt om een integrale afweging van de gevolgen voor het gehele gebied ten westen van Numansdorp. De indiener stelt dat tracé 4 ook in deze beoordeling moet worden betrokken.

Reactie college

Voor het mogelijk maken van de westelijke ontsluitingsroute en de Molenpolder stellen wij een wijziging van het omgevingsplan op. In dat kader zullen wij een mer-beoordeling uitvoeren. Zie ook de reactie onder punt 2 met betrekking tot het meenemen van tracé 4.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

4. Tracé 3

De indiener geeft aan dat de N487 een provinciale weg betreft waarop de nieuwe randweg – in alle varianten – zal aansluiten. Bij tracé 1 en tracé 2 zal daarvoor het kruispunt met de Volgerlandseweg moeten worden aangepast. Tracé 3 vereist de aanleg van een nieuwe rotonde. Voor een nieuwe aansluiting op de provinciale weg N487 is toestemming van de provincie vereist. Het is niet de verwachting dat de provincie toestemming geeft voor extra afslagmogelijkheid op de N487, omdat een extra afslagmogelijkheid verkeerskundig niet verantwoord is vanwege de al bestaande kruispunten en afslagen (dit blijkt uit de 'Verkenning westelijke ontsluiting Numansdorp'). Zonder toestemming van de provincie is tracé 3 niet haalbaar. Voor tracé 4 (oostzijde Numansdorp) spreekt dat daar de toestemming wél te geven is, omdat daar geen afritten meer zijn en er dus ook geen verkeerskundige belemmeringen zijn bij een extra afrit aan die zijde.

Reactie college

Wij onderzoeken in de nadere verkenning samen met Provincie Zuid-Holland de mogelijkheid om de westelijke randweg op de Provincialeweg N487 aan te sluiten.

5. Natuur/flora en fauna

De indiener wijst erop dat tracé 3 de flora en fauna kan aantasten (voornamelijk doordat dit tracé door het Numansdorpsebos loopt) en vraagt of hiervoor vergunningen kunnen worden verkregen. De indiener vraagt waar dit stuk bos terugkomt in het dorp, als de gemeente kiest voor tracé 3. Daarnaast vraagt de indiener naar de stikstofdepositie en de mogelijke noodzaak van een omgevingsvergunning natuur, waarbij de indiener benadrukt dat het project zonder deze vergunning mogelijk stilgelegd moet worden.

Reactie college

Voor de nadere verkenning vindt ecologisch onderzoek plaats. In de afweging voor een voorkeurstracé worden de effecten op beschermde plant- en diersoorten en de biodiversiteit meegenomen.

Voor het nog op te stellen ruimtelijk plan, waarin zowel de Molenpolder als de westelijke ontsluitingsroute wordt opgenomen, zal een integraal stikstofonderzoek worden uitgevoerd. Daaruit blijkt of een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig is voor het uitvoeren van het plan.

Landschap

De indiener geeft aan dat het zonde is dat het landschap wordt doorsneden door een extra ontsluitingsroute bij tracé 2 en 3. Een tracé moet volgens indiener goed landschappelijk worden ingepast. Bij tracé 1 en 4 wordt het landschap veel minder doorsneden.



Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé beoordelen we ook de impact op het landschap.

6. Geluid en geur

De indiener geeft aan dat een ontsluitingsroute langs zijn/haar woning geluid- en geuroverlast betekent. De indiener vraagt hoe deze aspecten binnen de geldende wet- en regelgeving worden geborgd?

Reactie college

In de nadere verkenning wordt geluidsonderzoek uitgevoerd waarbij ook de effecten op de bestaande woningen nemen wij mee. Daarin wordt getoetst aan vigerende wet- en regelgeving. Indien sprake is van overschrijdingen is eerst nader onderzoek nodig naar aanvullende maatregelen. Deze zullen worden onderzocht bij het nog op te stellen ruimtelijk plan. Het eventueel treffen van deze maatregelen wordt vervolgens juridisch geborgd in dit ruimtelijk plan.

7. Haalbaarheid

De indiener geeft aan dat de haalbaarheid deels afhankelijk is van afspraken met een ontwikkelaar van de Molenpolder. De indiener vraagt hoe zeker het is dat die ontwikkelaar de benodigde gelden ter beschikking zal stellen. Daarnaast vraagt indiener of er is voorzien in een concerngarantie die zeker stelt dat de gemeente dat wat is afgesproken aan bijdragen, ook feitelijk kan verhalen op (het concern van) de ontwikkelaar.

Reactie college

Wij als gemeente maken afspraken met de ontwikkelaars over de ontwikkeling van de Molenpolder. Deze afspraken gaan onder meer over de financiering van de westelijke ontsluitingsroute.

8. Compensatie

De indiener vraagt wat er verwacht kan worden van de gemeente als de ontsluiting vlak langs de eigen woning zou komen te liggen. Indiener vraagt of de gemeente dan voor snelle en adequate compensatie van het nadeel zorgt. De indiener geeft aan niet jaren te willen moeten vechten voor een compensatie.

Reactie college

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.43 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 43

1. Bezwaar tegen tracés

De indiener geeft aan niet tegen het verwezenlijken van de Molenpolder te zijn, maar wel tegen de keuze van de 3 tracés. Aangegeven wordt dat indiener bezwaar zal maken op de aanleg van welk tracé dan ook. Met name tracé 2, welke het perceel van de indiener aangaat, kunnen de getekende lijnen nog afwijken van de tekening.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen.



Hierbij wordt ook rekening gehouden met het feit dat de tracés verschillende percelen van derden raken.

Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren ook over de resterende gronden en de (on) mogelijkheden om die te blijven gebruiken. Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving.

2.44 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 44

1. Impact op het landschap en cultuurhistorie

De indiener geeft aan dat de nieuwe ontsluitingsroute een aanzienlijke visuele impact heeft op het bestaande landschap en de cultuurhistorische waarden van onze directe leefomgeving. De indiener vindt dat het behoud van het karakteristieke landschap en de historisch waardevolle elementen prioriteit dienen te krijgen in het besluitvormingsproces. Deze aspecten maken een belangrijk deel uit van de leefomgeving en hey woongenot.

Reactie college

Het thema landschap en cultuurhistorie maakt onderdeel uit van de beoordeling van de tracés en daarmee ook onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Het thema krijgt geen prioriteit boven andere thema's, zoals voorgesteld door indiener, maar maakt wel integraal onderdeel uit van de beoordeling.

2. Negatieve invloed op flora en fauna

De indiener stelt dat de tracéstudie de negatieve effecten op flora en fauna onderschat. Videobeelden tonen aan dat vleermuizen al jaren actief zijn bij de Molendijk, wat wijst op een mogelijk belangrijke vliegroute. De invloed van verlichting op beschermde soorten en bewoners is onvoldoende onderzocht. Wij maken ons zorgen over de negatieve effecten van licht op natuur en woonomgeving.

Reactie college

Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit. In de afweging voor een voorkeurstracé wegen we de effecten op beschermde plant- en diersoorten en de biodiversiteit, ook als gevolg van licht en trillingen, mee.

3. Onvoldoende aandacht voor geluidseffecten, geluidstrillingen en lichtvervuiling

De indiener geeft aan bezorgd te zijn over de geluidseffecten en geluidstrillingen die voortvloeien uit het verkeer op de verschillende tracés. Deze trillingen kunnen niet alleen de leefkwaliteit in de directe woonomgeving aantasten, maar hebben tevens de potentie om de fauna, in het bijzonder vleermuizen, negatief te beïnvloeden. Als het gaat om lichtvervuiling wordt er alleen aandacht besteedt aan het effect van koplampen. Verlichting op de verschillende tracés (het effect van lantaarnpalen) wordt in het huidige rapport wordt volledig buiten beschouwing gelaten. De studie dient de gevolgen van geluidsoverlast, lichtvervuiling (lantaarnpalen op de route en het effect van koplampen van verkeer) en trillingen grondiger te analyseren, rekening houdend met cumulatieve effecten. Daarnaast twijfelt de indiener aan de uitkomsten in de studie met betrekking tot geluidseffecten. Indiener vraagt hoe kan het dat tracé 1, de route die voor de indiener verder is gelegen dan tracé 2 en 3 de grootste impact wat betreft geluid heeft op de woning van indiener. De indiener ontvangt hierover graag nadere toelichting. Deze informatie heeft de indiener nodig om een weloverwogen zienswijze in te dienen, die de ontwikkeling overziet.



Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt, naast alle andere onderzoeken, meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeustracé.

Voor de nadere verkenning actualiseren wij het geluidsonderzoek. Wij verzoeken u dit onderzoek te raadplegen voor de meest actuele informatie.

Ten aanzien van lichtvervuiling geldt dat er zo min mogelijk verlichting is buiten de bebouwde kom. Alleen op conflictpunten (zoals kruisingen) of eventueel langs erg drukke routes. In verband met horizonvervuiling is verlichting langs het volledige tracé in ieder geval niet gewenst.

4. Naleving van landelijke natuurwaarden en wetgeving

De indiener geeft aan dat het van groot belang is dat de gemeente Hoeksche Waard zich houdt aan de landelijke natuurwaarden en de geldende wet- en regelgeving op dit gebied. De verlichting en geluidstrillingen zoals voorzien in het plan vormen een risico voor het natuurlijke leefgebied van de vleermuizen, wat in strijd is met de beoogde bescherming van biodiversiteit en natuurwaarden.

Reactie college

Zie reactie bij punt 2.

5. Onzorgvuldige procedure, schending rechtszekerheidsbeginsel en onvoldoende transparantie

De indiener is van mening dat de gemeente onjuist heeft handelde met betrekking tot informatieverschaffing ten aanzien van de tracéstudie. De studie is afgerond in september 2023 maar de oplegnotitie dateert van oktober 2024. De tracéstudie zou volgens de communicatie op de website van de gemeente Hoeksche Waard vanaf 30 januari 2025 online gepubliceerd worden. Echter is de studie pas op 4 februari 2025 online gezet. Dit terwijl de inloopbijeenkomst voor betrokken grondeigenaren op 3 februari 2025 was. Dit leidde ertoe dat indiener zich overrompeld voelt, zich niet kon voorbereiden op de inloopbijeenkomst voor betrokkenen en dat zij zich onder druk gezet voelen. De emotionele impact is groot. Goede communicatie, zorgvuldigheid met betrekking tot de procedure en transparantie zijn van groot belang voor projecten met dergelijke impact voor omwonenden.

Tijdens de inloopavond op 3 februari 2025 kreeg indiener enigszins begrip ten aanzien van hun zorgen, omdat hun woning volgens een medewerker van de gemeente gelegen is in de zogenaamde 'Bermudadriehoek'. Hetgeen nadelige gevolgen met zich meebrengt. Dit heeft een grote impact op de gemoedstoestand van de indiener.

De focus van de tracéstudie ligt op de keuze voor tracé 1, tracé 2 of tracé 3. Echter in alle gevallen lijkt er een aanpassing aan de Molendijk noodzakelijk te zijn. De zorgen van indiener worden mede veroorzaakt door de uitwerking van de schetsen op pagina 30 van de tracéstudie (september 2023). Wanneer er wordt gekozen voor de optie 'fietsers op de dijk, auto's onderaan de dijk' of de optie 'fiets tegen dijk' dan zal de impact op ons perceel groot zijn. Fietsers onderaan de dijk aan de kant van de golfbaan lijkt indiener de beste oplossing met de minste impact op het perceel van indiener. Indiener ontvang graag verdere toelichting met betrekking tot het wegprofiel van de Molendijk.



Indiener geeft aan dat bij tracé 2 en 3 de nadelige gevolgen voor onevenredig zijn. Beide tracés grenzen aan het perceel van indiener en zullen een enorm nadelig effect hebben op het uitzicht, de rust en het woongenot. Indiener ontvangt graag nadere toelichting met betrekking tot de impact van geluid.

Reactie college

Met betrekking tot het wegprofiel van de Molendijk, in geval van tracé 1, is het uitgangspunt dat gekozen wordt voor een zo verkeersveilig mogelijke oplossing, waarbij een apart fietspad wordt gerealiseerd. Daarbij is ook het uitgangspunt dat eventuele verbreding van de dijk en/of aanleg van een apart fietspad aan de zijde van golfterrein plaatsvindt om woonpercelen te ontzien.

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele (geluids)hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de toename van verkeer en bijbehorende milieueffecten.

6. Schending rechtszekerheidsbeginsel

Op grond van artikel 3 2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) dient de gemeente een besluit zorgvuldig voor te bereiden. In dit geval is volgens indiener sprake van onzorgvuldigheid en schending van het rechtszekerheidsbeginsel vanwege de volgende redenen:

- De tracéstudie werd volgens de website van de gemeente ter inzage gelegd op 30 januari 2025, maar de tracéstudie is pas op 4 februari 2025 online gepubliceerd (een dag na de inloopbijeenkomst voor betrokken grondeigenaren)
- Hierdoor was het voor belanghebbenden niet mogelijk om tijdig kennis te nemen van de relevante stukken, onmogelijk om de inloopbijeenkomst voor grondeigenaren voor te bereiden en een goed onderbouwde zienswijze in te dienen.
- Dit is in strijd met de beginselen van rechtszekerheid en behoorlijk bestuur. De termijn voor het indienen van een zienswijze zou pas vanaf 4 februari 2025 mogen ingaan.
- De nadelige gevolgen van het besluit zijn voor ons als belanghebbenden onevenredig in verhouding met de te dienen doelen.

Reactie college

Zie de reactie onder punt 5.

7. Emotionele impact

De indiener geeft dat de emotionele impact voor direct aanwonenden groot is. Wij verkeren op dit moment in grote onzekerheid. Wij hebben de afgelopen twee jaar sinds de aanschaf van ons huis (1 februari 2023) onze ziel en zaligheid erin gestoken en bijna 900.000 euro middels een grondige verbouwing en verduurzaming geïnvesteerd. Al onze toekomstplannen staan nu on hold. Wij kunnen op dit moment niet overzien wat de gevolgen voor ons zullen zijn. Wij hebben behoefte aan transparantie en perspectief en betreuren het dat de tracéstudie zo laat met ons gedeeld is. De snelle besluitvorming, de beperkte tijd om te reageren en een goed beeld te vormen van de situatie waar wij ons in bevinden, zet indiener enorm onder druk.

Reactie college

Bij de beoordeling van plannen houden wij zoveel als mogelijk rekening met alle belangen. Daarbij speelt het algemeen belang waarbij wij moeten zorgen voor voldoende woningen voor onze inwoners. Dat brengt met zich mee dat wij ook moeten kijken naar een goede en veilige ontsluiting. Bij het inpassen



van plannen kijken wij daarnaast naar de gevolgen van het plan voor de inwoners van bestaande woningen. Wij streven ernaar alles zo goed mogelijk in te passen waardoor er voor iedereen sprake is van een goede woon- en leefomgeving. Wij begrijpen dat deze veranderingen spanning met zich mee kan brengen. In dat geval adviseren wij u om contact met ons op te nemen zodat wij uw zorgen met u kunnen bespreken.

8. Verzoeken

Gezien bovenstaande bezwaren verzoekt indiener de gemeente vriendelijk doch dringend om:

- Een herbeoordeling van de tracéstudie met bijzondere aandacht voor een meer gedetailleerde impact voor direct aanwonenden. Daarnaast dienen ecologische en culturele aspecten van het gebied nader te worden onderzocht.
- Integratie van aanvullende maatregelen om de negatieve effecten op geluid, verlichting en trilling zoveel mogelijk te beperken.
- Een grondige ecologische studie, inclusief de beoordeling van de aanwezigheid van vleermuisvliegroutes, zodat het besluit in lijn is met de geldende natuurwetgeving en behoudsdoelstellingen.
- Verlenging van de termijn voor het indienen van een zienswijze met betrekking tot de tracéstudie.
- Psychosociale ondersteuning voor direct aanwonenden. De onzekerheid met betrekking tot de impact en het keuzetraject van de verschillende tracés zorgen voor veel stress en onzekerheid. De emotionele impact is groot en daarbij is persoonlijke begeleiding op zijn plaats.
- Mitigerende maatregelen in het kader van de geplande westelijke ontsluitingsroute passende maatregelen te treffen om de negatieve effecten op het woongenot en de leefomgeving van de direct aanwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. In de nadere verkenning werken de tracés verder uit en onderzoeken deze. Hierbij onderzoeken we ook de impact op ecologie en cultuurhistorie. Ook zijn mitigerende maatregelen beschouwd. Bij de nadere uitwerking van een voorkeurstracé worden mitigerende maatregelen verder uitgewerkt. Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit, waarbij we rekening houden met aanwezige vleermuisvliegroutes. In de afweging voor een voorkeurstracé wegen we de effecten op beschermde plant- en diersoorten, biodiversiteit en beschermde gebieden mee. Hieronder valt onder andere de natuurwaarde van het bos.

Wij erkennen de stukken later online zijn gepubliceerd dan eerder aangekondigd. Om deze reden hebben wij de zienswijzentermijn ook aangepast, zodat met ingang van 4 februari 2025 de stukken alsnog 6 weken ter inzage hebben gelegen.

Bij de beoordeling van plannen houden wij zoveel als mogelijk rekening met alle belangen. Daarbij speelt het algemeen belang waarbij wij moeten zorgen voor voldoende woningen voor onze inwoners. Dat brengt met zich mee dat wij ook moeten kijken naar een goede en veilige ontsluiting. Bij het inpassen van plannen kijken wij daarnaast naar de gevolgen van het plan voor de inwoners van bestaande woningen. Wij streven ernaar alles zo goed mogelijk in te passen waardoor er voor iedereen sprake is van een goede woon- en leefomgeving. Wij begrijpen dat deze veranderingen spanning met zich mee kan brengen. In dat geval adviseren wij u om contact met ons op te nemen zodat wij uw zorgen met u kunnen bespreken.



2.45 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 45

1. Impact op het landschap en cultuurhistorie

De indiener geeft aan dat de nieuwe ontsluitingsroute een aanzienlijke visuele impact heeft op het bestaande landschap en de cultuurhistorische waarden van onze directe leefomgeving. De indiener vindt dat het behoud van het karakteristieke landschap en de historisch waardevolle elementen prioriteit moet krijgen in het besluitvormingsproces. Deze aspecten maken een belangrijk deel uit van de leefomgeving en het woongenot.

Reactie college

Het thema landschap en cultuurhistorie maakt onderdeel uit van de beoordeling van de tracés en daarmee ook onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Het thema krijgt geen prioriteit boven andere thema's, zoals voorgesteld door indiener, maar maakt wel integraal onderdeel uit van de beoordeling.

2. Negatieve invloed op flora en fauna

De indiener stelt dat de tracéstudie de negatieve effecten op flora en fauna onderschat. Videobeelden tonen aan dat vleermuizen al jaren actief zijn het perceel van indiener. Dat wijst op een mogelijk belangrijke vliegroute. De invloed van verlichting op beschermde soorten en bewoners is onvoldoende onderzocht. Indiener maakt zich zorgen over de negatieve effecten van licht op natuur en woonomgeving.

Reactie college

Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit. In de afweging voor een voorkeurstracé wegen we de effecten op beschermde plant- en diersoorten en de biodiversiteit, ook als gevolg van licht en trillingen, mee.

3. Onvoldoende aandacht voor geluidseffecten, geluidstrillingen en lichtvervuiling

De indiener geeft aan bezorgd te zijn over de geluidseffecten en geluidstrillingen die voortvloeien uit het verkeer op de verschillende tracés. Deze trillingen kunnen niet alleen de leefkwaliteit in de directe woonomgeving aantasten, maar hebben tevens de potentie om de fauna, in het bijzonder vleermuizen, negatief te beïnvloeden. De indiener merkt op dat als het gaat om lichtvervuiling alleen aandacht wordt besteed aan het effect van koplampen. Verlichting op de verschillende tracés (het effect van lantaarnpalen) wordt in het huidige rapport wordt volledig buiten beschouwing gelaten. De studie moet naar mening van de indiener de gevolgen van geluidsoverlast, lichtvervuiling (lantaarnpalen op de route en het effect van koplampen van verkeer) en trillingen grondiger analyseren, rekening houdend met cumulatieve effecten. De indiener geeft aan graag nadere toelichting te ontvangen met betrekking tot geluidseffecten. Deze informatie heeft de indiener nodig om een weloverwogen zienswijze in te dienen, die de ontwikkeling overziet.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

Voor de nadere verkenning actualiseren wij het geluidsonderzoek. Wij verzoeken u dit onderzoek te raadplegen voor de meest actuele informatie.



Ten aanzien van lichtvervuiling geldt dat er zo min mogelijk verlichting is buiten de bebouwde kom. Alleen op conflictpunten (zoals kruisingen) of eventueel langs erg drukke routes. In verband met horizonvervuiling is verlichting langs het volledige tracé in ieder geval niet gewenst.

4. Naleving van landelijke natuurwaarden en wetgeving

De indiener geeft aan dat het van groot belang is dat de gemeente Hoeksche Waard zich houdt aan de landelijke natuurwaarden en de geldende wet- en regelgeving op dit gebied. De verlichting en geluidstrillingen zoals voorzien in het plan vormen een risico voor het natuurlijke leefgebied van de vleermuizen, wat in strijd is met de beoogde bescherming van biodiversiteit en natuurwaarden.

Reactie college

Zie reactie bij punt 2.

5. Onzorgvuldige procedure en onvoldoende transparantie

De indiener is van mening dat de gemeente onjuist heeft handelde met betrekking tot informatieverschaffing ten aanzien van de tracéstudie. De studie is afgerond in september 2023 maar de oplegnotitie dateert van oktober 2024. De tracéstudie zou volgens de communicatie op de website van de gemeente Hoeksche Waard vanaf 30 januari 2025 online gepubliceerd worden. Echter is de studie pas op 4 februari 2025 online gezet. Dit terwijl de inloopbijeenkomst voor betrokken grondeigenaren op 3 februari 2025 was. Dit leidde ertoe dat indiener zich overrompeld voelt, zich niet kon voorbereiden op de inloopbijeenkomst voor betrokkenen en dat zij zich onder druk gezet voelen. De emotionele impact is groot. Goede communicatie, zorgvuldigheid met betrekking tot de procedure en transparantie zijn van groot belang voor projecten met dergelijke impact voor omwonenden.

Reactie college

Wij erkennen dat de stukken later online zijn gepubliceerd dan eerder aangekondigd. Om deze reden hebben wij de zienswijzentermijn ook aangepast, zodat met ingang van 4 februari 2025 de stukken alsnog 6 weken ter inzage lagen. Hierdoor was het voor eenieder mogelijk om de relevante stukken te bestuderen en een goed onderbouwde zienswijze in te dienen.

Tijdens de inloopavond op 3 februari 2025 kreeg indiener enigszins begrip ten aanzien van zijn zorgen, omdat zijn woning volgens een medewerker van de gemeente gelegen is in de zogenaamde 'Bermudadriehoek'. Hetgeen nadelige gevolgen met zich meebrengt. Dit heeft een grote impact op de gemoedstoestand van de indiener.

De focus van de tracéstudie ligt op de keuze voor tracé 1, tracé 2 of tracé 3. Echter in alle gevallen lijkt er een aanpassing aan de Molendijk noodzakelijk te zijn. De zorgen van indiener worden mede veroorzaakt door de uitwerking van de schetsen op pagina 30 van de tracéstudie (september 2023). Wanneer er wordt gekozen voor de optie 'fietsers op de dijk, auto's onderaan de dijk' of de optie 'fiets tegen dijk' dan zal de impact op zijn perceel groot zijn. Fietsers onderaan de dijk aan de kant van de golfbaan lijkt indiener de beste oplossing met de minste impact op het perceel van indiener. Indiener ontvang graag verdere toelichting met betrekking tot het wegprofiel van de Molendijk.

Indiener geeft aan dat bij tracé 2 en 3 de nadelige gevolgen voor onevenredig zijn. Beide tracés grenzen aan het perceel van indiener en zullen een enorm nadelig effect hebben op het uitzicht, de rust en het woongenot. Indiener ontvangt graag nadere toelichting met betrekking tot de impact van geluid.

Reactie college



Met betrekking tot het wegprofiel van de Molendijk, in geval van tracé 1, is het uitgangspunt dat gekozen wordt voor een zo verkeersveilig mogelijke oplossing, waarbij een apart fietspad wordt gerealiseerd. Daarbij is ook het uitgangspunt dat eventuele verbreding van de dijk en/of aanleg van een apart fietspad aan de zijde van golfterrein plaatsvindt om woonpercelen te ontzien.

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele (geluids)hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de toename van verkeer en bijbehorende milieueffecten.

6. Emotionele impact

De indiener geeft dat de emotionele impact voor direct aanwonenden groot is. Zij verkeren op dit moment in grote onzekerheid. Ook heeft indiener de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in hun woning. Alle toekomst- en renovatieplannen staan nu 'on hold'. Indiener kan niet overzien wat de gevolgen voor hen zullen zijn. Indiener heeft behoefte aan transparantie en perspectief en betreuren het dat de tracéstudie zo laat zijn gedeeld. De snelle besluitvorming, de beperkte tijd om te reageren en een goed beeld te vormen van de situatie, zet indiener enorm onder druk.

Reactie college

Bij de beoordeling van plannen houden wij zoveel als mogelijk rekening met alle belangen. Daarbij speelt het algemeen belang waarbij wij moeten zorgen voor voldoende woningen voor onze inwoners. Dat brengt met zich mee dat wij ook moeten kijken naar een goede en veilige ontsluiting. Bij het inpassen van plannen kijken wij daarnaast naar de gevolgen van het plan voor de inwoners van bestaande woningen. Wij streven ernaar alles zo goed mogelijk in te passen waardoor er voor iedereen sprake is van een goede woon- en leefomgeving. Wij begrijpen dat deze veranderingen spanning met zich mee kan brengen. In dat geval adviseren wij u om contact met ons op te nemen zodat wij uw zorgen met u kunnen bespreken.

7. Verzoeken

Gezien bovenstaande bezwaren verzoekt indiener de gemeente vriendelijk doch dringend om:

- Een herbeoordeling van de tracéstudie met bijzondere aandacht voor een meer gedetailleerde impact voor direct aanwonenden. Daarnaast dienen ecologische en culturele aspecten van het gebied nader te worden onderzocht.
- Integratie van aanvullende maatregelen om de negatieve effecten op geluid, verlichting en trilling zoveel mogelijk te beperken.
- Een grondige ecologische studie, inclusief de beoordeling van de aanwezigheid van vleermuisvliegroutes, zodat het besluit in lijn is met de geldende natuurwetgeving en behoudsdoelstellingen.
- Verlenging van de termijn voor het indienen van een zienswijze met betrekking tot de tracéstudie.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt, naast alle andere onderzoeken, meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.



Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit, waarbij we rekening houden met de aanwezigheid van vleermuisroutes. Daarnaast onderzoeken we de impact op landschappelijke en cultuurhistorische aspecten. Ook de is de zienswijzentermijn verlengd.

Bij de nadere uitwerking van een voorkeurstracé worden mitigerende maatregelen verder uitgewerkt.

2.46 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 46

Gelijkkluidend aan zienswijze 2.44 en 2.45. Zie voor samenvatting en reactie op deze zienswijze nummer 2.44 en 2.45.

2.47 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 47

1. Drukte huidige situatie

Indiener geeft aan dat als gevolg van de nieuwbouw, zoals de Torensteepolder, het druk is geworden op de route naar de A29. Met het eenrichtingsverkeer maken van de Fortlaan is de golfbaan in zuidelijke richting over de A29 alleen nog bereikbaar via de Burgemeester de Zeeuwstraat. Aangegeven wordt dat het centrum op sommige momenten overvol en gevaarlijk is met het doorgaande verkeer. In verband met snelheid, aanrijdtijd en logica route heeft tracé 2 de voorkeur voor indiener.

Reactie college

Wij nemen kennis van uw voorkeur voor het tracé. Daarnaast erkennen wij de drukte die u ervaart op de Burgemeester de Zeeuwstraat, waarbij deze route overigens niet de meest direct is vanaf de A29 naar de golfbaan. Een van de projectdoelstellingen van de westelijke ontsluitingsroute is om deze weg te ontlasten van het verkeer.

2. Aansluiting A29

Gevraagd wordt waarom een op- en afrit op de huidige locatie van het busstation Beneden Molendijk / A29 geen optie is en niet is onderzocht.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

2.48 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 48

1. Ontbreken negatieve effecten bewoners Numansdorp

Indiener stelt dat de negatieve impact op de bewoners in de kern van Numansdorp onvoldoende is beschouwd en niet terug te lezen is in de huidige plannen en onderzoeken. Daarbij wordt specifiek gerefereerd naar geluidsoverlast op bestaande woningen, gezondheidseffecten van uitlaatgassen en de waardevermindering van woningen. Indiener verzoekt om dit als toetsingscriteria toe te voegen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor hen nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé wordt rekening gehouden met de effecten van geluid op



bestaande woningen. Echter worden de effecten beschouwd van alle geluidgevoelige objecten in de omgeving om daarmee de algemene maatschappelijke impact te beoordelen.

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet. Waardevermindering van woningen is geen onderdeel van de afwegingscriteria.

2. Verminderen of voorkomen negatieve impact

Indiener mist in het huidige onderzoek mogelijkheden om de negatieve impact van de ontsluitingsroute met zich meebrengt kan worden verminderd of voorkomen. Hierbij worden voorstellen gedaan als het verlagen van de weg onder maaiveldniveau en het planten van een bos tussen de weg en bestaande woningen.

Reactie college

In het vervolgonderzoek om te komen tot een voorkeurstracé worden deze mitigerende maatregelen benoemd en beoordeeld. Zij maken onderdeel uit van de overwegingen om tot een tracékeuze te komen.

3. Impact begraafplaats

Eveneens een onderwerp dat door indiener wordt gemist in de huidige onderzoeken is de impact op de begraafplaats. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de impact van weggeluid op de begraafplaats en eventuele kans op scheuren van grafstenen als gevolg van trillingen door wegverkeer of werkzaamheden.

Reactie college

Op basis van de zienswijze van indiener is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de impact van het weggeluid op de begraafplaats. Een onderzoek naar trillingen maakt eveneens onderdeel uit van het vervolg.

4. Afweging woongeluk

De zienswijze sluit af met de constatering van indiener dat het lijkt alsof het woongeluk van de nieuwe bewoners van de Molenpolder zwaarder meetelt dan het woongeluk van de bestaande inwoners.

Reactie college

Zie de reactie onder punt 1. De gemeente maakt een afweging in het algemeen maatschappelijk belang.

2.49 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 49

1. Tracés

De indiener geeft aan dat tracé 1 al deels aanwezig is en naar verwachting het minst kost. Tracé 2 zal naar verwachting ook voldoen, maar hoger uitvallen in de kosten. Verwachting van de indiener is dat tracé 3 het duurst zal zijn. De indiener meent dat er een tekort is aan financiële middelen bij de gemeente Hoeksche Waard. Daarnaast zal tracé 3 voor geluidsoverlast zorgen bij de woningen in de Muziekbuurth. Aangegeven wordt dat de snelweg bij sommige windrichtingen ook al hoorbaar is. Daarom heeft tracé 3 voor indiener geen voorkeur.

Reactie college



Wij snappen uw zorgen over de financiële consequenties van dit project. De benodigde investeringen maken wij in de nadere verkenning inzichtelijk. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad een besluit waarin deze informatie wordt betrokken.

In de afweging voor een voorkeurstracé wordt onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de geluidsbelasting op bestaande woningen, ook in de Muziekburch. Eventuele mitigerende maatregelen maken onderdeel uit van dit vervolgtraject.

2.50 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 50

1. Afwegingen te eenzijdig en onvolledig

De indiener vindt de afwegingen in het proces eenzijdig en onvolledig, waarbij het rapport de belangen van de opdrachtgever en bewoners aan de centrale as boven die van de bewoners aan de westzijde plaatst.

Reactie college

Een van de doelstellingen van het project is om de centrale as te ontlasten. De effecten op de woningen en leefomgeving aan de westzijde van Numansdorp zijn eveneens inzichtelijk gemaakt, waarmee ook deze belangen worden meegewogen. Uiteindelijk maakt de gemeenteraad een keuze voor een voorkeurstracé, waarbij zowel positieve als negatieve effecten van de tracés worden afgewogen.

2. Geluid

De indiener geeft aan dat de afname van verkeers- en geluidshinder langs de centrale as te positief wordt weergegeven. Het verkeer en de geluidshinder aan de westzijde zullen toenemen. Het rapport negeert de huidige geluidproductie van de A29, wat een compleet beeld van de geluidshinder verhindert. Er is geen sprake van geluidmaatregelen of WHO-richtlijnen in deze fase, wat belangrijk is voor een eerlijke afweging. De indiener geeft aan dat het netjes zou zijn hiermee en met het gemeentelijk beleid bij de aanleg onder de Omgevingswet van een nieuwe weg rekening te houden.

Reactie college

In de nadere verkenning voeren we geluidsonderzoek uit, waarbij alle toe- en afnames in en rondom Numansdorp worden onderzocht. Waar sprake is van overschrijdingen van geluidwaarden inventariseren we in het onderzoek benodigde geluidmaatregelen.

3. Kosten

Volgens de indiener lijken de aannames van de geraamde kosten voor de aanleg van de verschillende tracés erg kort door bocht, te positief en onvolledig weergegeven. In ieder geval onvoldoende om op dit moment een objectieve afweging op te baseren. Indiener vreest dat de burger uiteindelijk voor alle meerkosten opdraait.

Reactie college

Bij de nadere verkenning herzien wij de kostenramingen en voeren deze uit conform de SSK-systematiek.

4. Aandacht voor fietsers

De indiener vindt dat er veel te weinig aandacht is voor fietsers. Op zijn minst hoort er in iedere variant een vrijliggend fietspad te zijn opgenomen en te zijn berekend. De indiener vraagt waarom een variant



waarbij fietsers verder om moeten rijden terwijl er voor het autoverkeer een kortere route naar de Molenpolder of het dorp wordt geboden?

Reactie college

Bij het uitwerken van de tracés onderzochten wij of en op welke locaties (vrijliggende) fietspaden gewenst zijn. In geval van tracé 2 en 3 is dit niet overal nodig, omdat andere meer geschikte, veiligere fietsroutes in de omgeving aanwezig zijn. In die gevallen is er bewust voor gekozen om de fietsroutes van het doorgaande autoverkeer te scheiden.

5. MER

De indiener is benieuwd of er nog MER moeten worden opgesteld. De indiener mist een visie voor het dorp.

Reactie college

De aanleg van een gebiedsontsluitingsweg met twee keer één rijstrook is niet mer-plichtig. Een MER is alleen verplicht bij een autoweg. De nieuwe westelijke ontsluiting valt niet onder de criteria voor een autoweg zoals vastgelegd in de geldende wettelijke voorschriften en in de rechtspraak die daarover door de bestuursrechter is ontwikkeld. Er hoeft dan ook geen MER te worden opgesteld. Overigens is voor het op te stellen omgevingsplan waarin de westelijke ontsluiting zal worden geregeld, wel een mer-beoordeling nodig.

Op 22 november 2022 stelde de gemeenteraad het Ontwikkelbeeld Numansdorp vast. Hiermee stelde de gemeenteraad een ontwikkelvisie voor het dorp vast. Het ontwikkelbeeld is een integraal afwegingskader dat dient als basis voor concrete beslissingen over lopende en nieuwe initiatieven met als doel de leefbaarheid in Numansdorp te verbeteren en/of vergroten.

6. Proces

De indiener geeft aan dat hij over dit belangrijke en gevoelige onderwerp liever een presentatie had gezien omdat er sprake is van een plan met grote impact op het dorp. Ook de korte tijd na 10 februari van de bijeenkomst om een zienswijze in te dienen vindt de indiener ongepast.

Indiener geeft aan dat het wettelijk gezien wel goed zitten, omdat de uitnodiging lag keurig 6 weken voor de afloop van de termijn in de bus. Met oog op burgerparticipatie vraagt de indiener zich af of dit zo de bedoeling is. Daar komt nog bij dat het rapport al van 23 september 2023 is. De indiener is erg benieuwd hoe de gemeente dit ziet.

Reactie college

Met de inloopbijeenkomst beoogden wij alle informatie te kunnen geven die de bezoekers wilden ontvangen. Hierdoor is maatwerk mogelijk. Dit heeft onze voorkeur boven een algemene presentatie waarin wij de bezoekers minder persoonlijke aandacht kunnen geven. Daarnaast leert de ervaring dat niet iedereen zich prettig voelt om vragen te stellen in een algemene presentatie. In het vervolgproces volgen nog wel momenten waar een plenaire toelichting wordt gegeven.

De terinzagelegging van de verkenning uit 2023 was bedoeld om eventuele ontbrekende aspecten te inventariseren. Met deze inzichten wordt een nadere verkenning uitgevoerd.



2.51 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 51

1. Drukke huidige situatie

De indiener is van mening dat tracé 2 en 3 overlast zullen geven aan de wijk.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de toename van verkeer en bijbehorende milieueffecten.

2.52 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 52

1. Drukke huidige situatie

De indiener geeft aan dat er grote nadelen aan tracé 2 en 3 zijn:

1. Weer een deel/het hele speelveld opheffen (steeds minder groen in de wijk naast alle tuintjes die ook worden gesloopt bij de nieuwbouw van appartementen)!
2. Nog onveiligere verkeerssituatie in deze oude woonwijk o.a. door ongeschikte straten ten gevolge van grote en zware bussen en vrachtwagens en fietsers op deze straten (momenteel al meer dan 200 vrachtwagenbewegingen per week)!
3. Schade door trillingen en geluidsoverlast in de veelal oudere huizen!
4. Dit had al veel eerder een 30 km zone moeten zijn maar ook dit is geen oplossing voor dit probleem!
5. Nog meer luchtverontreiniging en stank!
6. Waardevermindering van onze huizen, kosten van planschade voor de gemeente!
7. Inleveren van woongenot (nog meer groen uit de wijk constante stroom auto's dag en nacht)!
8. Dit soort straten zijn totaal ongeschikt voor dit soort gebruik o.a. zie de eerder genoemde bezwaren. Mede omdat vele kwetsbare bejaarden en kinderen in deze wijk wonen en u behoort dit zware en drukke verkeer dan ook niet door deze Vlielandersstraat te sturen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. De effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Ook wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30km/h, zodat een maximumsnelheid van 30 km/h ook kan worden gehandhaafd. Dit betekent dat maximumsnelheid wordt verlaagd, maar niet dat het verkeersluw wordt.

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

Ten aanzien van de waardevermindering van de huizen en planschade geldt nadeelcompensatie. Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.



2. Verkeerstellingen

De indiener geeft aan dat er in 2024 verkeer-tellingen/-metingen verricht zijn in de straten die op dat moment (gedeeltelijk afgesloten waren voor verkeer (o.a Koninginneweg)! De indiener vraagt waarom die metingen niet op een tijdstip zijn gepland waarin de verkeerssituatie normaal is (dus ook geen vakantietijd e.d.)?

Reactie college

Deze tellingen zijn uitgevoerd in het kader van het project Torensteepolder fase 1d. Voor het project van de westelijke ontsluitingsroute zijn deze tellingen niet relevant en vormen zij geen onderdeel van het onderzoek.

3. 'Voorkeur' voor tracévariant 1

De indiener geeft aan dat in feite alle 3 de tracés geen goede oplossing bieden voor het probleem van veiligheid, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en trillingen. Het probleem wordt naar de mening van de indiener verlegd en niet opgelost. De indiener wijst op het feit dat de wind meestal uit het westen komt waardoor de problemen direct naar de woonwijken/dorp toe worden geblazen. Naar de mening van de indiener bevindt de beste oplossing zich aan de oostkant van Numansdorp. De indiener heeft een voorkeur voor tracé 1 omdat dit de minst slechte van de 3 opties is.

Reactie college

Zie de reactie bij punt 1. Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt, ook ten aanzien van de toename van verkeer en eventuele luchtverontreiniging. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af. Wij nemen uw reactie verder ter kennisgeving aan.

2.53 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 53

1. Bezwaar en voorkeur tracé 1

De indiener geeft aan dat de westelijke route veel negatieve, overlast gevende en onveilige situaties tot gevolg heeft, welke niet thuishoren in een woonwijk. Derhalve kiest de indiener voor voorkeurstraject 1 (één). De indiener verwacht, dat u dit bezwaar mee laat wegen bij uw besluitvorming.

Reactie college

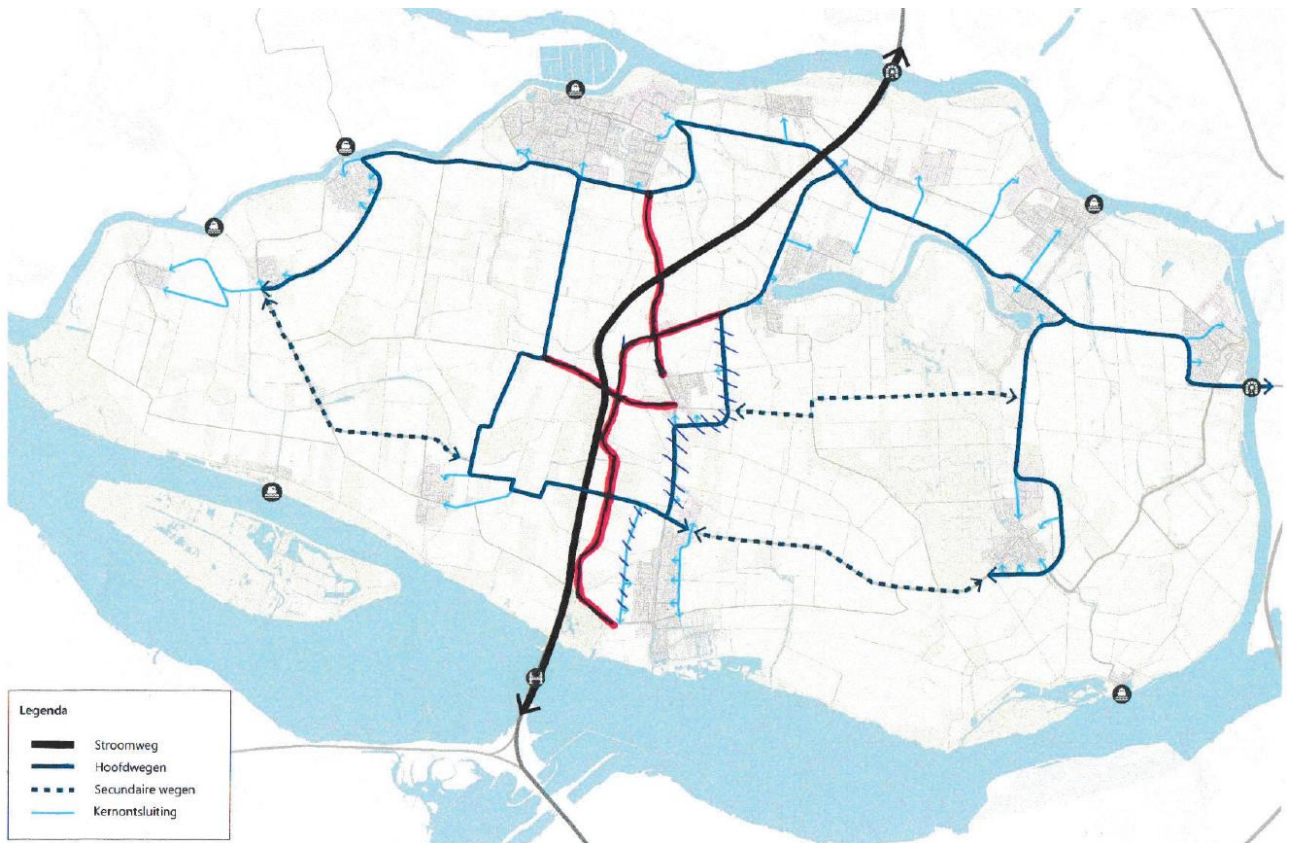
Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. De effecten van het toenemende verkeer in en rondom de kern van Numansdorp nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

2.54 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 54

1. Betoog op tracé varianten

De indiener betoogt dat tracé 1 het beste aansluit bij de mobiliteitsagenda van de gemeente Hoeksche Waard en Klaaswaal het beste ontsluit. Hiervoor heeft indiener onderstaande schets ingediend. Deze

variant maakt optimaal gebruik van het bestaande wegennetwerk, wat minder landbouwgrond vereist. Varianten 2 en 3 zouden de ontwikkeling van Numansdorp belemmeren door een nieuwe barrière, terwijl tracé 1 landschappelijk en financieel verantwoord is.



Reactie college

Wij waarderen uw inbreng door op het niveau van het mobiliteitsplan mee te denken. Uit onderzoek naar de randweg van Klaaswaal is gebleken dat een oostelijke ligging daar het meest geschikt is. Hierover is in januari 2024 door de gemeenteraad een besluit genomen en is een oostelijk gelegen alternatief als voorkeursvariant aangewezen. Van een rechtstreekse aansluiting van de westelijke randweg op een randweg Klaaswaal zal geen sprake zijn. In de beoordeling van de tracés beoordelen we wel de effectiviteit ten opzichte van de hoofdstructuur. Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren ook over de resterende gronden en de (on-)mogelijkheden om die te blijven gebruiken. Deze zorg van indiener is onderdeel van de gesprekken over de grondverwerving.

2.55 Samenvatting en reactie op zienswijze van 55

1. Slopen gebouw De Schakel

De indiener geeft aan dat in de huidige situatie ter plaatse van de Vlielandersstraat een speelplaats voor kinderen en een parkeerplaats voor auto's aanwezig is. Indiener kan zich niet vinden in het idee om op deze locatie een weg aan te leggen waarvoor het gebouw van De Schakel moet worden gesloopt.



Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé wordt onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de sloop van het gebouw van de Schakel. Ook nemen we de impact op de speelplaats en parkeerplaats in de afweging mee. Hiervoor voeren we (ontwerpend) onderzoek uit naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

2. Afname woongenot

Daarnaast geeft indiener aan dat als gevolg van het extra verkeer en vrachtauto's trillingen ontstaan die schade aanbrengen aan de woningen, de waarde van de woningen verminderen en geluidsoverlast toeneemt. De voorkeur van indiener is een randweg buiten het dorp om.

Reactie college

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

Ook de effecten van geluid nemen wij mee in het onderzoek, zie de reactie onder punt 1.

3. Verleggen van het probleem

De indiener vindt het aanleggen van een nieuwe weg in een woonwijk bij een verzorgingstehuis geen goed idee. Daarmee wordt het probleem verlegt van de centrale as naar de Vlielandersstraat volgens de indiener. Daarnaast geeft de indiener aan juridische stappen te ondernemen.

Reactie college

Zie de reactie onder punt 1. Ter verduidelijking willen we meegeven dat er geen nieuwe weg in de woonwijk komt. De Vlielandersstraat krijgt een andere functie met een maximumsnelheid van 30 km/h. Uiteraard zijn daar wel fysieke aanpassingen voor nodig.

2.56 Samenvatting en reactie op zienswijze van 56

1. Tracé 1

De indiener geeft aan dat zijn perceel onder tracé 1 loopt. De indiener geeft aan dat dit tracé de minste overlast bezorgt en het logisch is om de Volgerlandseweg door te trekken. De indiener staat open om met de gemeente in gesprek te gaan over het perceel.

Reactie college

Wij danken u voor uw reactie. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Na de keuze voor het voorkeurstracé begint de fase van grondverwerving. Indien van toepassing nemen wij contact met u op hierover.



2.57 Samenvatting en reactie op zienswijze van 57

1. Nieuwe route bij tracé 2 en 3

De indiener geeft aan dat tracé 2 en 3 het meest kansrijk zijn. Bij beide tracés is een aansluiting van de Hallinxweg en Vlielandersstraat voorzien om de centrale as te ontlasten. De indiener vraagt of een extra route over de Koninginneweg, linksaf naar de Wilhelminastraat, via de Nassaustraat naar de Vlielandersstraat onderdeel is van het project. Voor deze route zouden de kleedkamers van NSVV en het terrein van het voormalige zwembad moeten wijken.

Reactie college

De door indiener benoemde route maakt geen onderdeel uit van de plannen.

2.58 Samenvatting en reactie op zienswijze van 58

1. Molenpolder

Indiener geeft aan dat het gebied tussen de Molendijk en het Hollands Diep kenmerkend is voor Numansdorp. Bij de ontwikkeling van de Molenpolder gebruikt de gemeente kernwoorden als 'versterking van natuur en recreatie', 'woningbouw naar behoefte' en 'toegankelijkheid tot het Hollands Diep'. Indiener geeft aan dat de realisatie van de westelijke ontsluitingsroute tegenstrijdig is met deze begrippen. Indiener stelt dat de natuur gebaat is bij minder wegen.

De Torensteepolder is nog niet uitontwikkeld. Indiener vraagt waarom verdere uitbreiding van nieuwe woningen nodig is.

Vervolgens vraagt indiener of het Hollands Diep niet al toegankelijk genoeg is met twee havens en andere recreatieplekken.

Reactie college

De kernwoorden die indiener aanhaalt hebben betrekking op de woningbouwontwikkeling van de Molenpolder. De nieuwe ontsluitingsroute is niet nodig om de natuur te versterken, maar om de Molenpolder te ontsluiten en de centrale as in Numansdorp te ontlasten. In de afweging om te komen tot een voorkeurstracé nemen we de effecten van de westelijke ontsluitingsroute op natuur mee.

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. U kunt uw zienswijze op de beoogde woningbouwlocatie in dat proces inbrengen

2. Impact op het dorp Numansdorp

De indiener is van mening dat de authenticiteit van Numansdorp is aangetast door de ontwikkeling van de Torensteepolder, de bouw van tijdelijke woningen en het onderbrengen van een toenemend aantal vluchtelingen. Dit leidt tot druk op voorzieningen zoals scholen, medische zorg en een veranderend straatbeeld. De indiener is niet tegen de bouw van de woningen in de Molenpolder, maar heeft zorgen dat dit deze woondruk de druk op voorzieningen verder verhoogd. Ook neemt de druk op flora en fauna verder toe als gevolg van de ontwikkeling Molenpolder. De voorkeur van de indiener is om de Molenpolder om te vormen tot recreatiegebied en de bestaande infrastructuur op te knappen.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de



mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen we onderzoek naar de impact op flora en fauna.

Voor uw zienswijze over de druk op de voorzieningen verwijzen we naar punt 1.

2.59 Samenvatting en reactie op zienswijze van 59

1. Aansluiting Nassaustraat/Vlielandersstraat

De indiener geeft aan dat de kruising Nassaustraat met de Vlielandersstraat nu een overzichtelijk kruispunt is. Met de plannen om de nieuwe weg te laten aansluiten op de Vlielandersstraat zal het drukker en onveiliger worden. De indiener mist deze aspecten in de tracéstudie.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer en verkeersveiligheid in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Hiervoor wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

2. Geluidsoverslast en fijnstof

Daarnaast maakt de indiener zich zorgen over de toename van de geluidsoverslast en de impact op fijnstof in de woonomgeving. De impact hiervan is niet onderzocht en de indiener verzoekt dit verder uit te zoeken.

Reactie college

Nader onderzoek naar geluid wordt meegenomen in de afweging voor een voorkeurstracé, waarbij ook gekeken wordt naar de effecten op bestaande wegen en woningen.

Voor luchtkwaliteit (fijnstof) geldt dat moet worden getoetst aan de omgevingswaarden. In de huidige en toekomstige situatie wordt in de Hoeksche Waard (ruim) aan de wettelijke grenswaarden voldaan als gevolg van diverse autonome ontwikkelingen, waaronder het schoner worden van het Nederlandse wagenpark. De Hoeksche Waard valt daarnaast niet onder één van de aandachtsgebieden. De maximale concentraties zal door aanpassing van het wegennetwerk niet worden overschreden, waardoor dit onderdeel niet onderscheidend is voor verschillende tracés. Bij de wijziging van het omgevingsplan voor het voorkeurstracé zal luchtkwaliteit wel nader worden gemotiveerd.

2.60 Samenvatting en reactie op zienswijze van 60

1. Directe gevolgen voor woonsituatie

De indiener uit ernstige zorgen over de geplande westelijke ontsluitingsroute in Numansdorp. Volgens de huidige plannen zou deze route direct langs de woning van de indiener komen te liggen, wat aanzienlijke gevolgen heeft voor de woonsituatie. De indiener vreest voor geluidsoverslast, trillingen en mogelijke schade aan de oude en kwetsbare woning. Daarnaast worden zorgen geuit over de veiligheid van spelende kinderen in de straat en over de impact op gezondheid, aangezien de indiener astma heeft en een toename van luchtvervuiling klachten zou kunnen verergeren.



Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. Ook nemen we de impact op de speelplaats in de afweging mee. Hiervoor voeren we (ontwerpend) onderzoek uit naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

In de afweging voor een voorkeurstracé zijn de geluidseffecten op bestaande woningen meegenomen. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt aanvullend een trillingenonderzoek uitgevoerd en wegen we dit aspect mee bij de keuze voor een voorkeurstracé.

2. Onzekerheid over de noodzaak van de route

De indiener betwijfelt de noodzaak van de route. Er wordt verwezen naar berichtgeving waarin blijkt dat de provincie Zuid-Holland de gemeenteraad begin 2024 heeft geadviseerd om de woningbouw in de Molenpolder te beperken tot een kleiner gebied. Hierdoor zou het aantal geplande woningen dalen van ongeveer 1.250 naar circa 200, wat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsroute mogelijk overbodig maakt. De indiener noemt het plan daarom prematuur en onzorgvuldig.

Reactie college

Zonder de ontwikkeling van de Molenpolder of een aanzienlijk minder aantal woningen wordt de aanleg van een westelijke ontsluitingsroute minder urgent en kan mogelijk met aanpassing van de huidige infrastructuur invulling worden gegeven aan de doelstelling om de centrale as te ontlasten. In de tracéstudie is echter rekening gehouden met een volledige ontwikkeling van de Molenpolder.

3. Natuurwaarden en ecologie

Ook heeft de indiener zorgen over de ecologische impact. Rond de woning van de indiener bevinden zich bomen en struiken die onderdak bieden aan vogels, en het nabijgelegen Numansdorpse Bos is een belangrijke groene ruimte voor recreatie en biodiversiteit. De indiener stelt dat er nog geen onafhankelijke analyse is gemaakt van de effecten op flora en fauna, en roept de gemeente op om dit alsnog zorgvuldig te doen.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé worden de effecten op ecologie meegenomen. Hiervoor wordt ecologisch onderzoek uitgevoerd, waarbij ook de impact op het Numansdorpse Bos wordt beoordeeld.

4. Beleidsmatige en juridische overwegingen

De plannen voor de westelijke ontsluitingsroute lijken strijdig met verschillende beleidskaders:

- Provinciaal omgevingsbeleid Zuid-Holland: Het plan in de huidige omvang past niet binnen de richtlijnen van de provincie, zoals bevestigd door het advies aan de gemeenteraad (indiener verwijst naar een bericht uit het Algemeen Dagblad).
- Omgevingswet en lokale ruimtelijke ordening: Er moet zorgvuldig worden afgewogen welke effecten de route heeft op milieu, leefomgeving, gezondheid en natuur. Het beschikbaar gestelde materiaal lijkt onvoldoende onderbouwd om een besluit te rechtvaardigen.



- Leefomgevingskwaliteit: De Omgevingswet benadrukt dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor een gezonde en veilige leefomgeving. Gezien de combinatie van geluidsoverlast, trillingen, fijnstof, verkeersveiligheid en verlies van groene ruimte wordt de leefomgeving ernstig aangetast.

Reactie college

Het aanwijzen van een voorkeursalternatief, waar de tracéstudie onderbouwing voor biedt, is geen juridisch besluit. Na dit besluit dient namelijk nog een wijziging omgevingsplan opgesteld te worden. Bij het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan wordt getoetst aan gemeentelijk en provinciaal beleid.

5. Verzoek

Gezien bovenstaande overwegingen verzoekt de indiener de gemeente Hoeksche Waard om:

- Geen onomkeerbare stappen te zetten richting de aanleg van de westelijke ontsluitingsroute zolang er grote onzekerheid bestaat over de woningbouwplannen in de Molenpolder;
- Een grondige, onafhankelijke en transparante analyse uit te voeren van de effecten op gezondheid, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, trillingen, verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- De ecologische waarde van de omgeving zorgvuldig in kaart te brengen, inclusief de bomen, struiken, aanwezige vogels en het Numansdorpse Bos, en deze te beschermen;
- Alternatieven te onderzoeken die minder ingrijpend zijn voor omwonenden en natuur, zoals verbetering van bestaande wegen, verkeersremmende maatregelen en duurzame mobiliteit.

Reactie college

Zie de reactie onder voorgaande punten. De door indiener voorgestelde onderwerpen worden onderzocht in de tracéstudie.

2.61 Samenvatting en reactie op zienswijze van 61

1. Overlast rondom Vlielandersstraat

De indiener spreekt de voorkeur uit voor tracé 1. Daarvoor draagt de indiener de volgende redenen aan:

- Op deze route hebben de bewoners er het minste last van.
- Er is geen constante stroom van (zwaar) verkeer.
- Er wordt geen groen voor blik opgeofferd, zoals de speeltuin in de Vlielandersstraat, speelvelden, bomen en struiken.
- Er is geen waardevermindering van de woningen rondom de Vlielandersstraat. De indiener beroept zich op voorhand op planschade.
- Het woongenot wordt ernstig aangetast door geluidsoverlast, trillingen en uitlaatgassen. Indiener meent dat een 30 km/h-zone niet helpt, omdat er niet op gehandhaafd wordt. Daarnaast blijven de voorgenoemde bezwaren bestaan.

Ook uit de indiener zorgen over hoe de nieuwe bewoners uit de Molenpolder in het dorp moeten komen. Via de dijk via de Voorstraat is geen mogelijkheid.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. De



effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeursstracé. Ook wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30km/h, zodat een maximumsnelheid van 30 km/h ook kan worden gehandhaafd. Dit betekent dat maximumsnelheid wordt verlaagd, maar niet dat het verkeerssluw wordt. Hierbij houden we ook rekening met het zo veel mogelijk behouden van groen in de omgeving.

Naar aanleiding van de zorgen over toename van trillingen wordt een trillingenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt meegenomen voor de afweging voor de keuze van een voorkeursstracé.

Ten aanzien van de waardevermindering van de huizen en planschade geldt nadeelcompensatie. Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2. Groenvoorzieningen gebouw De Schakel

Door de indiener wordt aangegeven dat de groenvoorzieningen naast het gebouw De Schakel niet meer wordt bijgehouden. De indiener vindt dat het veel weg heeft van een achterstandswijk en ook een negatief effect heeft op de huizenprijzen.

Reactie college

Het groen nabij het gebouw De Schakel zit in de reguliere onderhoudscyclus en wordt daarbij onderhouden volgens die planning.

2.62 Samenvatting en reactie op zienswijze van 62

1. Voorkeur tracé 1

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor tracé 1, vanwege de verwachte (verkeers)overlast bij het verbinden van de Vlielandersstraat met tracé 2 of 3. Onder andere worden daarbij zorgen geuit over onveilige verkeerssituaties met zwaar verkeer (bussen en vrachtwagens), trillingsschade, waardevermindering van de woningen en vermindering van het woongenot door de stroom met autoverkeer.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer en verkeersveiligheid in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeursstracé. Hiervoor wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt aanvullend een trillingenonderzoek uitgevoerd en wegen we dit aspect mee bij de keuze voor een voorkeursstracé.

Ten aanzien van waardevermindering van de woningen kunt u nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

Uw voorkeur voor tracé 1 nemen wij ter kennisgeving aan.



2. Opmerkingen tijdens informatieavond

De indiener geeft aan het gevoel te hebben dat losse formulieren die zijn ingediend tijdens de bewonersavonden geen bezwaar zijn en twijfelt of deze daadwerkelijk behandeld worden.

Reactie college

Alle ingediende reacties zijn meegenomen in de tracéstudie. Zie voor de samenvatting en beantwoording ook hoofdstuk 3.

2.63 Samenvatting en reactie op zienswijze van 63

1. Bezwaar tegen tracé 2 en 3

De indiener geeft aan dat de tracés 2 en 3 vlak voor hun woning langsgaan. Daardoor ontstaan er onveilige verkeerssituaties met zwaar verkeer (bussen en vrachtwagens). Daarnaast maakt de indiener zich zorgen om trillingsschade en waardevermindering van hun woning. Ook wordt het woongenot aangetast door de constante stroom aan auto's en geluidsoverlast als gevolg daarvan. \

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer en verkeersveiligheid in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Hiervoor wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Ook doen we onderzoek naar de effecten van geluid door het verkeer op bestaande woningen.

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt aanvullend een trillingenonderzoek uitgevoerd en wegen we dit aspect mee bij de keuze voor een voorkeurstracé.

Ten aanzien van waardevermindering van de woningen kunt u nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

2.64 Samenvatting en reactie op zienswijze van 64

1. Sluipverkeer Haringvlietbrug

De indiener vraagt of de effecten van het sluipverkeer van de Haringvlietbrug worden meegenomen in de tracéstudie. Daarbij geeft de indiener aan dat het aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de parallelbaan voor het verkeer richting Brabant en Numansdorp in plaats van om te rijden. Bij file wordt al veel gebruik gemaakt van de parallelbaan en in combinatie met landbouwverkeer leidt dit tot gevaarlijke situaties voor fietsers, volgens indiener.

Reactie college

Het (sluip)verkeer over de parallelbaan van de Haringvlietbrug wordt inderdaad meegenomen in de verkeersberekeningen. Eventuele effecten daarop worden meegenomen in de beoordeling.



2.65 Samenvatting en reactie op zienswijze van 65

1. Aansluiting A29

De indiener mist in het proces de betrokkenheid van Rijkswaterstaat. Volgens indiener zouden de busbanen kunnen worden aangepast, zodat het verkeer via de Molendijk de A29 kan bereiken.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

2. Aftakkingen het dorp in en uit

Bij tracé 2 en 3 zijn aftakkingen het dorp in en uit voorzien. Indiener is van mening dat de wegen te smal zijn en er geen mogelijkheden zijn voor verbreding. Er zijn zorgen over overlast van het voor het woon-werkverkeer, de bevoorrading met behulp van vrachtwagens, de hulpdiensten, de busdiensten en de bezoekers van het centrum met de Albert Heijn, de PLUS en de overige middenstand.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer en verkeersveiligheid in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Hiervoor wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Daarbij onderzoeken we ook de haalbaarheid of en op welke plekken aanpassing of verbreding van wegen nodig is.



3. Beantwoording reacties bewonersavonden

3.1 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 1

De indiener geeft aan problemen te hebben als de groenvoorziening en bomen zouden worden verwijderd in de Vlielandersstraat.

Reactie college

Wij begrijpen de zorgen van indiener over het verdwijnen van groen in hun omgeving. De effecten op het groen in de Vlielandersstraat nemen wij mee in de nadere verkenning.

3.2 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 2

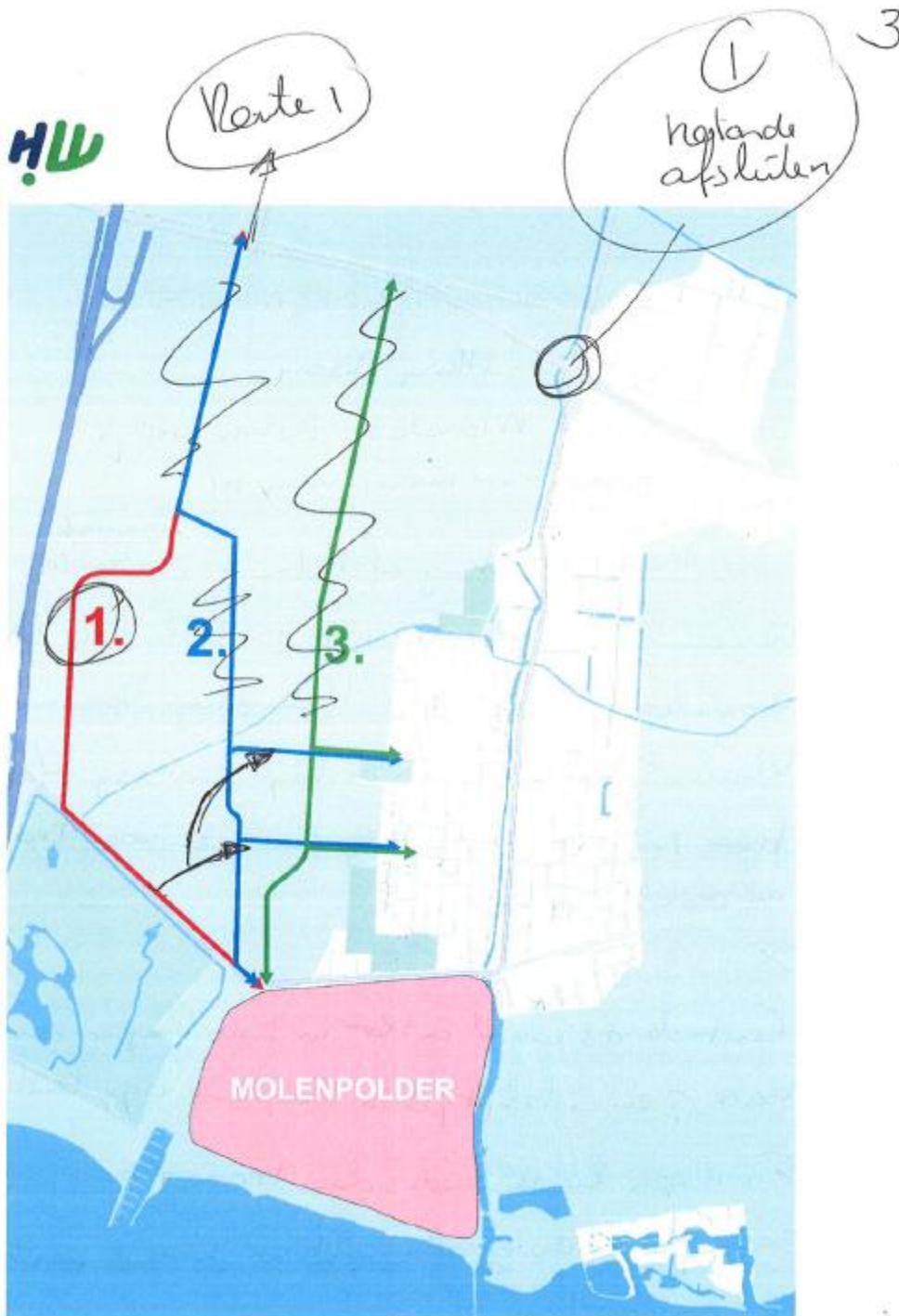
De indiener heeft een voorkeur voor het afsluiten van de Molendijk (alleen bestemmingsverkeer). Daarnaast heeft de indiener een voorkeur voor het realiseren van een directe aansluiting op de A29, waarbij een trajectcontrole ervoor zorgt dat snelheidsovertredingen beboet worden.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.3 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 3

De indiener stelt een alternatief voor tracé 1 voor. De indiener stelt voor om de rotonde bij de N487 in zuidelijke richting naar de Rijksstraatweg af te sluiten voor doorgaand verkeer en hier een busluis te realiseren, en ook de Middelsluisdijk Westzijde af te sluiten. Tracé 1 kan vervolgens aangesloten worden op de inrikkers Vlielandersstraat en Hallinxweg, zodat hiermee ook de centrale as wordt ontlast in beide richtingen. Op deze wijze kiest het verkeer vanuit Klaaswaal voor de oostelijke randweg en het verkeer van de A29 voor tracé 1. In onderstaande afbeelding is het voorstel weergegeven.



Figuur 3-1 Ingediend alternatief

Reactie college

De voorgestelde maatregelen conflicteren met de gewenste verkeerstructuur uit de vastgestelde mobiliteitsvisie Hoeksche Waard. Bovendien hebben de voorgestelde maatregelen ingrijpende gevolgen voor de verkeerscirculatie in Numansdorp. In algemene zin betekent het afsluiten van bepaalde routes dat het verkeer zich gaat concentreren op de routes die nog wel mogelijk zijn. In dit geval betekent het afsluiten



van de rotonde Rijksstraatweg – N487 en Middelsluissedijk Westzijde ook dat autoverkeer uit Numansdorp niet langer via de N487 naar de A29 kan rijden. Als gevolg hiervan gaat autoverkeer uit het noordelijk deel van Numansdorp via de centrale as naar de te realiseren inpridders van de westelijke randweg, of via lokale woonstraten naar de oostelijke randweg. Deze straten en omgeving zijn hier niet voor ingericht.

3.4 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 4

De indiener geeft aan dat de beste optie trajectcontrole voor de Burgemeester de Zeeuwstraat-Voorstraat t/m gedeelte Molendijk betreft. De indiener stelt voor om busbanen op de afrit A29 open te stellen naar Molendijk. De indiener heeft een voorkeur voor tracé 3. De indiener stelt een afsluiting naar de Torensteepolder bij het Schippershuis voor (alleen fietsers).

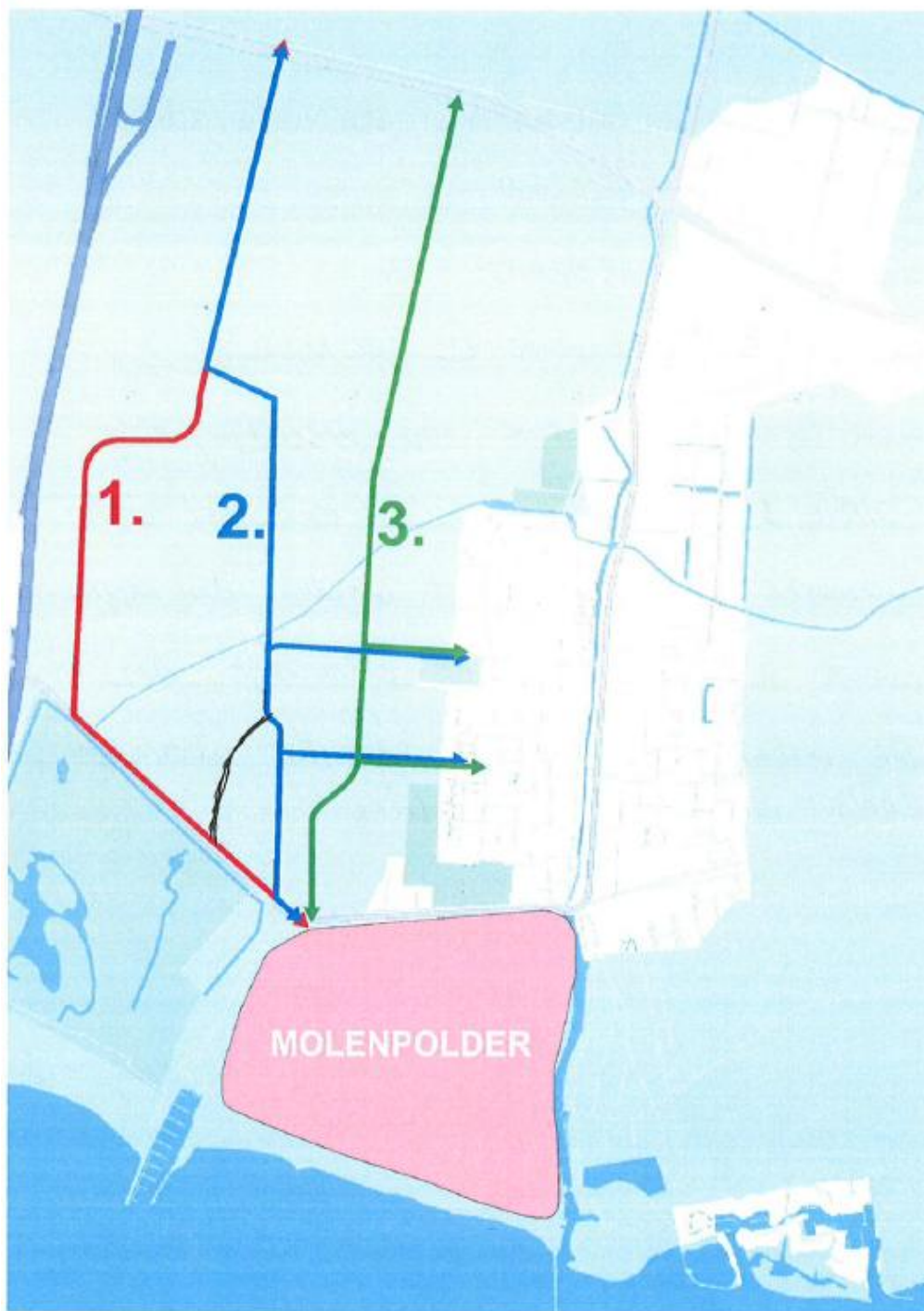
Reactie college

De afsluiting van de Fortlaan naar de Torensteepolder is een van de no-regret maatregelen die uitgevoerd worden om de centrale as te ontlasten.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.5 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 5

De indiener wil graag een ontsluiting op Molendijk/A29. Tracé 1 is de 2e keuze van de indiener en kost het minst. Wanneer de keuze valt op tracé 2 dan ziet indiener graag een aanpassing (zie tekening). Voor de indiener is het wel belangrijk dat in de Molenpolder geen vakantiewoningen komen zoals in plan Molenpolder nu is voorzien.



5

1

2/2

Figuur 3-2 Ingediend alternatief



Met betrekking tot de vakantie-/ recreatiewoningen verzoeken wij u zienswijzen op de woningbouwlocatie in te brengen. Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.6 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 6

De indiener stelt een voorkeur te hebben voor tracé 3, maar op voorwaarde dat de Molenpolder niet wordt ontsloten via de Veerweg én de ontsluiting niet dwars door het bos loopt. Indien dat wel het geval is stelt indiener voor om direct eromheen een nieuw bos te realiseren. De eerste voorkeur gaat uit naar een directe aansluiting op de A29 via busbaan. Vanaf de A29 naar de Molenpolder kan het verkeer dan via de 'normale' route (over de centrale as) naar de Molenpolder.

Verder geeft de indiener aan dat eerst de weg aangelegd moet worden en dan pas gebouwd mag worden.

Reactie college

Wij nemen de suggestie om tracé 3 af te laten buigen naar de rand van het bos is mee in de effectbeoordeling van de nadere verkenning. Bij het beoordelen van de tracés is deze optie als subvariant meegenomen.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

Uit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de Molenpolder niet zonder westelijke ontsluitingsroute kan plaatsvinden. Over de volgorde van het realiseren van de weg en bouwen van de woningen maken wij als gemeente afspraken met de ontwikkelaars.

3.7 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 7

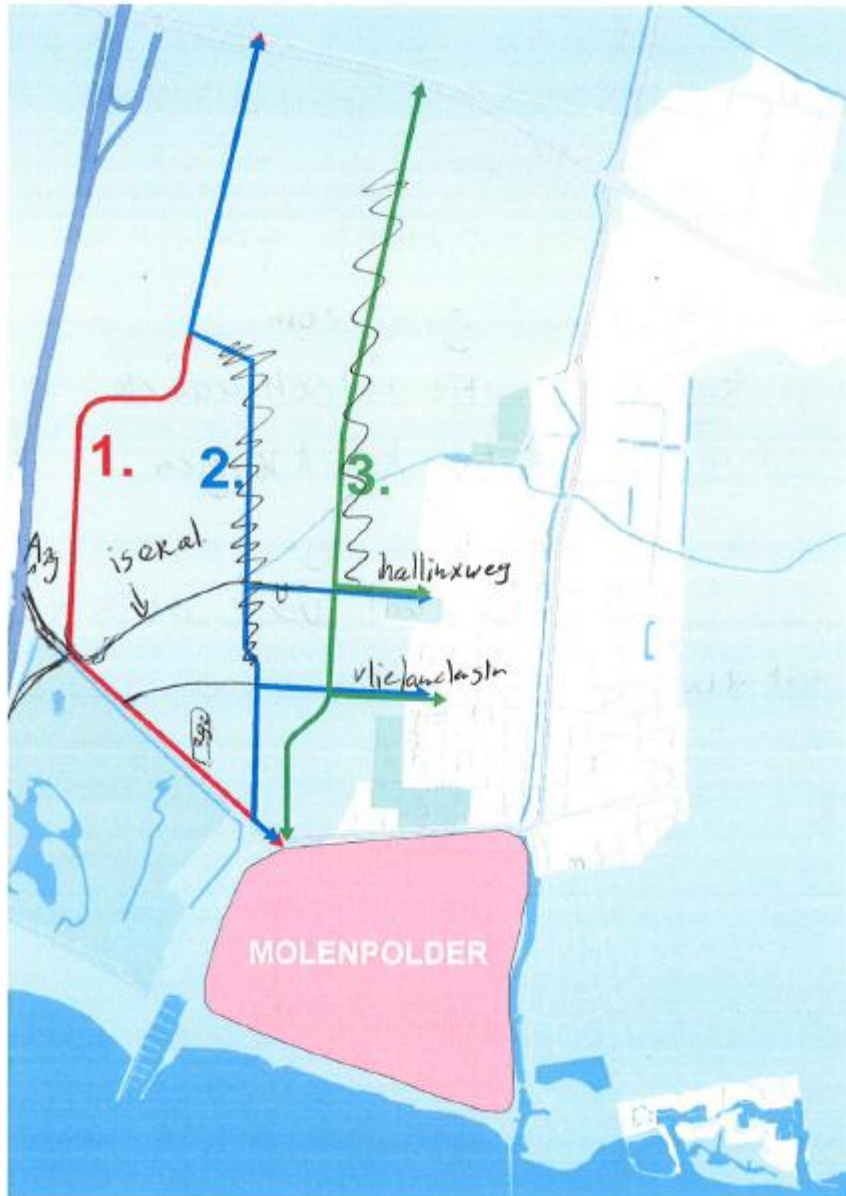
De indiener geeft aan dat tracé 1 en 2 meer verkeer geeft, omdat er nu al iedere ochtend file staat op de Volgerlandseweg, vanwege het sluipverkeer van de parallelweg van de Haringvlietbrug. Tracé 3 geeft de meeste gelegenheid om het dorp te ontlasten. Alleen dwars door het bos lijkt de indiener geen optie vanwege de al zo weinig aanwezige natuur in en rondom Numansdorp.

Reactie college

In de afweging voor een voorkeurstracé worden de effecten op beschermde plant- en diersoorten, biodiversiteit en beschermde gebieden meegenomen. Hieronder valt onder andere de natuurwaarde van het bos. Een ingebrachte suggestie om tracé 3 af te laten buigen naar de rand van het bos wordt meegenomen in de effectbeoordeling van de nadere verkenning. Bij het beoordelen van de tracés wordt deze optie als subvariant meegenomen.

3.8 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 8

De indiener vraagt om te kijken of tracé 1 een ontsluiting op de snelweg kan krijgen. Achter perceel 292 kan een ontsluiting naar Vlielandersstraat gerealiseerd worden voor een betere ontsluiting. Onderstaande afbeelding geeft een weergave van het voorstel.



2/2

Figuur 3-3 Ingediend alternatief

Reactie college

De voorgestelde aansluiting van de Vlielandstraat naar de Molendijk biedt geen alternatief wanneer de Molendijk niet aansluit op de A29. De kortste/snelste route blijft via de centrale as lopen, waardoor deze niet wordt ontlast. De aansluiting achter perceel 292, zoals voorgesteld door indiener, nemen we mee als subvariant in het onderzoek.



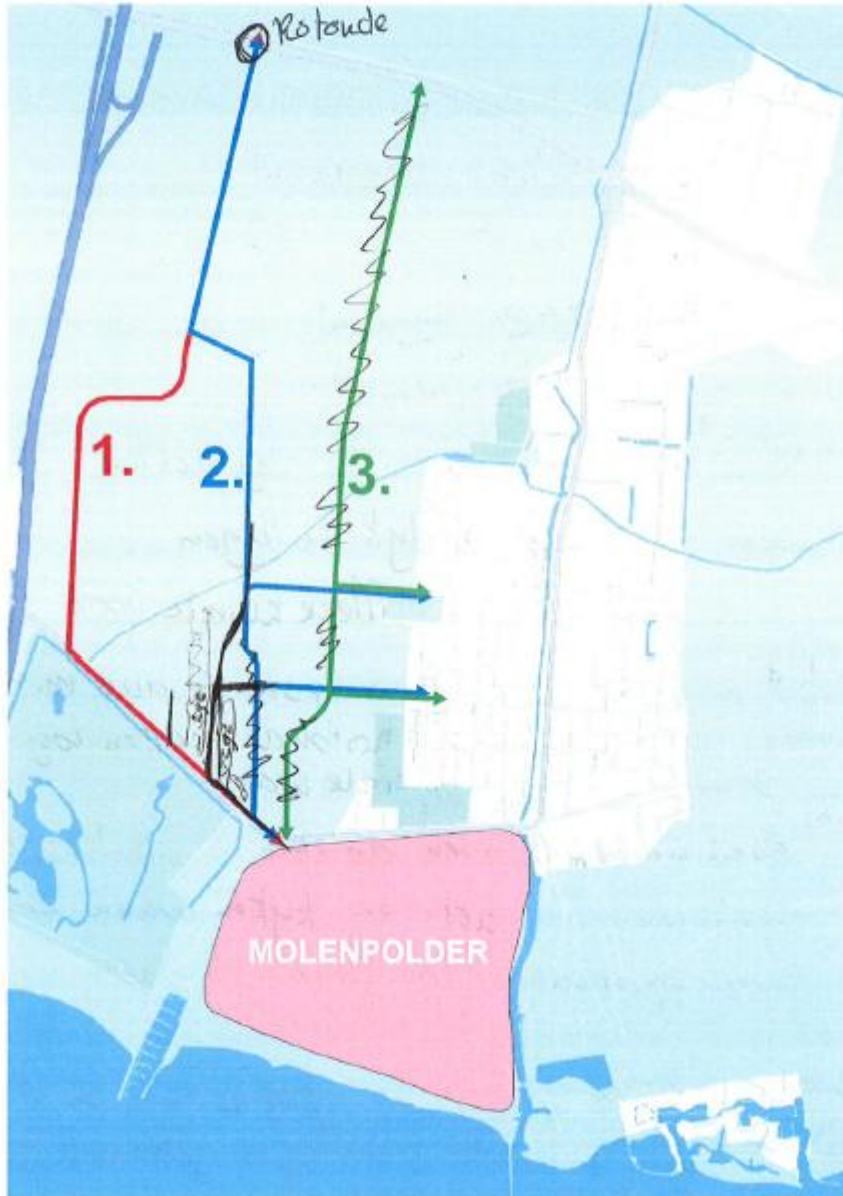
In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.9 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 9

De indiener geeft aan om optie 3 te laten vervallen. De indiener zou optie 2 aanpassen door de weg achter perceel 292 vanaf de dijk te leggen en niet door het bos. Hier is meer ruimte voor het talud en ligt verder weg van de dorpskern, waardoor er minder geluidshinder is voor bewoners. Daarnaast stelt de indiener voor om een rotonde te maken bij aansluiting op de provincialeweg N487. Of optie 1 aan te laten sluiten op de snelweg bij de A29/Molendijk.

Daarnaast geeft de indiener mee om de drukte en verkeersveiligheid in de Vlielandersstraat mee te nemen en te kijken naar waar een nieuw speeltuintje zou kunnen komen.

De indiener geeft aan met een medewerker van de gemeente te hebben gesproken. Die gaf aan dat er geen recreatiewoningen gebouwd gaan worden in de Molenpolder.



2/2

Figuur 3-4 Ingediend alternatief

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer en verkeersveiligheid in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeursstracé. In de afweging voor een voorkeursstracé nemen we de impact op de speelplaats in de afweging mee. Hiervoor wordt (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.



De ingebrachte suggestie om tracé 2 af te laten buigen ten westen van perceel 292, zoals voorgesteld, wordt meegenomen in de effectbeoordeling van de nadere verkenning. Bij het beoordelen van de tracés wordt deze optie als subvariant meegenomen.

Daarnaast onderzoeken we in de nadere verkenning samen met Provincie Zuid-Holland de mogelijkheid om van de kruising Volgerlandseweg en Provincialeweg N487 een rotonde te maken. Het is juist dat er op dit moment met de ontwikkelaar gesproken wordt over een invulling van de Molenpolder zonder recreatiewoningen.

3.10 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 10

De indiener geeft een voorkeur aan voor variant 2. Variant 3 is naar mening van indiener te dicht bij de wijk, er ontstaat een gevaarlijke ontsluiting bij de Hallinxweg, en loopt door het bos.

Reactie college

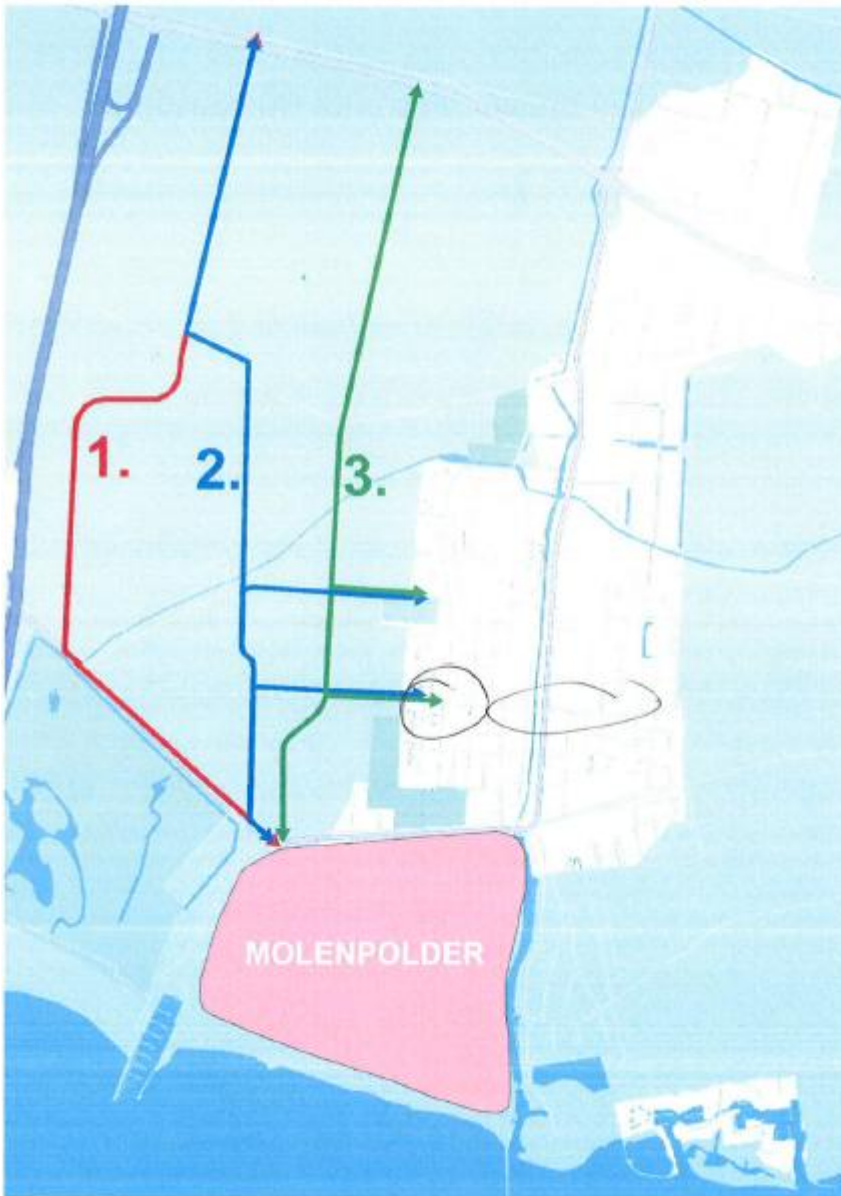
Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé onderzoeken we een verkeersveilige ontsluiting van de Hallinxweg. Ook houden we rekening met de ligging van de weg nabij het dorp, bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar de impact van geluid.

Voor de nadere verkenning voeren we ecologisch onderzoek uit. In de afweging voor een voorkeurstracé zijn de effecten op beschermde plant- en diersoorten, biodiversiteit en beschermde gebieden meegenomen. Hieronder valt onder andere de natuurwaarde van het bos. Daarnaast is een suggestie ingebracht om tracé 3 af te laten buigen naar de rand van het bos. Bij het beoordelen van de tracés nemen we deze optie mee als subvariant.

Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen.

3.11 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 11

De indiener vraagt zich af hoe het zit met de speelgelegenheid (aan de Vlielandersstraat kruising Nassaustaart) en de kwaliteit van het wegdek zit bij de mogelijke komst van variant 2 of 3. De indiener geeft aan overlast (geluid en trillingen) te ondervinden door verkeer in de Vlielandersstraat.



Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen wij mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeursstracé. Nader onderzoek naar geluid en trillingen wordt meegenomen in de afweging voor een voorkeursstracé. Daarnaast nemen we in de afweging voor een voorkeursstracé de impact op de speelplaats en parkeerplaats (Vlielandersstraat) mee. Hiervoor doen we (ontwerpend) onderzoek naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.



3.12 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 12

De indiener vraagt handhavend op te treden op de centrale as tot de aanpassingen zijn gedaan. Daarnaast vraagt de indiener te denken aan een goede ontsluitingsweg voor een (bovenregionaal) zwembad.

Reactie college

De riolering in de centrale as is aan vervanging toe. Totdat de werkzaamheden voor deze herinrichting starten, komt er geen extra handhaving op de centrale as.

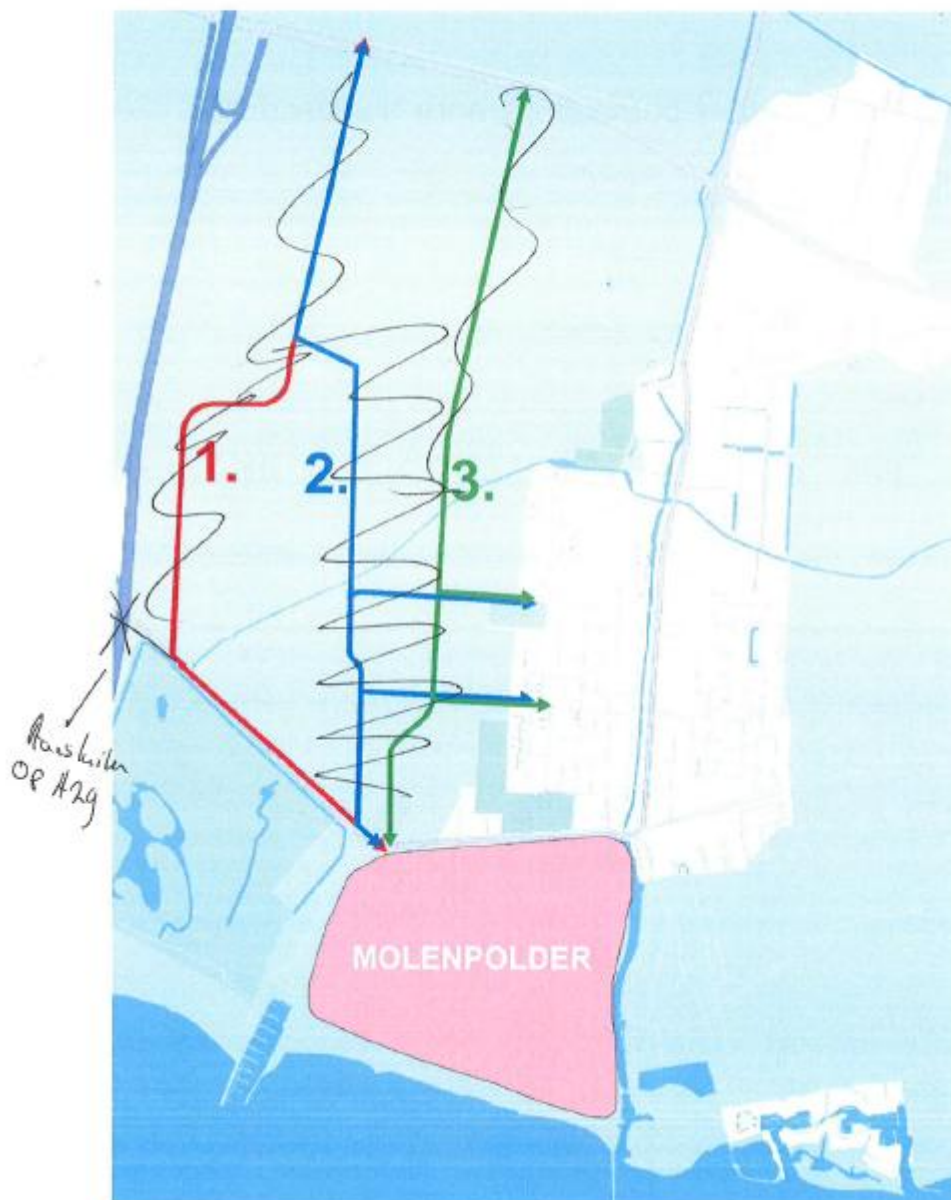
Binnen het proces voor de verplaatsing van het zwembad naar de Zijplaan, worden ook verkeersonderzoeken uitgevoerd die ingaan op de ontsluiting van het plangebied. Deze onderzoeken maken geen onderdeel uit van de afweging voor een voorkeurstracé voor deze westelijke ontsluitingsroute.

3.13 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 13

De indiener geeft aan dat de beste optie het aansluiten van de dijk op de A29 is.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.





3.14 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 14

De indiener geeft aan dat de Middelsluissedijk in alle plannen vergeten wordt. De verkeersdrukke moet vanaf de rotonde tot aan de Middelsluissedijk minderen. Er kan aan de westkant van de Rijksstraatweg een randweg aangelegd worden.

Reactie college

Het gedeelte van de Rijksstraatweg tussen de rotonde en de Middelsluissedijk is onderdeel van de wegen waar de verkeersintensiteiten moet afnemen. Ook de effecten op andere wegen, zoals de Middelsluissedijk Westzijde, worden in de nadere verkenning beoordeeld. Als uitgangspunt geldt dat de verkeersintensiteiten op andere wegen niet zodanig hoog worden, waardoor deze niet meer passen bij de functie van de weg.

Het voorstel om ten westen van de Rijksstraatweg een randweg aan te leggen is niet duidelijk gedefinieerd door indiener. Vermoedelijk wordt bedoeld om in het agrarisch gebied in het verlengde van de Zijplaan een randweg aan te leggen. Een dergelijk voorstel biedt geen oplossing voor het ontlasten van de volledige centrale as of ontsluiten van de Molenpolder en is daarom geen haalbaar alternatief.

3.15 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 15

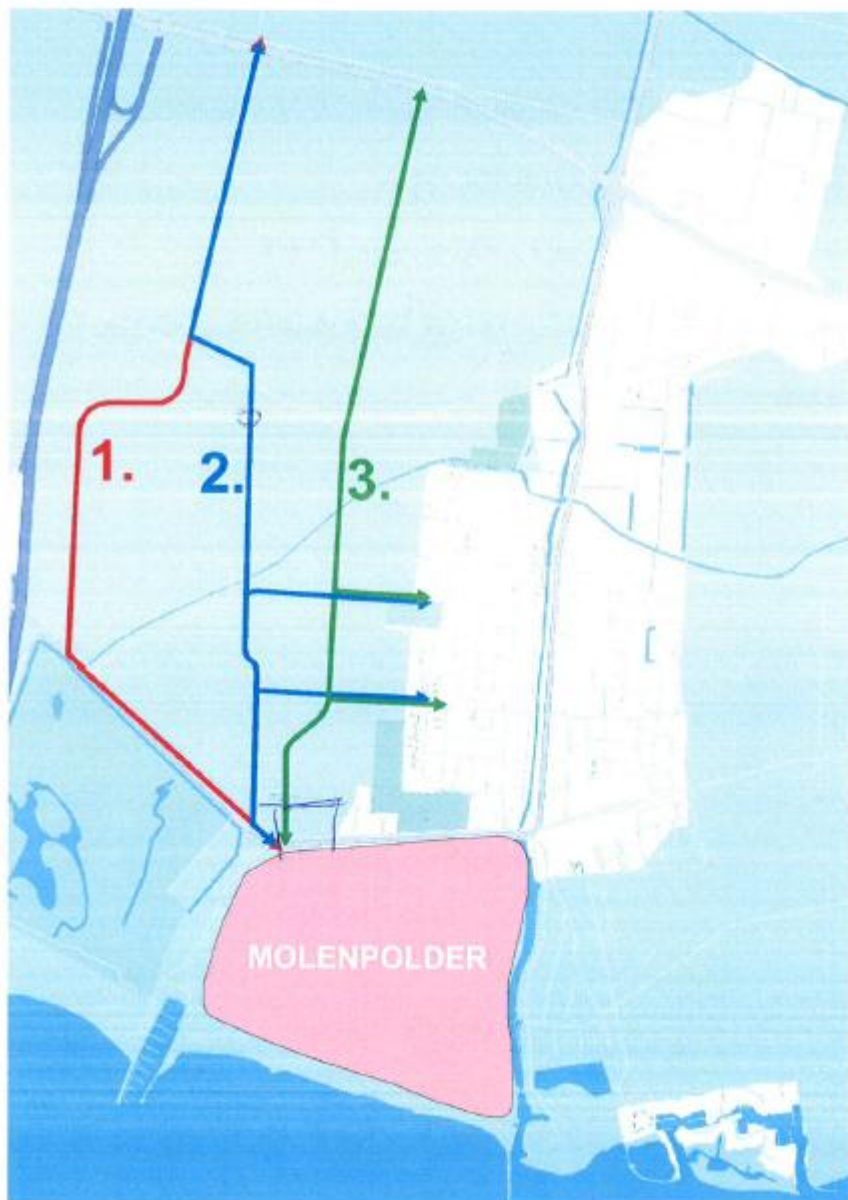
De indiener geeft aan “Brug over dorpshaven weg naar rijkshaven en in Vlielandersstraat en Hallinxweg waar huizen staan, en winkel bejaardentehuis begraafplaats 30km zone”.

Reactie college

Het is onduidelijk wat met deze reactie wordt bedoeld.

3.16 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 16

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor optie 1 of 2. Met bijgevoegde tekening.



2/2

Figuur 3-6 Ingediend alternatief

Reactie college

Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen.



3.17 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 17

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor optie 1 of 2. Optie 3 niet; deze ligt te dicht bij de dorpskern is ook onnodig gezien de overige opties.

Reactie college

Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Ook houden we rekening met de ligging van de weg nabij het dorp, bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar de impact van geluid.

3.18 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 18

De indiener geeft per tracé een voordeel en nadeel aan:

- Tracé 1 heeft weinig landschappelijke impact, maar geen ontsluiting van de westzijde van Numansdorp
- Tracé 2 heeft een goede ontsluiting van de westzijde van Numansdorp, maar meer landschappelijke impact dan tracé 1
- Tracé 3 heeft een goede ontsluiting van de westzijde van Numansdorp, maar veel landschappelijke impact

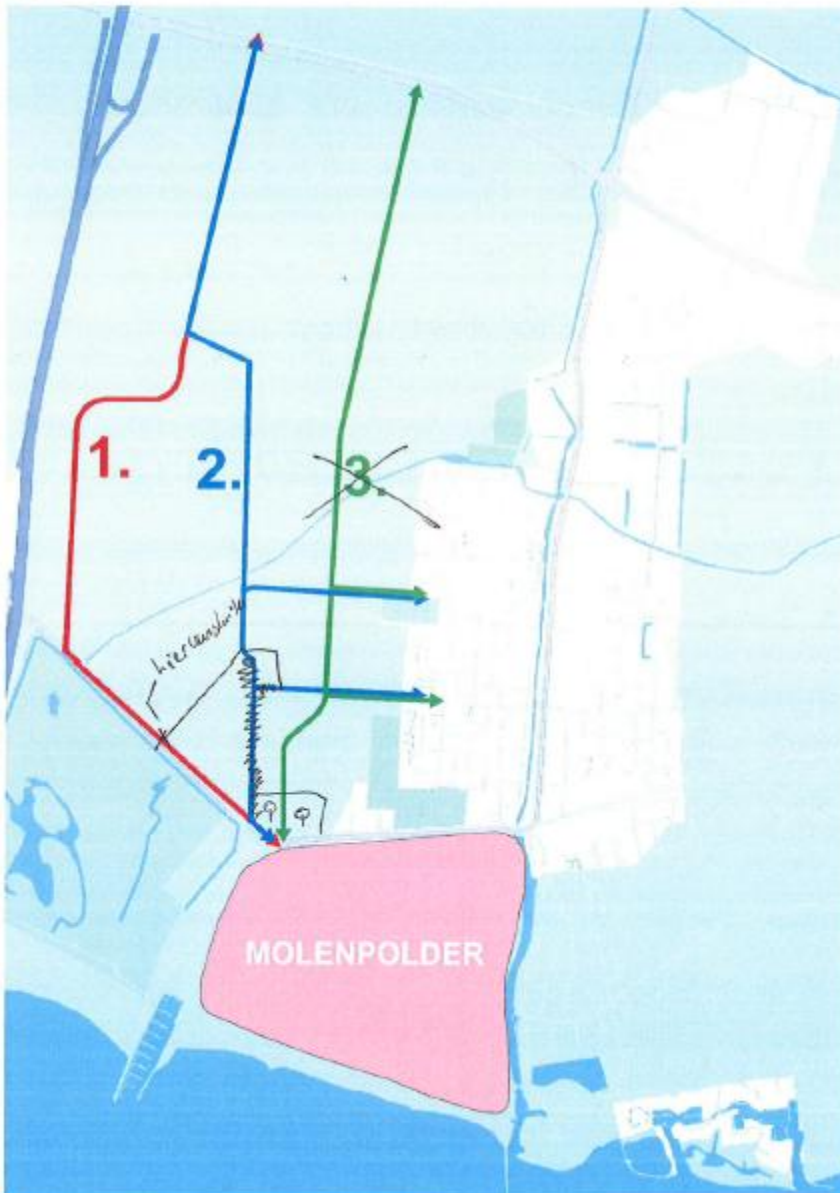
Indiener heeft de voorkeur voor tracé 2. De indiener beargumenteert dat dit tracé 2 de centrale as zal ontlasten. Daarnaast wordt aangegeven dat het bij deze ontwikkeling goed zal zijn als de verplaatsing van de 3 benzinestations meegenomen worden, omdat deze een aanzuigende werking hebben op de centrale as en niet thuishoren in een woonwijk.

Reactie college

Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen, bijvoorbeeld op criteria als bereikbaar en landschappelijke impact zoals door indiener benoemd. Het uitplaatsen van de tankstations is geen actueel onderwerp en wordt niet meegenomen in de nadere verkenning.

3.19 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 19

De indiener geeft aan dat er al significante geluidsoverlast wordt ondervonden en heeft daarom een voorkeur voor optie 1. Daarnaast geeft de indiener aan dat het recreatiebos te allen tijde ongemoeid moet blijven.



Figuur 3-7 Ingediend alternatief

Reactie college

De geluidseffecten nemen wij mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurs tracé. Voor de nadere verkenning vindt ecologisch onderzoek plaats. In de afweging voor een voorkeurs tracé nemen we de effecten op beschermde plant- en diersoorten, biodiversiteit en beschermde gebieden mee. Hieronder valt onder andere de natuurwaarde van het bos. Een ingebrachte suggestie om



tracé 2 af te laten buigen ten westen van de woning aan de Molendijk 10 is meegenomen in de effectbeoordeling van de nadere verkenning. Bij het beoordelen van de tracés is deze optie als subvariant meegenomen.

3.20 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 20

De indiener geeft meerdere mogelijke opties ter verkenning aan

1. Brug over dorpshaven bij sluis (dorpshaven dicht voor zeilboten)
2. Nieuwe haven tussen Haringvlietbrug en Rijkshaven voor zeilboten (in het bos)
3. Ontsluiting door Molenpolder/Veerweg/Molendijk naar A29 naast (viaduct)

Reactie college

Uit het verkennende onderzoek van Goudappel, en zoals ook geconcludeerd in de oplegnotitie van Royal HaskoningDHV d.d. 9 oktober 2024, blijkt dat het ontsluiten van de Molenpolder via de oostkant geen reële optie is. Het is niet fysiek inpasbaar gebleken om langs of via de Dorpshaven de Molenpolder te verbinden met de Torensteelaan. Ook biedt het geen oplossing voor de gewenste afname van verkeer op de centrale as. Daarmee vallen ook mogelijke alternatieve opties aan de oostkant van Numansdorp af. De aanleg van een nieuwe haven tussen de Haringvlietbrug en de Rijkshaven heeft slechts een minimaal effect op de verkeersontsluiting, deze suggestie nemen wij niet mee in het vervolg.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.21 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 21

De indiener vraagt zich af waarom geen aansluiting op de A29 mogelijk is.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.22 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 22

De indiener vraagt zich af waarom het waterschap niet bij de inloopbijeenkomst aanwezig was. En of er überhaupt overleg met het waterschap plaats vond. Daarnaast geeft de indiener aan een tracé te missen waarbij ontsluiting via de Molendijk plaatsvindt en aangesloten worden op de A29. Hierover kan de gemeente in overleg treden met Provincie – Rijkswaterstaat-Waterschap. Volgens de indiener lijkt dit de goedkoopste variant voor de gemeente.

Reactie college

Het waterschap is betrokken bij het project van de westelijke ontsluitingsroute. Wij zijn met hen in overleg over het ontwerp van de verschillende tracés en de impact op de wegen van het waterschap en waterkeringen.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.



3.23 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 23

De indiener geeft aan niet blij te zijn met optie 3, omdat dit tracé veel te dicht bij de woonwijk ligt. Optie 2 ligt meer voor de hand omdat dat verder weg is (minder last van geluid en uitstoot met vieze uitlaatgassen/fijnstof) van de woonwijk. Daarnaast ligt een deel van de weg al half klaar.

Reactie college

Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé.

3.24 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 24

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor optie 1, aangezien daar de meeste mensen het minste last hebben. Vervolgens volgt optie 2, waarbij de indiener de kanttekening plaatst dat de weg langs de Schakel geen mogelijkheid lijkt. De speeltuin ligt daar, en als daar alle auto's langs razen is het niet meer veilig. En daarnaast worden de woningen minder waard. De indiener geeft aan dat optie 3 geen optie is.

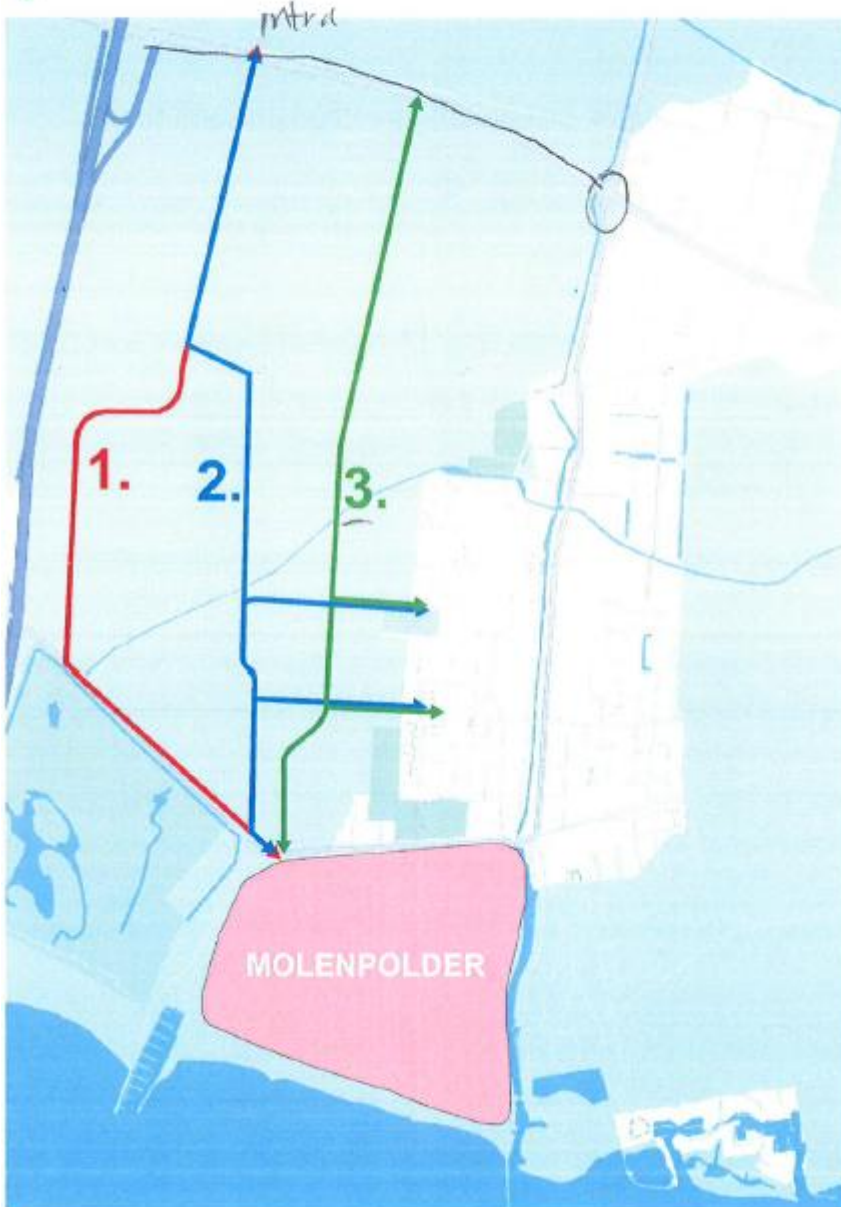
Reactie college

Deze aangegeven effecten nemen wij mee in het onderzoek en onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé nemen we de impact op de speelplaats en parkeerplaats in de afweging mee. Hiervoor is (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

3.25 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 25

De indiener vraagt zich af wat er gebeurt met de speeltuin als tracé 2 of 3 gerealiseerd wordt. Daarnaast geeft de indiener aan dat tracé 3 geen optie is.



Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé nemen we de impact op de speelplaats en parkeerplaats in de afweging mee. Hiervoor wordt



(ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

3.26 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 26

De indiener geeft aan graag bezwaar te willen maken tegen optie 3. Deze ligt naar mening van de indiener te dicht langs de woningen wat geluidsoverlast veroorzaakt. Ook optie 2 heeft om deze reden zeker geen voorkeur. Optie 3 is volgens de indiener absoluut geen optie.

Reactie college

Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor hen nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Ook houden we rekening met de ligging van de weg nabij het dorp, bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar de impact van geluid. Nemen wij mee

3.27 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 27

De indiener geeft mee “veiligheid” en “geen eenrichtingsverkeer; snelheid naar beneden”.

Reactie college

De effecten met betrekking tot verkeersveiligheid nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. De wijze waarop de wegen worden ingericht is onderdeel van het ontwerpproces.

3.28 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 28

De indiener vraagt zich af waarom er woningen in de Molenpolder gebouwd worden (altijd natte voeten). De indiener stelt voor om te bouwen aan het bestaande dorp langs de Hallinxweg. Alle voorzieningen zijn al aanwezig.

Reactie college

Deze terinzagelegging had betrekking op de tracéstudie. Wij verzoeken u zienswijzen op de woningbouwlocatie in dat kader in te brengen.

3.29 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 29

De indiener geeft aan dat het beter is om eerst geld vrij te maken voor een zwembad, dan voor een ‘prestige’ project zoals de westelijke ontsluitingsroute betreft.

Reactie college

De westelijke ontsluitingsroute zien wij niet als een prestigeproject, maar als een project waarmee langjarige problemen op de centrale as verlicht dan wel opgelost kunnen worden.



3.30 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 30

De indiener geeft aan dat optie 1 het meest doelgericht is en maakt gebruik van bestaand tracé. Tracé 2 en 3 komen te dicht bij de woonwijken, dus meer geluidsoverlast.

Reactie college

Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Ook houden we rekening met de ligging van de weg nabij het dorp, bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar de impact van geluid.

3.31 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 31

De indiener stelt voor om aan de bewoners die het meeste getroffen worden (dus de Componistenwijk) te vragen wat hun voorkeur is. Tracé 1 heeft naar inzien van de indiener de minste hinder/impact voor de bewoners. Met tracé 3 worden de meeste mensen gedupeerd. Voordeel van tracé 1 is dat er een fietspad komt.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé is onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met hinder en impact op bestaande woningen.

3.32 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 32

De weg wordt als Vlielandersstraat doorgetrokken pal langs de woning van indiener. De indiener vraagt wat dit doet met de waarde van de woning. Daarnaast geeft de indiener aan dat de Vlielandersstraat al erg druk is, en wanneer dit wordt uitgebreid de vraag opspeelt waar al het verkeer naar toe moet. De indiener geeft aan dat een optie met een afslag A29 bij benzinepomp naar Molendijk het hele dorp geen last ondervindt.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Hiervoor is (ontwerpend) onderzoek gedaan naar het verkeersveilig inrichten van de Vlielandersstraat als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.

Nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.33 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 33

De indiener geeft aan dat de huizen aan de westkant van de Rijkstraatweg voornamelijk wegens westelijke wind geluidsoverlast zullen ervaren van de nieuwe weg, met name optie 3. Bij noordwestenwind nu al behoorlijk veel bandenruis e.d. van de N487. Indiener verzoek hier rekening mee te houden.



Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer in en rondom de Vlielandersstraat. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Nader onderzoek naar geluid wordt meegenomen in de afweging voor een voorkeurstracé.

3.34 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 34

De indiener geeft aan het niet eens te zijn met tracé 2 en 3. De weg komt dan te dicht bij de eigen woning langs. Ook worden daarmee de parkeerproblemen die er al zijn groter.

Reactie college

Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van het toenemende verkeer rondom uw woning. Deze effecten nemen we mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Ook de effecten op het parkeren onderzoeken we. De wijze waarop de wegen worden ingericht is onderdeel van het ontwerpproces.

3.35 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 35

De indiener geeft aan dat tracé 1 de meest voordelige oplossing is gezien de kosten en de overlast van bewoners/omwonenden. De Molendijk verzwaren en aansluiten aan de A29.

Reactie college

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.36 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 36

De indiener stelt een aanpassing van optie 1 voor omdat de Molendijk naar mening van het waterschap te druk is. Een weg ernaast of onderlangs is daarom gewenst, die vervolgens doorgetrokken wordt naar de A29. Er moet geen sprake zijn van verplichte verkoop/sloop van huizen (goedkoper) vergt wel wat meer overleg met Rijkswaterstaat, maar dat moet volgens indiener geen probleem zijn.

Reactie college

Het uitgangspunt bij tracé 1 is dat de Molendijk wordt verbreed en opnieuw wordt ingericht, zodat deze weg de toekomstige hoeveelheid verkeer kan verwerken. Het waterschap is betrokken bij het project van de westelijke ontsluitingsroute. Wij zijn met hen in overleg over het ontwerp van de verschillende tracés en de impact op de wegen van het waterschap en waterkeringen.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.37 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 37

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor optie 3. Dit geeft een ontsluiting van de Componistenwijk en de Koninginnenbuurt. Indiener vraagt of er op de Molendijk naar Zuid-Beijerland sprake is van éénrichtingsverkeer.

Reactie college



In tracé 3 is de Molendijk niet als éénrichtingsverkeer richting Zuid-Beijerland opgenomen. Het instellen van maatregelen zoals éénrichtingsverkeer is alleen nodig indien de verkeersintensiteiten te hoog oplopen of sprake is van sluipverkeer. Dit is niet het geval voor de Molendijk. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Verder nemen we uw reactie ter kennisgeving aan.

3.38 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 38

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor tracé 1. De andere opties liggen te dicht bij de achtertuin, en zullen het uitzicht belemmeren. Ook is de indiener bang voor de drukte en onveiligere situaties bij de andere opties. De indiener geeft daarnaast aan graag wat extra groen (bomen) langs de nieuwe weg geplaatst te zien worden.

Reactie college

De effecten met betrekking tot verkeersveiligheid nemen wij meenemen wij mee in het onderzoek en zijn onderdeel van de afweging voor de keuze van een voorkeurstracé. Bij de nadere uitwerking van het voorkeurstracé nemen we uw suggestie om extra groen langs de weg te plaatsen mee, maar geven wel mee dat het plaatsen van bomen niet passend is bij het open polderlandschap van Hoeksche Waard.

3.39 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 39

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor tracé 1 gezien de afstand die het tot de eigen woning betreft. De indiener geeft aan begrip te hebben voor de noodzaak van de weg (ook als het tracé 2 of 3 wordt). De indiener geeft aan dat de belangrijkste randvoorwaarde is dat er voldoende groen (bijvoorbeeld een 50 meter breed bos) wordt gerealiseerd, welke de weg aan het zicht onttrekt vanaf het dorp, geluid verminderd en CO₂ compenseert.

Reactie college

Bij de nadere uitwerking van het voorkeurstracé nemen we uw suggestie om extra groen langs de weg te plaatsen mee, maar geven wel mee dat het plaatsen van bomen niet passend is bij het open polderlandschap van Hoeksche Waard.

3.40 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 40

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor tracé 1 of 2. Daarbij wordt het dorp beter bereikbaar, maar heeft het de minste invloed op de inwoners van de Componistenwijk.

Reactie college

Wij begrijpen dat dit plan voor omwonenden een verandering in de woonomgeving met zich meebrengt. Als gemeente wegen wij verschillende belangen af en kijken wij wanneer dit nodig is naar de mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen om eventuele hinder te verminderen. In de afweging voor een voorkeurstracé doen wij onderzoek naar en houden rekening met hinder en impact op bestaande woningen.

3.41 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 41

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor variant 1, aangezien deze er al ligt.



Reactie college

Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen.

3.42 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 42

De indiener geeft aan een voorkeur te hebben voor variant 1. Deze ligt er al. Misschien moet deze weg opnieuw worden geasfalteerd en moet belijning worden geplaatst. Dit is veel goedkoper en minder belastend voor het dorp.

Reactie college

De kosten per tracé worden meegenomen in het besluit voor een voorkeurstracé. Ook voor tracé 1 is deels nieuwe infrastructuur nodig en daarmee geen sprake van enkel opnieuw asfalteren en belijnen.

3.43 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 43

De indiener geeft aan op de hoogte te willen worden gebracht of het mogelijk is om grond achter hun woning te huren omdat het originele plan om de grond aan te kopen wordt geblokkeerd door het voorkeursrecht. Een medewerker van de gemeente Hoeksche Waard heeft toegezegd dit nader uit te zoeken. Daarnaast wil de indiener de busbaan open te stellen voor vrachtverkeer. Via Volgerlandseweg naar Middelsluisdijk WZ naar de 3^e Dwarsweg rijdt ontzettend veel vrachtverkeer. Dit kleine stukje dijk is hierdoor een groot probleem.

Reactie college

Bij een voorkeursrecht gaat het om de aanbiedingsplicht in het geval van eigendomswisseling. Als men wil verkopen, is er een aanbiedingsplicht aan de gemeente. Dit geldt niet voor het verhuren. Het eigendom blijft dan immers bij de huidige grondeigenaar. Dus als een eigenaar zijn grond wil verhuren, kan dat zonder tussenkomst van de gemeente.

In overleg met Rijkswaterstaat onderzoeken we of en op welke wijze een aansluiting op de A29 mogelijk is.

3.44 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 44

De indiener geeft aan tegen tracé 3 te zijn, aangezien deze door hun tuin loopt.

Reactie college

Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen, waarbij we ook rekening houden met bestaande woningen, tuinen en percelen.

3.45 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 45

De indiener geeft aan dat tracé 3 de minste impact heeft, maar het meeste rendement geeft.

Reactie college

Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen.



3.46 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 46

De indiener geeft aan dat er een voorkeustraject over hun eigendom gaat, en dat ze hier heel laat informatie over hebben gekregen (Januari 2025). Het was fijn geweest als er eerder geïnformeerd wordt.

Reactie college

Het moment waarop wordt gecommuniceerd over het voorkeursrecht is wettelijk geregeld en komt voort uit het feit dat de gemeente de regie wil hebben over de benodigde gronden. We hebben begrip voor uw reactie, maar het is helaas niet mogelijk om hier vooraf over te communiceren.

3.47 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 47

De indiener geeft aan graag in contact te komen over een aantal percelen i.v.m. voorkeursrecht, omdat zij op geen enkel tracé liggen.

Reactie college

Indiener kan uiteraard te allen tijde contact opnemen met de ambtelijk projectleider. We merken daarbij op dat de voorgestelde tracés die zijn gepresenteerd meer ruimtebeslag zullen hebben dan op tekening is aangegeven. Daarnaast kunnen tracés op grond van nader onderzoek en participatie nog aangepast worden.

3.48 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 48

De indiener geeft aan dat hun huis op één punt na van de gemeente verkoopklaar staat. De indiener vraagt zich of hoe eventuele waardedaling van de woning (door de komst van een tracé) opgelost wordt. De indiener vraagt of de gemeente de woning koopt.

Reactie college

Bij de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van deze weg spreken wij met de grondeigenaren over de aankoop van gronden en opstallen.

Voor eventuele waardevermindering geldt dat nadat de benodigde ruimtelijke besluiten en/of omgevingsvergunningen onherroepelijk zijn geworden u een verzoek om nadeelcompensatie kunt indienen op grond van afdeling 15.1 van de Omgevingswet.

3.49 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 49

De indiener geeft aan dat tracé 1 de beste oplossing is voor bewoners/eigenaren. Daarnaast verzoekt indiener de oostelijke randweg meer te laten gebruiken voor verkeer. Nu zijn er 4.000 verkeersbewegingen en de capaciteit is 10.000 verkeersbewegingen.

Reactie college

Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeustracé te komen. Het beter benutten van de oostelijke randweg is één van aspecten die meewegen bij het beoordelen van de verschillende tracés.



3.50 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 50

De indiener geeft aan dat tracé 3 te dicht bij bebouwing is gesitueerd (geluidsoverlast). De begraafplaats moet eventueel uitgebreid kunnen worden en er is te veel geluidsoverlast. De voorkeur van indiener gaat uit naar tracé 1.

Reactie college

Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Ook houden we rekening met de ligging van de weg nabij het dorp, bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar de impact van geluid. Naar aanleiding van onder andere deze reactie voeren we aanvullend onderzoek uit naar de impact van het weggeluid op de begraafplaats.

3.51 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 51

De indiener geeft aan graag te willen zien dat nader onderzocht wordt of een combinatie van tracé 2 en 3 gemaakt kan worden. Tracé 2 geeft de minste overlast bij de Middelsluissedijk. Tracé 3 de minste overlast bij de Hallinxweg. Met overlast doelt de indiener op de afstand van het tracé tot bebouwing.

Reactie college

Wij beoordelen de tracés op verschillende criteria om tot een voorkeurstracé te komen. Het is mogelijk dat het voorkeurstracé bestaat uit een combinatie van de verschillende tracés. Ook een combinatie van tracé 2 en 3 is daarbij mogelijk. Dit volgt uit de onderzoeken en afwegingen die worden gemaakt.