



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Randweg Klaaswaal, gemeente Hoeksche Waard

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 maart 2023 / projectnummer: 3496



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Hoeksche Waard wil het woon- en leefklimaat in Klaaswaal verbeteren en daarom de verkeersoverlast verminderen. Hiervoor onderzoekt de gemeente Hoeksche Waard een nieuwe verbindingsweg voor doorgaand en regionaal verkeer. Voor het besluit hierover is een concept-milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad van Hoeksche Waard heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

Het rapport beschrijft de zoektocht naar alternatieven voor een nieuwe (regionale) verbindingsweg en geeft aan dat alleen de alternatieven die passen binnen de doelstellingen zijn meegenomen in de verdere vergelijking. Omdat het nulplusalternatief te weinig afname van verkeer in Klaaswaal liet zien, is dit alternatief niet verder onderzocht. In het MER worden vier oostelijke en drie westelijke alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. Het rapport toont dat de oostelijke en westelijke alternatieven min of meer gelijk scoren op doelbereik, maar op de aspecten onderlinge verschillen laten zien. De westelijke alternatieven leveren minder conflictpunten op tussen vracht-, auto-, landbouwverkeer en langzaam verkeer en de oostelijke alternatieven leveren vrachtverkeerroutes op die directer en meer conflictvrij op het bedrijventerrein Klaaswaal zijn aangesloten.

De alternatieven scoren overwegend negatief op natuurthema's, terwijl de thema's geluid en gezondheid grotendeels positief zijn. De westelijke alternatieven scoren volgens het MER slechter op landschap en luchtkwaliteit dan de oostelijke alternatieven.

Wat is het advies van de Commissie?

In dit MER zijn ook tracés ten westen van Klaaswaal onderzocht, naast de in de Notitie Reikwijdte den Detailniveau (NRD) voorgestelde alternatieven voor nieuwe verbindingen oostelijk van Klaaswaal. Deze bredere reikwijdte van mogelijke oplossingen voor een nieuwe verkeersverbinding geeft betere informatie voor de besluitvorming. De Commissie beveelt om de waardevolle informatie in het concept-MER te gebruiken om een 'tweetrapsraket' te ontwikkelen, om zo de besluitvorming verder te ondersteunen. Vergelijk daarvoor het meest gunstige oostelijke en een geoptimaliseerd westelijke alternatief met elkaar en met de oplossing westelijk van A29. Zo wordt inzichtelijk welke effecten onvermijdelijk zijn verbonden aan die alternatieven.

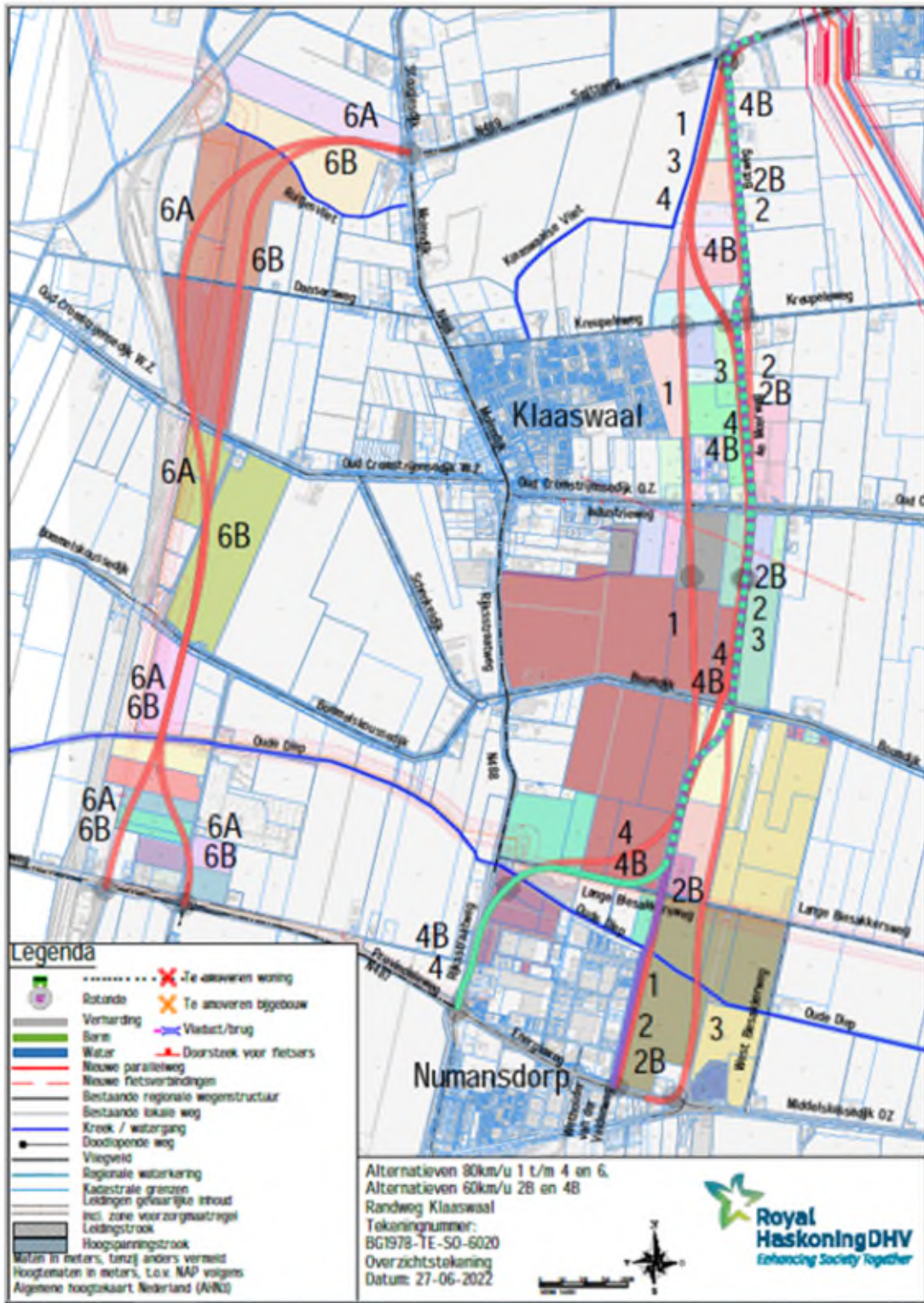
De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat in het rapport nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de Randweg Klaaswaal.

Het gaat om de volgende punten:

- Landschap: onderbouw de beoordeling van de effecten op de openheid van het landschap en op landschappelijke structuren met een navolgbare ruimtelijke analyse van deze kernkwaliteiten. Laat daarnaast de positieve en de negatieve effecten apart van elkaar zien.
- Geluid: laat zien op welke locatie de positieve en negatieve effecten optreden, zodat het duidelijk wordt waar eventueel aanvullende maatregelen aan de orde kunnen zijn.
- Natuur: toon de gevolgen van stikstofdepositie als gevolg van de bouwfase en verder dan 25 kilometer van de bron, en mogelijke mitigerende maatregelen hiervoor.

De Commissie adviseert deze informatie in het MER aan te passen voordat het ter visie gelegd wordt en dan pas een besluit te nemen over Randweg Klaaswaal.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Aanleiding MER

Voor de aanleg van een autoweg met rotondes en kruispunten met verkeerslichten moet een plan-MER worden opgesteld. Mogelijk wordt voor de voorgenomen aanpassingen een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld. De gemeente heeft de Commissie gevraagd om te adviseren over het concept-MER, voordat het ter inzage wordt gelegd. Om die reden kan de Commissie bij dit advies geen zienswijzen betrekken bij haar advies.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Hoeksche Waard – besluit over Randweg Klaaswaal.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3496](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Hoeksche Waard.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Algemeen en navolgbaarheid

Doelbereik

Verkeerskundig voldoen vrijwel alle alternatieven aan het beoogde doelbereik. De westelijke alternatieven scoren iets beter op veiligheid. Dat betekent dat andere criteria, zoals landschap en geluidhinder, naar verwachting van de Commissie doorslaggevend zijn. Daarom is het belangrijk dat deze effectbeschrijvingen goed te volgen zijn.

Verbeter navolgbaarheid rapport

In algemene zin mag verwacht worden dat wanneer een nieuwe weg gebundeld wordt met een bestaande weg (zoals bij de westelijke alternatieven) de effecten voor geluidhinder en op het landschap minder negatief zijn. Uit de beoordeling blijkt echter dat de oostelijke alternatieven beter scoren op geluid en landschap. Deze conclusies vragen dus om een goede onderbouwing.

De Commissie constateert dat de gegeven beoordelingen, zoals voor landschap en geluid, in het MER niet altijd volgen uit de beschrijvingen van de effecten. Een van de redenen is dat niet adequaat met de referentiesituatie is vergeleken. Verder worden positieve en negatieve effecten voor een aantal onderwerpen tegen elkaar weggestreept, waardoor effecten niet in

beeld zijn. Deze aspecten spelen door het hele MER. In de paragrafen 2.4 en 2.5 werkt de Commissie dit verder uit voor landschap en geluid.

Vergelijk consequent met referentiesituatie

De effectbeoordeling geeft op onderdelen geen goed beeld van de effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Bijvoorbeeld bij lichthinder is de beoordeling bij 2 woningen die lichthinder ondervinden binnen 150 meter zowel neutraal beoordeeld (alternatief 2) als negatief (alternatief 2B).¹ Die cijfers worden niet afgezet tegen de referentiesituatie, waardoor de toe- of afname niet te beoordelen is.

Ook bij routes vrachtverkeer² scoren de westelijke alternatieven neutraal terwijl de intensiteit op de Rijksweg flink afneemt, wat gunstig is voor vrachtverkeer. De Commissie adviseert om alle thema's nadrukkelijk met de referentiesituatie te vergelijken.

Verwijzen naar samenvatting

In het concept-MER is geen samenvatting opgenomen, maar deze is online³ beschikbaar gemaakt. Neem in het MER een verwijzing naar deze samenvatting op. Zorg dat in de samenvattende tabel (6-2) kleurcoderingen consequent gebruikt worden en zorg dat kaarten en legenda's goed te lezen zijn.

2.2 Alternatieven

Samenhang met oplossing westelijk van A29

In het MER is niet ingegaan op de 'tand' van de vorkstructuur ten westen van de A29. In het NRD-advies adviseerde de Commissie deze als onderdeel van een 'nulplusvariant'^{4,5} te beschouwen, dat is nu niet gebeurd. Het realiseren van de vorkstructuur is een doel van dit project. Maar omdat het MER verwijst naar een eerder plan⁶ waarvoor geen MER is opgesteld, is niet duidelijk welke rol milieuargumenten hebben gespeeld bij de toen gemaakte keuzes. Ook is niet duidelijk in hoeverre de oplossing westelijk van de A29 de verkeersstroom langs Klaaswaal beïnvloedt. De Commissie beveelt aan om in het MER aan te geven hoe het voornemen voor de Randweg Klaaswaal samenhangt met de oplossing westelijk van de A29.

Geoptimaliseerde west en oost alternatieven

Op basis van de alternatieven in het concept-MER lijkt alternatief 2 (oost)⁷ het meest voor de hand liggende oostelijk alternatief te zijn, maar het blijft onduidelijk waarom er geen

¹ Tabel 5-56.

² Tabel 5-42.

³ [Samenvatting concept MER randweg Klaaswaal | Mer Randweg Klaaswaal \(ireporting.nl\)](https://merrandwegklaaswaal.ireporting.nl).
<https://merrandwegklaaswaal.ireporting.nl/home>.

⁴ De Commissie gebruikte deze term in haar advies over de NRD voor de combinatie van de westelijke verbinding van de vorkstructuur plus aansluiting bedrijventerrein Klaaswaal op de Rijksweg en afwaarderen lokale wegen in Klaaswaal. Deze verschilt van de nulplusvariant in het concept-MER

⁵ In het concept-MER bestaat de nulplusvariant uit het afwaarderen van de Molendijk (30 km/uur) plus aansluiting bedrijventerrein ten zuiden van Yuverta (voorheen het Wellantcollege), tussen de Rijksweg en de Industrierweg. Deze weg is toegankelijk voor al het auto- en landbouwverkeer. Er wordt geen randweg aangelegd en de verbinding ten westen van de A29 (onderdeel van de vorkstructuur) wordt niet aangepast.

⁶ Regionaal Verkeer- en Vervoersplan Hoeksche Waard 2013.

⁷ Het voorstel is om bij alternatief 2 "te kiezen voor een aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, zuidelijk langs de kern Klaaswaal, in het verlengde van deze nieuwe ontsluitingsweg. Deze variant C leidt namelijk tot het

'geoptimaliseerde westelijk alternatief' is onderzocht. Omdat bij de westelijke alternatieven lokale knelpunten – die in principe kunnen worden opgelost – de effectscore beïnvloeden is de vergelijking onevenwichtig. Bij de oostelijke alternatieven zijn 'lokale' problemen opgelost direct opgelost, bij de westelijke alternatieven niet.

Hoofdkeuze

In het MER zijn meerdere alternatieven onderzocht. De bredere reikwijdte is zeker van belang, omdat daarmee goede beslisinformatie beschikbaar komt. In de eerste plaats moet een hoofdkeuze gemaakt worden tussen de alternatieven oost, west en westelijk van de A29. De Commissie beveelt aan om de waardevolle informatie in het concept-MER te gebruiken om een 'tweetrapsraket' te ontwikkelen. Vergelijk de meest gunstige oost- en west alternatieven met elkaar en met de oplossing westelijk van A29. Zo wordt inzichtelijk welke effecten onvermijdelijk zijn verbonden aan die alternatieven.

2.3 Verkeersmodel

Het concept-MER geeft aan dat bij de toetsing van het gebruikte verkeersmodel, eind 2021, is geconstateerd dat de uitkomsten van het verkeersmodel onvoldoende aansloten bij de werkelijke situatie (op basis van een vergelijking met waargenomen intensiteiten op diverse telpunten). Daarom is het model verfijnd. De verfijning van het model heeft echter niet alleen geleid tot modeluitkomsten die beter aansluiten op de feitelijke verkeersintensiteiten op de gebruikte telpunten, maar ook tot wezenlijk andere conclusies: verschillende alternatieven, die eerder om verkeerskundige redenen waren afgefallen, blijken volgens het verfijnde model wel voldoende oplossend vermogen hebben.

Gezien dit zeer wezenlijke verschil in uitkomsten, adviseert de Commissie om dit in het MER nader te duiden en hier een toelichting op te geven. Maak duidelijk waardoor de verschillen in uitkomsten en conclusies zijn te verklaren en ontstaan. En onderbouw de betrouwbaarheid van het verfijnde model. Dit is extra belangrijk omdat de verkeersgegevens bepalend zijn voor diverse andere beoordelingscriteria, zoals geluid en trillinghinder.

2.4 Landschap en cultuurhistorie

De effectbeschrijving vanuit het aspect landschap is niet goed navolgbaar. Dat wordt veroorzaakt door het ontbreken van een toetsingskader voor de beoordeling van de effecten op de criteria landschappelijke structuur en openheid van het landschap. Bovendien is de optelling van positieve en negatieve effecten, die resulteert in een eindoordeel, per alternatief niet goed navolgbaar.

De figuur 5.44 van het concept-MER⁸ heeft als titel 'huidige waarden in het plangebied' maar geeft geen inzicht in de landschappelijke structuurlijnen en in de vorm van de open ruimtes. Daardoor is het niet goed mogelijk om in de impact van de weg op het landschap te

meest logische wegennetwerk en tot de beste uitwisseling van verkeer tussen enerzijds de huidige Rijksstraatweg-Molendijk en anderzijds de oostelijke randweg." P275-276, MER.

⁸ Pagina 201 van het concept-MER.

begrijpen. In de beschrijving wordt verwezen naar het gebiedsprofiel Hoekse Waard (onderdeel van de Kwaliteitskaart van de provincie Zuid-Holland) maar daaruit wordt alleen het aspect van de beleving van het landschap vanaf de weg toegepast voor de effectbeschrijving (bomenrij). Dat is een te beperkte benutting van het Gebiedsprofiel als toetsingskader. Het is nadrukkelijk de opzet van deze Gebiedsprofielen om nieuwe ingrepen in het landschap af te wegen tegen de verschillende lagen van gebiedskenmerken af te wegen.

Door het ontbreken van een waardering van de landschappelijke structuur als toetsingskader is het moeilijk om de effectbeschrijving te begrijpen. Bijvoorbeeld voor het aspect openheid scoren zowel de oostelijke als de westelijke alternatieven negatief op het doorsnijden van open polderlandschap. Omdat de westelijke alternatieven⁹ zijn gebundeld met de rijksweg zou men verwachten dat dit effect kleiner is dan voor de oostelijke tracés, die tussen Klaaswaal en Numansdorp dwars door de open aanwasolders¹⁰ lopen. Ook is het onderscheid in hoofd- en bijzaken niet helder. Voor het criterium landschappelijke structuren zou de doorsnijding van de oost-west dijken als hoofdstructuurlijnen zwaarder moeten wegen dan een schuine doorsnijding van agrarische percelen, maar in de tekst van de beoordeling komt deze hiërarchie niet duidelijk naar voren.

Een tweede probleem ziet de Commissie in de manier waarop de weging van effecten leidt tot een eindscore per alternatief op het aspect landschap. In die eindscore per alternatief worden ook beoogde positieve effecten meegewogen, zoals een kans voor het verbeteren van de dorpsrand van Klaaswaal. Hierbij wordt niet inzichtelijk gemaakt of en hoe dit vorm kan krijgen in relatie met de randweg. Omdat er geen uitsplitsing van effecten is gemaakt is de optelling van positieve en negatieve effecten moeilijk navolgbaar. Ook komt niet in beeld of het wenselijk of noodzakelijk is om mitigerende maatregelen in te zetten.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan het besluit de beschrijving van de effecten op het landschap in het MER aan te passen. Maak daarvoor een inzichtelijk toetsingskader voor de landschappelijke en cultuurhistorische effecten. Toon de positieve en negatieve effecten apart en laat zien welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn en wat de effecten daarvan zijn.

2.5 Geluid

De Commissie adviseerde in haar advies over de NRD om de huidige akoestische situatie in beeld te brengen. In het MER is uitsluitend een vergelijking gemaakt met de autonome ontwikkeling met peiljaar 2035. Door ook inzicht te geven in de huidige akoestische situatie, die voor de bewoners in het studiegebied bekend is, kan een betere voorstelling worden gemaakt van de te verwachten geluideffecten. De Commissie beveelt aan om de huidige akoestische situatie alsnog in beeld te brengen voordat het MER ter inzage gaat omdat dit van belang is voor omwonenden. Voor de vergelijking van alternatieven is het minder van belang.

⁹ Alternatief 6A en 6B met en zonder een aansluiting op de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde.

¹⁰ Aanwas is een natuurlijke uitbreiding van gronden door aanslibbing in een zee-inham of in de binnenbocht van een stroom. In het rivierengebied maken aanwassen deel uit van processen van rivierverleggingen, die meestal beperkt bleven tot de uiterwaarden.

Uit het MER blijkt dat de gemiddelde geluidbelasting ter hoogte van de woningen en daarmee ook het aantal (ernstig) gehinderden afneemt bij alle beschouwde alternatieven. Het MER maakt echter niet inzichtelijk waar en hoeveel de geluidbelasting afneemt en waar en hoeveel de geluidbelasting toeneemt. De Commissie adviseert dit inzicht alsnog te geven en te onderzoeken welke mogelijke mitigerende maatregelen genomen zouden kunnen worden voor met name die gebieden waar sprake is van een toename van de geluidbelasting.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan het besluit het MER aan te passen voor het aspect geluid. Laat zien waar sprake is van zowel afnames als toenames van het aantal (ernstig) gehinderden. Laat daarna zien welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn en wat de effecten ervan zijn.

2.6 Natuur

Bouwfase

Het MER gaat uit van de zogenaamde bouwvrijstelling en berekent daarom niet de stikstofeffecten van de bouwfase.¹¹ De milieueffecten en mogelijke maatregelen zijn daarom niet in beeld gebracht. Doordat de tijdelijke effecten en maatregelen hiervoor niet in beeld zijn, kunnen de mogelijke negatieve effecten, alternatieven en de mogelijke maatregelen niet meewegen bij het besluit over de Randweg Klaaswaal. Het MER geeft geen inzicht in mogelijke alternatieven en mitigerende maatregelen om deze effecten te verminderen of teniet te doen, zoals het gebruik van elektrisch materieel of een andere route voor het bouwverkeer. Doordat voor de alternatieven onduidelijk is of de aantasting van de natuurlijke kenmerken is uitgesloten beschrijft het MER geen uitvoerbaar alternatief binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

De gevolgen van de extra stikstof, in zowel aanleg- als gebruiksfase, moeten in een Passende beoordeling worden beoordeeld. Deze Passende beoordeling moet in beeld brengen of aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden uitgesloten. Hierbij kunnen mitigerende maatregelen worden meegewogen.

De Commissie adviseert voorafgaand aan het besluit de gevolgen van stikstofdepositie als gevolg van de bouwfase te tonen en mogelijke mitigerende maatregelen te beschrijven. Beschrijf ten minste één alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

Informatie buiten 25 kilometergrens

Sinds begin 2022 berekent het rekenmodel voor stikstof AERIUS alleen effecten tot 25 kilometer van de emissiebron. Deze wijziging heeft geen betrekking op de inhoudsvereisten van een MER. Een MER moet inzicht geven in het hele scala aan milieueffecten zodat deze volwaardig mee kunnen wegen bij de besluitvorming.

¹¹ Het concept-MER was gereed voordat de bouwvrijstelling verviel.

In het MER zijn de berekeningen voor stikstofdepositie gemaakt met AERIUS. Hoewel de uitvoerbaarheid onder de Wet natuurbescherming verzekerd is¹², ontbreekt zo belangrijke informatie in het MER. Het MER biedt immers geen inzicht in de stikstofdepositie op natuurgebieden op meer dan 25 kilometer afstand. Het voornemen kan mogelijk ook verder dan op 25 kilometer aanzienlijke effecten door stikstofdepositie op gevoelige natuurgebieden hebben.¹³ Specifiek van belang zijn effecten op natuurgebieden die gevoelig zijn voor stikstof en al overbelast zijn. De mogelijke aanzienlijke gevolgen van stikstofdepositie en maatregelen om die effecten te beperken zijn voor deze gebieden niet volledig in beeld gebracht. Ze kunnen daardoor niet meewegen bij het besluit over het de randweg Klaaswaal.

Er zijn bovendien (bron)maatregelen denkbaar om de uitstoot en depositie van stikstof te voorkomen, die nu nog niet in beeld zijn. De Commissie denkt voor de Randweg Klaaswaal bijvoorbeeld aan de inzet van elektrisch materieel voor de bouwfase. Maak deze alsnog inzichtelijk.

Maak vervolgens aannemelijk in hoeverre op meer dan 25 kilometer afstand van de bron nog een aanzienlijk milieueffect plaatsvindt in de vorm van (verdere) verslechtering van de kwaliteit van stikstofgevoelige leefgebieden en habitattypen. Dit kan in het MER aan de hand van gegevens over:

- de emissie en uitstoothoogte, en een indicatie van de omvang van deze emissie ten opzichte van andere bronnen;
- de depositie die nog resteert op precies 25 kilometer afstand van de bron;
- het verloop (de mate van afname) van de depositie binnen 25 kilometer. Het verloop buiten de 25 kilometer kan worden geïllustreerd aan de hand van een ander rekenmodel;
- de stikstofgevoelige en overbelaste habitattypen en leefgebieden die verder dan 25 kilometer liggen en die waarschijnlijk beïnvloed worden door de depositie;
- de (goede) staat van instandhouding van de betreffende stikstofgevoelige habitattypen/leefgebieden.

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, meer inzicht te geven in de stikstofeffecten op meer dan 25 kilometer afstand van de bron. Beschrijf allereerst (bron)maatregelen om die effecten te beperken. Maak vervolgens aannemelijk in hoeverre op meer dan 25 kilometer afstand van de bron nog een aanzienlijk milieueffect plaatsvindt in de vorm van (verdere) verslechtering van de kwaliteit van stikstofgevoelige leefgebieden en habitattypen.

2.7 Trillingen

Voor de beoordeling van trillingen is in het MER een invloedgebied bepaald waar sprake zou kunnen zijn van overschrijding van de grenswaarden.¹⁴ De grootte van het invloedgebied is

¹² De Commissie wijst erop dat momenteel juridische procedures lopen waarbij ook het toepassen van de begrenzing bij stikstofberekeningen voorligt. Vooralsnog is dus niet zeker of deze begrenzing juridisch standhoudt.

¹³ Er is door het Rijk een landelijk maatregelenpakket aangekondigd, onder andere om negatieve gevolgen buiten de 25 kilometer te voorkomen. De maatregelen om effecten buiten de 25 kilometer te beperken zijn echter niet openbaar en per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied doorgerekend op effectiviteit. Hierdoor is vooralsnog onzeker of negatieve gevolgen van dit plan/project buiten de 25 kilometer daadwerkelijk voorkomen worden.

¹⁴ SBR meet- en beoordelingsrichtlijn deel B Hinder voor personen in gebouwen.

gebaseerd op referentiemetingen die zijn uitgevoerd langs een weg waar een maximale rijsnelheid van 80 km/uur geldt. Dit invloedgebied is ook toegepast bij wegen waar een maximale rijsnelheid geldt van 30 en 50 km/uur, terwijl op deze wegen veel lagere trillingniveaus en daarmee kleinere invloedgebieden zijn te verwachten. Met name langs de 30 en 50 km/uur wegen liggen veel woningen op relatief korte afstand van de weg. Hierdoor is het aantal woningen dat trillingen ondervindt in de referentiesituatie overschat. De referentiesituatie moet tevens uitgaan van de invloedafstand die gebaseerd is op de normstelling voor bestaande situaties, aangezien hier sprake is van bestaande wegen en bestaande woningen. Het aantal woningen waar sprake zal zijn van potentiële trillinghinder in de referentiesituatie zal aldus aanzienlijk lager zijn.

Omdat de hinder in de referentiesituatie is overschat, lijkt het alsof de trillinghinder meer afneemt door het aanleggen van een randweg.

De Commissie beveelt aan om deze constatering in de beoordeling van de trillinghinder mee te nemen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft een deel van de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer
ir. Annemie Burger (voorzitter)
ir. Yttje Feddes
ing. Peter Kroeze
Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan of Omgevingsplan Randweg Klaaswaal.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C01.2 "De aanleg van een autoweg". Een MER kan ook nodig zijn omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een (gecombineerd plan-/)project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad Hoeksche Waard.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders Hoeksche Waard.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie gevraagd te adviseren voordat het MER ter inzage ging. De Commissie heeft daarom geen zienswijzen betrokken bij dit advies.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3496](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

