



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Randweg Klaaswaal, gemeente Hoeksche Waard

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

22 december 2020 / projectnummer: 3496



1 Advies voor de inhoud van het MER

Om het woon- en leefklimaat in Klaaswaal te verbeteren wil de gemeente Hoeksche Waard de verkeersoverlast verminderen. Daarom wil de gemeente een nieuwe weg aanleggen ten oosten van het dorp en binnen Klaaswaal het verkeer op de Molendijk beperken. In de NRD worden voor deze weg de volgende doelstellingen benoemd:

- het verlichten van de overlast door vrachtverkeer, landbouwverkeer en ander doorgaand verkeer in Klaaswaal;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid in Klaaswaal;
- de ruimtelijke kwaliteit, de leefomgeving en de leefbaarheid in Klaaswaal verbeteren (en daarmee het woon- en leefklimaat);
- het voltooiën van de regionale verkeersstructuur om de Molendijk te kunnen herinrichten en aantrekkelijker te maken als fietsverbinding tussen Oud-Beijerland en Numansdorp;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van onder meer het bedrijventerrein in Klaaswaal.

De NRD beschrijft drie alternatieven voor de oostelijke randweg. Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De raad van Hoeksche Waard heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de Oostelijke Randweg Klaaswaal moet het MER in ieder geval onderstaande informatie bevatten:

- toetsbare en, zo mogelijk, gekwantificeerde doelstellingen;
- een kwantitatieve probleemanalyse, van zowel de lokale als de regionale problemen;
- de mate van probleemoplossend vermogen van alternatieven. Onderzoek daarbij niet alleen de alternatieven zoals opgenomen in de NRD, maar ook alternatieven die minder ingrijpend zijn, met name voor natuur, landschap, geluidsoverlast en langzaam en landbouwverkeer in het buitengebied;
- de effecten op verkeer, natuur, landschap, waterveiligheid, leefomgeving en duurzaamheid.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostelijke Randweg Klaaswaal (24 september 2020). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

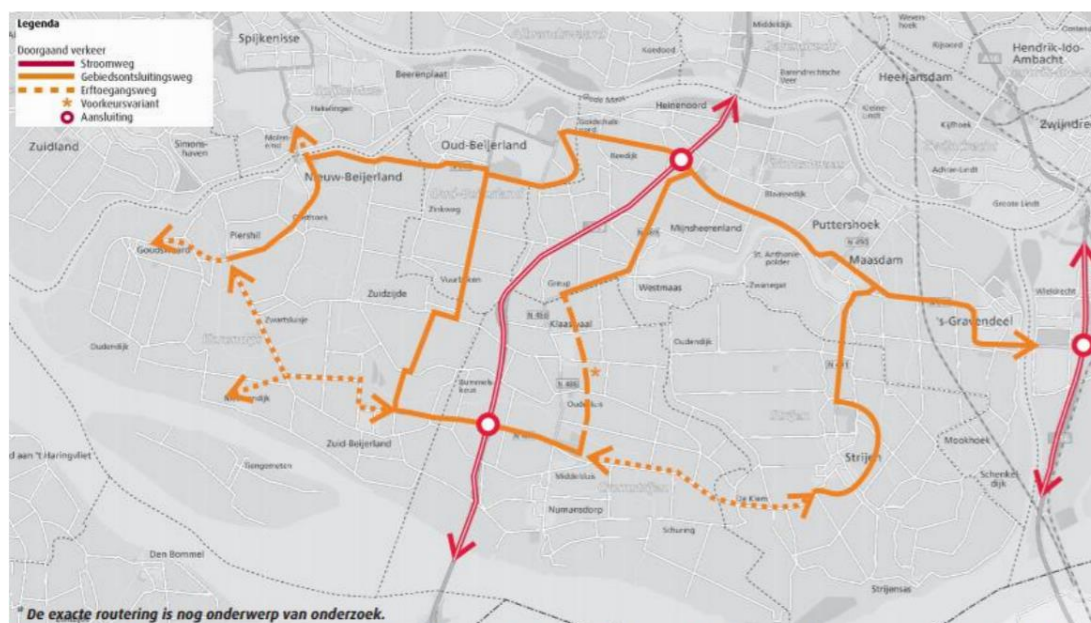
Achtergrond

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 gemeenteraad van Hoeksche Waard is bevoegd gezag voor het besluit over de oostelijke randweg. Voor het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan Hoeksche Waard 2013 waar de NRD naar verwijst is geen MER opgesteld, waardoor niet duidelijk is welke rol milieugargumenten hebben gespeeld bij de toen gemaakte keuzes.

Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage

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 de Oostelijke Randweg Klaaswaal.

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



Figuur 1 – Beoogde wegenstructuur rondom Klaaswaal (bron: Regionaal Verkeer- en Vervoersplan Hoeksche waard, 2013).

2 Achtergrond en kader

Lokaal en regionaal

De Molendijk in Klaaswaal is een historische dijkweg, heeft een smal wegprofiel en wordt gebruikt door vrachtverkeer, landbouwverkeer, doorgaand en extern verkeer, parkerende voertuigen en langzaam verkeer. Dit creëert verkeersonveilige situaties en hinder voor omwonenden en gebruikers. Daarnaast wordt de route door Klaaswaal gebruikt door verkeer dat files op de A29 wil vermijden. Naast de Molendijk vormt ook de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde een knelpunt omdat deze zeer smalle weg de enige ontsluiting vormt van het lokale bedrijventerrein.

De verkeersproblematiek in Klaaswaal is zowel regionaal als lokaal te verklaren: regionaal omdat (doorgaand) verkeer van Numansdorp naar Oud-Beijerland (en vice versa) de route door Klaaswaal kiest en de route fungeert als sluiproute in geval van files op de A29 en lokaal vanwege het zware verkeer dat van en naar het bedrijventerrein rijdt.

Eerdere oplossingen en hun beoordeling

Sinds 2012 zijn voor Klaaswaal verschillende oplossingen onderzocht voor de verkeersproblematiek: de by-pass¹, 'knip' in de Molendijk² en de westelijke randweg³ zijn afgevallen. De Commissie verkeer en milieu van de provincie Zuid-Holland heeft een voorkeur uitgesproken voor de oostelijke randweg. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoeksche Waard heeft geconcludeerd dat de oostelijke randweg als oplossing nader uitgewerkt moet worden.

De Commissie constateert uit de diverse onderzoeken dat een oostelijke randweg, onder de voorwaarde van aanvullende, verkeerswerende maatregelen op de Molendijk, de benoemde problemen oplost. Dit geldt echter ook voor een westelijke randweg en andere oplossingen. Een westelijke randweg geeft binnen Klaaswaal zelfs gunstiger effecten dan een oostelijke randweg. Daarbij valt het op dat in andere onderzochte en afgevallen alternatieven niet is uitgegaan van aanvullende, verkeerswerende maatregelen (zoals op de Molendijk) en bij de westelijke randweg geen rekening is gehouden met een goede verbinding met (ontsluiting van) het bedrijventerrein, waar dat in de oostelijke variant wél het geval is. Ook is het niet duidelijk wat op regionale schaal – naast de wens van een 'vorkstructuur'⁴ – de (kwantitatieve) verkeersproblemen zijn en is onvoldoende inzichtelijk of deze problemen ook zonder een oostelijke randweg oplosbaar zijn.

Effecten oostelijke randweg

De aanleg van de oostelijke randweg heeft naar verwachting negatieve effecten op het stiltegebied ten oosten van de weg, Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen en (oost-west) verbindingen voor langzaam en landbouwverkeer. Hier wordt ook door diverse zienswijzen op gewezen. Daarnaast zijn er nadelige landschappelijke effecten en waterveiligheidseffecten omdat de weg verschillende dijken, kreken en open polders doorsnijdt. Daarom adviseert de Commissie om ook alternatieven met minder negatieve milieueffecten te onderzoeken, waaronder (delen van) alternatieven die eerder zijn afgevallen (zie ook 3.1). Zorg ervoor dat alternatieven daarbij onderling te vergelijken zijn. Maak in het MER het keuzeprocess navolgbaar voor bestuurders en belanghebbenden. Licht toe welke rol milieueffecten hebben gespeeld in het keuzeprocess.

-
- ¹ De by-pass richt zich op de ontsluiting van het bedrijventerrein en lost de problemen in de kern van Klaaswaal onvoldoende op volgens de gemeente en de provincie. *Verkeersontsluiting Klaaswaal*, Goudappel Coffeng, 2012 en *Verkeersstudie effecten bypass Klaaswaal*, Megaborn, 2017).
 - ² De 'knip' zorgt er weliswaar voor dat zwaarder verkeer niet langer over de Molendijk rijdt, maar het verkeer verplaatst zich naar wegen die minder geschikt zijn voor vrachtverkeer waardoor de onveiligheid daar juist toeneemt. *Randweg Klaaswaal, Toelichting effect knip Klaaswaal*, Goudappel Coffeng, 28-06-2018.
 - ³ De westelijke randweg is ongeschikt bevonden, onder andere omdat deze de bereikbaarheid van het bedrijventerrein onvoldoende verbetert ten opzichte van een oostelijke randweg. *Randwegen Klaaswaal, vergelijking oostelijke en westelijke randweg*, Goudappel Coffeng, 2018.
 - ⁴ De vorkstructuur is een regionale wegenstructuur met de A29 als steel van de vork. De N217 vormt daarbij de basis van de vork, met als tanden van de vork de Langeweg (ten westen van de A29) en ten oosten van de A29, de oostelijke randweg en de N491 (figuur 1).

2.1 Doelstelling

De verkeersproblematiek in Klaaswaal is in bredere context geplaatst en dit heeft geleid tot vijf doelstellingen voor het project. De Commissie adviseert om de doelstellingen waar mogelijk te kwantificeren en in het MER het verband te leggen tussen de doelstellingen en de alternatieven. Laat in het MER zien in hoeverre met de alternatieven de (verkeerskundige) doelen worden bereikt.

2.2 Probleemanalyse

De Commissie adviseert om de probleemanalyse breder in te steken en niet alleen lokaal naar oplossingen te zoeken, maar ook regionaal, om de volle breedte van oplossingsrichtingen te beschouwen. Overigens is deze informatie al deels aanwezig in de voorgaande onderzoeken. Gebruik deze informatie in het MER waar relevant.

Maak probleem concreet

De Commissie adviseert nadrukkelijk om de probleemstelling te concretiseren en aan te vullen met kwantitatieve gegevens. Ook meerdere zienswijzen vragen hierom. Ga onder meer in op:

- De hoeveelheid (vracht- en landbouw)verkeer, zowel doorgaand als vanaf/naar het industrieterrein over de Molendijk, Oud-Cromstrijensedijk en Rijksstraatweg. Wat is de omvang van deze stromen?
- Ongevallen: Wat is de (aard en omvang) van de feitelijke verkeersonveiligheid?
- De huidige situatie op het gebied van leefbaarheid en leefomgeving. Wat is de feitelijke hinder die wordt ervaren?

Maak onderscheid tussen de oost-west en noord-zuid stromen van het vracht- en landbouwverkeer. Maak de aspecten waarvoor doelen zijn geformuleerd specifiek: wanneer is er geen sprake meer van overlast of van een onveilige situatie?

Onderscheid regionale en lokale problemen

Regionale en lokale problemen komen samen in Klaaswaal. Onderscheid in het MER welke problemen lokaal zijn (en alleen lokaal zijn op te lossen) en welke regionaal zijn. Daarmee kan voorkomen worden dat een regionaal probleem lokaal wordt opgelost, en bijvoorbeeld leidt tot meer sluipverkeer. Dit is des te belangrijker omdat de westelijke tand van de vorkstructuur (ten westen van de A29)⁵ een belangrijke rol kan vervullen voor de bereikbaarheid van geplande woningbouw in Oud-Beijerland, in combinatie met het afwaarderen van de Stougjesdijk.

2.3 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant zijn voor de Oostelijke Randweg Klaaswaal en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

⁵ Langeweg en Klein-Zuidbeijerlandseweg: onderdeel van de vorkstructuur uit het verkeers- en vervoersplan (2013) voor de regio. Inmiddels is een intentieverklaring getekend voor aanpassingen aan de weg en is de bestuurlijke besluitvorming in voorbereiding.

- Omgevingsvisie gemeente Hoeksche Waard en Provincie Zuid-Holland;
- Bestemmings- of omgevingsplan gemeente Hoeksche Waard;
- Duurzaam Veilig;
- Wet natuurbescherming (inclusief NNN) en regelgeving over stikstof;
- Stiltegebieden;
- Kwaliteitskaart Landschap Provincie Zuid Holland.

2.4 Te nemen besluiten

Het MER wordt opgesteld voor het aanleggen van de Oostelijke Randweg Klaaswaal. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

De alternatieven uit de NRD aan de oostkant van Klaaswaal verschillen niet veel van elkaar. Wel hebben deze alternatieven naar verwachting negatieve effecten op natuur, landschap, geluid en verkeer. De Commissie adviseert om ook minder ingrijpende alternatieven te betrekken in het onderzoek en in het MER een gelijkwaardige alternatievenafweging op te nemen. De Commissie adviseert tenminste de onderstaande alternatieven te onderzoeken:

- Nulplus-alternatief;
- ‘Halve’ oostelijke randweg, met bypass;
- Oostelijke randweg;
- Westelijke randweg.

Combineer alle alternatieven met verkeersbeperkende maatregelen aan de Molendijk en een ontsluiting van het bedrijventerrein.⁶

Minder ingrijpende alternatieven

De Commissie adviseert om minder ingrijpende alternatieven te onderzoeken in het MER. Onderzoek het zogenaamde **nulplus-alternatief** waarbij zoveel mogelijk wordt gebruikgemaakt van bestaande infrastructuur. Na aanpassing lijkt de westelijke tand van de regionale vorkstructuur geschikt voor regionaal en doorgaand verkeer, net als de Rijksweg (N487) ten zuiden van de Oud-Cromstrijensedijk in Klaaswaal. In dit nulplus-alternatief kan een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein Klaaswaal op de Rijksweg worden onderzocht, in combinatie met het afwaarderen van de Molendijk in Klaaswaal en eventuele andere wegen.

⁶ De alternatieven bypass, ‘knip’ en westelijke Randweg zijn in verschillende fases onderzocht en afgevalen. Echter, omdat de onderzoeken op verschillende momenten en met verschillende uitgangspunten zijn uitgevoerd, zijn de afgevalen alternatieven niet goed te vergelijken. Vergelijk bijvoorbeeld de oostelijke Randweg met een nieuwe verbindingsweg naar het bedrijventerrein met een westelijke Randweg met een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein. Voor de bypass en de ‘knip’ is het nog niet duidelijk welke rol milieueffecten hebben gespeeld bij het besluit om ze af te laten vallen.

Ook een **'halve' oostelijke randweg** (vanaf de Oud-Cromstijensedijk Oostzijde in noordelijke richting met een verbinding naar de Rijkstraatweg direct ten zuiden van het bedrijventerrein), zou de kern van Klaaswaal naar verwachting voldoende kunnen ontlasten en zorgen voor voldoende bereikbaarheid van het bedrijventerrein, met mogelijk minder milieueffecten.

De Commissie adviseert om ook de **westelijke en de oostelijke randweg** op gelijkwaardige wijze met elkaar te vergelijken. Onderzoek voor de oostelijke randweg een variant die zoveel mogelijk gestrekt en op bestaande polderwegen ligt.

Varianten

In verschillende zienswijzen wordt een variant van een 60-kilometer weg (erftoegangsweg) voor de oostelijke randweg geopperd. Deze zou vanwege een ander wegprofiel minder ingrijpend zijn voor het landschap; zo is bijvoorbeeld geen parallelweg nodig voor landbouw- en fietsverkeer. Bovendien kunnen in dat geval de aansluitingen gelijkvloers blijven, waardoor de bestaande landbouw- en langzaam verkeersstructuur intact kunnen blijven en langzaam verkeer gelijkvloers de weg over kan steken. Ook wordt de randweg in deze vorm minder aantrekkelijk voor verkeer dat files op de A29 wil vermijden, een risico dat ook in diverse zienswijzen wordt benoemd. De Commissie adviseert om het effect van deze variant inzichtelijk te maken voor zowel de Westelijke als de (halve) oostelijke randweg.

Detailniveau voor alternatieven en varianten

Onderzoek de onderscheidende alternatieven tot het detailniveau dat nodig is om een afgewogen keuze te maken waarin de milieu-informatie voldoende betrokken is. Ga hierbij in op onderscheidende milieuaspecten. Onderzoek het voorkeursalternatief daarna in meer detail.

Om een goede vergelijking van alternatieven mogelijk te maken is het vanuit de effecten op het landschap noodzakelijk om meer detailinformatie te presenteren. Breng voor alle alternatieven het profiel van de weg⁷ en de kruisingen met de dijken in beeld aan de hand van plantekeningen en doorsneden. Breng de gevolgen voor waterveiligheid en barrièrewerking in beeld.

3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten zoals de woningbouw in Oud-Beijerland en Numansdorp en mogelijk de westelijke tand van de vorkstructuur.

⁷ Het voorgestelde profiel van de weg is circa 6 tot 7 meter breed. Bovendien vraagt de voorgestelde inrichting van kruisingen met rotondes en ongelijkvloerse kruisingen relatief veel ruimte. Naast landschappelijke impact zal dit ook invloed hebben op het kruisende verkeer dat om moet rijden naar een van de oversteekplaatsen.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Effectbepaling

Laat in het MER zien wat de bestaande milieusituatie is, wat de milieusituatie is in de referentiesituatie en wat de milieueffecten zijn van de alternatieven.

Maak bij een getrapte beoordeling (eerst keuze uit alternatieven, daarna nadere uitwerking voorkeursalternatief) verschillen in het beoordelingskader inzichtelijk.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor verkeer, stikstofdepositie, geluid en lucht worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

4.2 Verkeer

Onderzoek voor verkeer en verkeersveiligheid in het MER wat de (kwantitatieve) effecten zijn op in ieder geval;

- De veiligheidssituatie voor het langzame verkeer. Op de Molendijk rijdt zowel vracht- en landbouwverkeer als fietsverkeer (schoolgaande kinderen). Overweeg om een indicator toe te voegen voor de beleving van de verkeersonveiligheid, zoals bijvoorbeeld de kans op ontmoetingen (voor wegen met gemengd verkeer)⁸.
- Een aantal (oost-west) verbindingen wordt onderbroken in de gepresenteerde alternatieven, Maak inzichtelijk wat dit betekent voor fiets-, auto- en landbouwverkeer, o.a. in kilometrage (hoeveel moet men omrijden), veiligheids- en hindereffecten. Ga hierbij expliciet in op de effecten op de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde en Boomdijk.
- Het regionale verkeer, zoals verkeer uit Numansdorp.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

In het polderlandschap van de Hoeksche Waard vormen de dijken en de voormalige kreken de dragende structuurlijnen met een grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde.

Beschrijf in het MER het effect op het landschap van de kruisingen van de nieuwe randweg met de dijken en kreken. Maak dit effect zichtbaar in plattegronden en doorsnedes. Beschrijf het effect van de doorsnijdingen op de routes voor (recreatief) fietsverkeer.

Tussen de structuurlijnen van de met bomen beplante dijken hebben de polders een kenmerkende openheid en geometrische verkaveling. Beschrijf voor de randweg en eventuele aansluitingen op het bedrijventerrein Klaaswaal het effect op deze openheid en op het patroon van de verkaveling, en maak dit zichtbaar met visualisaties (zie hiervoor ook 3.1).

⁸ Gebruik hiervoor bijvoorbeeld de door het Fietsberaad ontwikkelde tool (<https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Ontmoetingenvoorspeller-voor-gemengde-profielen>).

Betrek bij het effect op de openheid van de polder ook het ontstaan van restructies die geen goede agrarische functie meer kunnen vervullen en beschouw de mogelijke ruimtelijke veranderingen die in deze zones kunnen plaatsvinden.

4.4 Natuur

Maak een globale omgevingsanalyse van het studiegebied. Dit geeft een algemeen beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soortgroepen en hun onderlinge relaties in het studiegebied. Klaaswaal bestaat overwegend uit agrarisch gebied, maar de dijken en kreken bevatten aanzienlijke ecologische waarden. Breng deze in beeld in het MER en laat zien wat de invloed van de alternatieven en varianten is op deze ecologische waarden. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan.

Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.4.1 Beschermden soorten

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.4.2 Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Geef per gebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking) die in het MER moeten worden beschreven. Ga in het MER in op:

- **Natuur Netwerk Nederland (NNN):** Beschrijf voor de Kreek Oude Diep (NNN) in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. De boombeplantingen en brede grastaluds van de dijken hebben mogelijk een functie als verbinding voor zoogdieren, amfibieën, vleermuizen. Houd daarbij rekening met externe werking.
- **Stiltegebied:** Beschrijf voor het stiltegebied in het plangebied de natuurwaarden of landschappelijke waarden en cultuurhistorische kenmerken. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking.

- **Natura 2000-gebieden:** Voor de Natura 2000-gebieden zoals Oudeland van Strijen, de Biesbosch, de Haringvliet en Hollands Diep.

De Commissie adviseert om de eventuele Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan bij elkaar is gebracht. Onderzoek in een Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan, in cumulatie met andere activiteiten, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb). Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt voorkomen.

Stikstofdepositie

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen kan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden.

Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op de Natura 2000-gebieden en de NNN-gebieden. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH₃, NO_x, SO₂) in het gebied;
- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;
- de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Bepaal dan of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de natuurgebieden kan optreden als gevolg van het voornemen.

4.5 Leefomgeving en gezondheid

Maak in het MER onderscheid tussen woningen waar effecten afnemen en woningen waar ze toenemen, door deze apart weer te geven. Zo worden positieve en negatieve effecten niet tegen elkaar weggestreept. Zorg er om dezelfde reden voor dat de (positieve) effecten van minder verkeer op de Molendijk ook apart zichtbaar zijn.

Verschillende zienswijzen gaan in op de mogelijke verplaatsing van problemen. Naast de Molendijk en de randweg moeten daarom ook de omliggende wegen in het studiegebied betrokken worden.

Lucht

Beschrijf de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO₂, ook onder de grenswaarden. Presenteer contourenkaarten en geef per contour de ligging van gevoelige bestemmingen in het gebied. Beoordeel de toe- en afname van luchtconcentraties in het studiegebied in relatie met het aantal blootgestelde gevoelige bestemmingen voor zowel de referentiesituatie als de alternatieven. Toets de luchtconcentraties aan de grenswaarden en de WHO-advieswaarden⁹.

⁹ World Health Organization.

Geluid

Beschrijf de effecten op de geluidbelasting door het wegverkeer, ook onder grenswaarden. Presenteer contourkaarten en geef per contour het aantal en de ligging van geluidgevoelige bestemmingen aan (zoals woningen en scholen). Beoordeel de toe- en afname in geluidbelasting en het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden. Geef ook inzicht in de huidige akoestisch situatie omdat de omgeving daarmee bekend is en daardoor zich beter een voorstelling kan maken van de te verwachten effecten. Toets de geluidbelastingen aan de grenswaarden.

Daarnaast heeft de Commissie de volgende adviezen voor de effectbepaling:

- Ga voor omliggende wegen in op de verandering in geluidbelasting wanneer er sprake is van een afname van 20 procent of meer of een toename van 30 procent of meer van de verkeersintensiteit. Veranderingen in verkeersintensiteit onder die waarden zijn nauwelijks waarneembaar.
- Bepaal de effecten op het stiltegebied met contouren (Leq,24 h; gemiddelde dagwaarde) vanaf 40 dB.
- Onderzoek in het MER welke mogelijkheden er zijn om zowel bij de aan te leggen wegen als bij de bestaande wegen de geluidhinder te minimaliseren.

Gezondheid

Onderzoek in het kader van gezondheid ook de effecten van geluid en lucht onder de daarvoor geldende wettelijke normen. Laat ook de gecumuleerde (gezondheids)effecten zien. Besteed in het MER aandacht aan gezondheidsbevordering. Geef daarvoor aan of er varianten of maatregelen zijn om beweging te stimuleren, zoals maatregelen waarmee weg makkelijker en veiliger zijn over te steken.

4.6 Overige milieueffecten

Klimaat

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de stresstesten die door de verschillende overheden in 2019 zijn uitgevoerd. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden. Beschrijf op hoofdlijnen hoe ieder alternatief invulling kan geven aan klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

Bodem en water

Ga in op de bodemzetting en geef aan hoe dit voor de alternatieven verschilt. Ga voor de westelijke en oostelijke randweg in op de waterveiligheid als gevolg van de doorsnijding van de dijken.

Externe veiligheid

Eén zienswijze gaat in op de buisleidingen die het tracé van de oostelijke randweg doorkruisen. Onderzoek in het MER wat de mogelijke gevolgen voor externe veiligheid zijn in de aanleg- en gebruiksfase.

Circulaire economie

Geef aan hoe bestaande materialen (grond, wegdek) benut kunnen worden om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan hoe rekening wordt

gehouden met het toekomstige hergebruik van grondstoffen. Geef aan hoe het project zich verhoudt tot de nationale doelen gesteld voor de grond-, weg- en waterbouw-sector.

5 Overige aspecten

5.1 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt (inclusief straatnamen), met duidelijke legenda;
- visualisaties waaruit de invloed op het landschap blijkt.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar haar mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie hebben de deskundigen 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 wordt opgesteld

Bestemmingsplan Oostelijke 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 is mogelijk ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER of een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Hoeksche Waard.

Initiatiefnemer besluit

College van Burgemeester en Wethouders Hoeksche Waard.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 30-11-2020 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

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

