

# Nota inspraak- en overlegreacties bestemmingsplan "Stationsstraat 23-27"

## **Inhoud**

### **1 Inleiding**

### **2 Vooroverleg**

2.1 Algemeen

2.2 Vooroverlegreacties

### **3 Inspraakreacties**

### **4 Ambtshalve aanpassingen**

## 1. INLEIDING

Voor u ligt de Nota inspraak- en vooroverlegreacties behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan "Stationsstraat 23-27" van de gemeente Hardinxveld-Giessendam. Het voorontwerp heeft met ingang van donderdag 29 april 2021 tot en met woensdag 26 mei 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is voor iedereen de mogelijkheid geboden een inspraakreactie in te dienen. Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan verschillende instanties.

Er zijn 3 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, waarvan 1 namens meerdere bewoners, en 2 vooroverlegreacties met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan. De reacties zijn binnen de termijn ingediend en derhalve ontvankelijk. De vooroverlegreacties zijn in hoofdstuk 2 samengevat en de inspraakreacties in hoofdstuk 3, tezamen met de beantwoording daarvan.

De ingediende inspraak- en vooroverlegreacties worden in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De inspraak- en vooroverlegreacties zijn in hun geheel beoordeeld. Bij de beoordeling is zoveel mogelijk rekening gehouden met de volledige inhoud van de ingezonden reacties.

## 2. VOOROVERLEG

### 2.1 Algemeen

Over het voorontwerpbestemmingsplan "Stationsstraat 23-27" zijn conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg geïnformeerd:

- Provincie Zuid-Holland
- Waterschap Rivierenland
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
- Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
- Gasunie
- Stedin
- Oasen
- ProRail

De volgende instanties hebben schriftelijk een reactie gegeven:

- Waterschap Rivierenland
- ProRail

De binnengekomen vooroverlegreacties zijn hierna samengevat weergegeven.

### 2.2 Vooroverlegreacties

#### Waterschap Rivierenland

Het waterschap Rivierenland heeft op 20 mei 2021 een schriftelijke reactie ingediend. De reactie is binnen de indieningstermijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

#### Reactie

Het waterschap plaatst een aantal opmerkingen over het voorontwerpbestemmingsplan. In de eerste plaats adviseert het waterschap om de wijze van watercompensatie verder uit te werken. Vanwege de voorwaardelijke verplichting in artikel 3.2.4.b van de planregels voor de tuininrichting worden de mogelijkheden voor waterberging beperkt. Het waterschap deelt niet de conclusie dat binnen het plangebied voldoende ruimte is voor het aanleggen van waterbergende voorzieningen.

Vervolgens geeft het waterschap aan dat voor uitvoering van het plan een watervergunning van het waterschap vereist is, waarin nadere technische eisen aan het plan gesteld kunnen worden. Geadviseerd wordt daarover tijdig contact te zoeken met het waterschap.

### Beantwoording

Het plangebied is planologisch begrensd door de grens van het bestemmingsplan. In die zin is de opmerking van het waterschap terecht dat er onvoldoende ruimte is om de watercompensatie binnen het plangebied te realiseren. Feit is echter dat voor het realiseren van watercompensatie niet alleen is/wordt gekeken naar de juridische begrenzing van het plangebied, maar ook naar de inrichting van het aan de overzijde van de weg gelegen perceel voor parkeerplaatsen. Dat perceel is onderdeel van de planontwikkeling maar maakt vanwege de reeds geldende verkeersbestemming formeel geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Overigens vormt artikel 3.2.4b van de planregels geen belemmering voor watercompenserende maatregelen. Het betreffende artikel legt alleen een koppeling met de aanleg en instandhouding van een tuinrichtingsplan. Dat in dat plan geen waterpartij is opgenomen betekent niet dat het plan geen waterbergende vermogen heeft. Uit bijlage1 bij de toelichting blijkt het groene karakter van het tuinrichtingsplan.

Door initiatiefnemers is een uitwerking gemaakt van de berekende watercompensatie. Deze uitwerking zal worden toegevoegd als bijlage bij de toelichting.

### Aanpassing

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, in die zin dat de uitwerking van de watercompensatie als bijlage 14 aan de plantoelichting wordt toegevoegd

### ProRail

Op 19 mei 2021 heeft ProRail per mail gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. De reactie is binnen de termijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

### Reactie

ProRail vraagt in het kader van een goede ruimtelijke ordening om in de plantoelichting het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Dit vanwege de afstand van de nieuwe woningen/gebouwen tot het spoor en mogelijke trillinghinder die als gevolg van treinverkeer kan ontstaan voor de toekomstige bewoners/gebruikers. ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het bestemmingsplan "Stationsstraat 23-27 Hardinxveld-Giessendam" en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

Verder constateert ProRail dat de woningbouw gepland is in de nabijheid van het station. ProRail vraagt ervoor zorg te dragen dat het zicht op het station niet zal worden belemmerd en dat het station vanaf geruime afstand toegankelijk is.

Tot slot merkt ProRail op dat de gronden van ProRail, alsmede de spoorbaan, door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk dienen te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten.

### Beantwoording

Aan het aspect trillinghinder zal in een afzonderlijke paragraaf in de toelichting van het bestemmingsplan aandacht worden geschonken. De verwachting is dat gelet op de afstand tot het spoor de toetsing van het bouwplan aan de bedoelde Handreiking zal uitwijzen dat het aspect trillinghinder geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

De planrealisatie leidt niet tot een belemmering van het zicht op het station. Door het verloop van de Stationsstraat bestaat vanuit westelijke richting komend voldoende zicht op het station. De beoogde bebouwing bevindt zich aan de zuidkant van de Stationsstraat en is terugliggend ten opzichte van deze weg geprojecteerd. Dit blijkt ook uit de ligging van de bouwvlakken, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Daarbij komt dat de bouwhoogte lager is dan op grond van het geldende bestemmingsplan zou kunnen gebouwd. Vanuit oostelijke richting komend wijzigt het zicht op het station niet als gevolg van de bebouwing omdat deze zuidwestelijk van het station worden opgericht.

De bereikbaarheid van de gronden van ProRail en de spoorbaan blijft ook als gevolg van de voorliggende planontwikkeling geborgd. De bouw van de panden bevindt zich aan de zuidkant van de

Stationsstraat en raakt geen eigendommen van ProRail. De grond aan de overzijde van de weg in de nabijheid van het spoor, die deels benut wordt voor de aanleg van parkeerplaatsen, is in het verleden overigens voor parkeerdoeleinden verworven van ProRail. Dit niet neemt weg dat bij de inrichtingsplannen en bouw- en aanlegactiviteiten wordt toegezien op de door ProRail genoemde bereikbaarheid.

#### Aanpassing

De reactie van ProRail leidt tot een aanpassing van de toelichting op het bestemmingsplan, zoals hiervoor beschreven in de eerste alinea van de beantwoording.

### **3. INSPRAAKREACTIES**

Het voorontwerpbestemmingsplan "Stationsstraat 23-27" heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 3 inspraakreacties ontvangen. De binnengekomen inspraakreacties zijn hierna samengevat weergegeven en beantwoord.

#### **Inspreker 1**

Inspreker heeft op 10 mei 2021 een schriftelijke reactie ingediend. De reactie is binnen de indieningstermijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

#### **Reactie**

De Stichting Dorpsbehoud Hardinxveld-Giessendam vraagt aandacht voor de oude boom van monumentale waarde aan de Stationsstraat (boom nummer 74 op uw lijst), die vanwege bouwplannen op deze locatie gekapt dreigt te worden om plaats te maken voor bebouwing. Vanwege de monumentale en beeldbepalende waarde voor zijn omgeving, pleit de Stichting ervoor om de boom te behouden, bijvoorbeeld door de nieuwbouw rond een plein met midden daarin de plataan, te groeperen. Indien dit niet mogelijk is, wordt gevraagd om het kappen van de boom te compenseren door het planten van een aantal nieuwe bomen. Om het beeld van de omgeving blijvend groen te houden, doet de Stichting het voorstel om aan weerszijden van de Stationsstraat bomen te planten waardoor een fraaie groene laan ontstaat.

#### **Beantwoording**

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het geldende bestemmingsplan reeds bebouwing toestaat op de locatie. In de plannen die ten grondslag lagen aan het huidige bestemmingsplan was het ook al niet mogelijk om de boom te behouden en is er destijds een kapvergunning voor de plataan afgegeven. Vervolgens is bij het opstellen van de plannen samen met initiatiefnemers gezocht naar een oplossing om de boom te behouden en zijn, zoals in de toelichting op bestemmingsplan is aangegeven, de voor en nadelen tegen elkaar afgewogen. Het behoud van de boom was zeker een wens van de toekomstige gebruiker September. Maar het feit dat er ook rekening moet worden gehouden met het te huisvesten programma van 24 bewoners en de bijbehorende parkeerplaatsen, de stedenbouwkundige randvoorwaarden en ook de eisen om vanuit Wet Geluidhinder en het Bouwbesluit de toekomstige bewoners een geluidsluwe buitenruimte te bieden, waarbij Thuismakers dit ook vanuit hun eigen kwaliteitsoverwegingen wil bieden, heeft geleid de noodzaak de boom te verwijderen. Verplaatsen is op zich gelet op het uitgevoerde deskundigenonderzoek boomtechnisch gezien wel mogelijk maar vanwege de grootte van de boom praktisch niet uitvoerbaar gelet op de omgevingsituatie. Als compensatie voor de kap zal er een flink aantal bomen voor terug worden gebracht in het tuinplan. De aanleg en instandhouding van die bomen is ook geborgd in het bestemmingsplan.

Wat betreft het voorstel van de Stichting om ook buiten de planlocatie langs de Stationsstraat bomen te herplanten, wordt opgemerkt dat dit voorstel positief is ontvangen door de initiatiefnemers en de gemeente. In samenspraak met de Stichting zal worden besproken waar en welke boomsoort nog extra kan worden aangeplant aan de Stationsstraat.

#### **Aanpassing**

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **Inspreker 2**

Inspreker heeft op 30 april 2021 per mail een reactie ingediend. De reactie is binnen de indieningstermijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

### **Reactie**

Inspreker vindt het goed dat er op de onderhavige locatie plannen worden ontwikkeld maar is geïnteresseerd in de mogelijkheden in het handhaven van de beeldbepalende boom op de locatie. Verplaatsing van de boom naar een andere locatie is voor inspreker ook akkoord. Tegen het kappen van de boom tekent inspreker bij voorbaat bezwaar aan.

### **Beantwoording**

Zoals in de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven heeft een afweging plaatsgevonden over het al dan niet kunnen behouden van de boom. Kortheidshalve wordt voor de beantwoording van de vragen van inspreker verwezen naar het kopje "Beantwoording" van inspreker 1.

Wat betreft de procedurele kant van de zaak, wordt opgemerkt dat het indienen van een bezwaarschrift is in dit stadium niet mogelijk omdat er nog geen aanvraag om kapvergunning is ingediend, niet bekend is wanneer initiatiefnemer een dergelijke aanvraag zal doen en wanneer daarop een beslissing van het college volgt. In de Algemene wet bestuursrecht is bepaald dat als bezwaar wordt gemaakt voor de aanvang van de daarvoor gestelde termijn niet-ontvankelijkverklaring achterwege blijft als het *besluit al wel genomen is*, maar de termijn nog niet begonnen is of als het *besluit nog niet tot stand is gekomen*, maar de belanghebbende kon menen dat dit wel het geval was. Beide situaties doen zich niet voor waardoor aanhouden van de behandeling geen optie is. Vandaar dat de reactie van betrokkene is meegenomen als inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Hij is hiervan op de hoogte gesteld en heeft daarmee ingestemd.

De beslissing van het college op een toekomstige aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit kappen zal te zijner tijd worden gepubliceerd in de gemeentelijke voorlichtingsrubriek in het Kompas. Alsdan staat de mogelijkheid van bezwaar open.

### **Aanpassing**

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **Insprekers 3**

Insprekers hebben op 11 mei 2021 een schriftelijke reactie ingediend. De reactie is binnen de indieningstermijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

### **Reactie**

Het bezwaar van insprekers richt zich op het feit dat het nieuwe bestemmingsplan voor de ontwikkeling van een woonzorg- en appartementengebouw in voorbereiding wordt genomen zonder gereageerd te hebben op de vraag of het plangebied een mogelijke alternatieve locatie kan zijn voor de aanleg van een tunneltracé/rotonde ten behoeve van de verkeersontsluiting voor het project 't Oog.

Het door insprekers aangegeven alternatief voor het tunneltracé – waarvoor zij een aantal globale schetsen bijvoegen - maakt beschikbaarheid van het plangebied noodzakelijk. Het toekennen van een bestemming ten behoeve van de voorgestelde bebouwing terwijl dit gebied te zijner tijd van essentieel belang kan zijn voor de ontsluiting van project 't Oog, zou volgens hen een ernstige discrepantie teweegbrengen. Insprekers verwachten dat het door hun aangedragen alternatief voor een tunneltracé/rotonde op de planlocatie wordt onderzocht en ontvangen daarvan graag een rapportage.

Insprekers gaan ervanuit dat de gemeente aan hun belang evenzoveel waarde hecht als aan het belang van de realisatie van een nieuwbouwproject. Verzocht wordt om de voorbereiding van het voorontwerp bestemmingsplan 'Stationsstraat 23-27' op te schorten totdat eerst alle mogelijkheden om het betreffende plangebied in te richten ten behoeve van de aanleg van een tunnel grondig zijn onderzocht.

## **Beantwoording**

Insprekers verwijzen naar een ontwerpplan voor een tunneltracé en rotonden dat op 19 november 2020 aan de raad is gepresenteerd. Teneinde misverstanden te voorkomen wijzen wij erop dat er op de genoemde datum geen ontwerpplan is gepresenteerd. De betreffende avond met raad had betrekking op een Ontmoeting waarin de raad is geïnformeerd over de stand van zaken van de ontwikkeling van 't Oog Fase 1 (woongebied 170 woningen) als zelfstandig plan. Daarbij is in het kader van de eerder door de gemeenteraad vastgestelde structuurkaart voor 't Oog tevens aandacht besteed aan een mogelijke verdere ontwikkeling van het gebied 't Oog. Daarbij zijn achtereenvolgens betrokken het verkeersonderzoek van RoyalHaskoning/DHV over een mogelijk toekomstige ontsluiting, de uitgangspunten van een landschapsvisie voor 't Oog en een visie op de Spoorweg (in verband met diverse ruimtelijke initiatieven aan deze weg). Dit in verband met de kaderstellende rol van de gemeenteraad.

In de gegeven presentatie is vanuit het uitgevoerde verkeersonderzoek van RHDHV een grove schets laten zien van een mogelijke ondertunneling onder de MerwedelLingelLijn door naar het gebied 't Oog. Dit betreft dus een planstudie en geen concreet plan gericht op uitvoering. Bij een eventuele verdere uitwerking zal blijken hoeveel ruimte er over blijft voor de bestaande bebouwing of vervangende bebouwing. Daarmede is niet gezegd dat er ook daadwerkelijk een tunnel zal worden gerealiseerd. Hierover heeft nog geen besluitvorming door college en raad plaatsgevonden en een dergelijke beslissing is van meerdere factoren afhankelijk, zoals bijvoorbeeld de financiële uitvoerbaarheid en verdere bouw mogelijkheden in het gebied 't Oog. Voor de bouw van 170 woningen in het gebied 't Oog, waarvoor een bestemmingsplanprocedure loopt, is de aanleg van een tunnel overigens geen voorwaarde, omdat de verkeersafwikkeling van deze woningen verkeerskundig en qua spoorwegveiligheid afgewikkeld kunnen worden via de bestaande spoorwegovergang.

Door het college en gemeenteraad zullen derhalve op termijn keuzes worden gemaakt over de verbinding tussen het Oog aan de éne zijde en de het grootste deel van dorp aan de andere zijde van de spoorlijn. Daarbij staan nog meerdere opties open.

De thans voorliggende locatie aan de Stationsstraat is bij de voorbereidingen van het verkeersonderzoek naar een mogelijke ondertunneling in ogenschouw genomen. Daaruit is gebleken dat de aanleg van een tunnel met bijbehorende voorzieningen, de aansluiting op het bestaande wegennet en herpositionering van bestaande voorzieningen (zoals de parkeerplaatsen bij het station) qua ruimtebeslag niet passen op de thans voorliggende planlocatie. Dit blijkt ook uit de nadere verkeerskundige reactie die is opgesteld door onderzoeksbureau RoyalHaskoningDHV (zie bijlage bij deze nota).

Daarnaast is het zo dat ter plaatse van de ontwikkellocatie reeds een maatschappelijke bestemming geldt op grond waarvan bebouwing kan worden opgericht. Voor zover de reactie van insprekers op het voorontwerpbestemmingsplan opgevat moet worden als een voorstel voor een alternatieve invulling van het plangebied, wordt het volgende opgemerkt. Het bestaan van eventuele alternatieven kan alleen aanleiding geven tot het onthouden van medewerking aan het door initiatiefnemers ingediende, en door de gemeente als wenselijk geachte bouwplan, indien op voorhand duidelijk is dat door de verwezenlijking van het aangedragen alternatief een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Van een dergelijke situatie is de gemeente niet gebleken.

Gelet op het maatschappelijke belang dat is gemoeid met de bouw van de zorgwoningen en koopappartementen, de omstandigheid dat er geen concreet besluit ligt over en geen concreet plan ligt voor de aanleg van een tunnel en de door RHDHV opgestelde nadere reactie, zal de planprocedure voor de bouw van 24 zorgwoningen en 15 koopappartementen worden gecontinueerd.

## **Aanpassing**

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 4. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

Het bestemmingsplan heeft nog enkele ambtshalve aanpassingen. Het betreft zowel de toelichting als de planregels van het bestemmingsplan.

### Toelichting

- Paragraaf 5.2 (Bodem) en bijlage 4.  
Bijlage 4 (verkennd en nader bodemonderzoek) wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan. Met het uitvoeren van het bodemonderzoek wordt aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming. Paragraaf 5.2 wordt aangevuld met de conclusie van het onderzoek.
- Paragraaf 5.4 (Geluid) en bijlage 8.  
Bijlage 7 (akoestisch onderzoek) wordt gewijzigd omdat in de onderzoeksrapportage niet wordt verwezen naar het meest recente beleid voor het vaststellen van hogere waarden Wet Geluidhinder.

In het akoestisch onderzoek en de toelichting wordt een uniforme hogere waarde aangegeven op basis van de hoogst voorkomende waarde (56 dB). Hiervoor in de plaats komt een gedifferentieerd overzicht naar de maximale hogere waarde per woning. Verder wordt de beschrijving van maatregelen voor reductie van het aantal dB aangevuld.

- Paragraaf 5.9.2 (Parkeren) en bijlage 2.  
Bij de uitwerking van de parkeervoorzieningen aan de overzijde van de Stationsstraat wordt gekozen voor een inrichting waarbij de toename van oppervlakteverharding wordt beperkt. Door de parkeerplaatsen aan twee zijden van de parkeerontsluiting te realiseren, wordt de ontsluiting 20 meter minder diep. Paragraaf 5.9.2 en bijlage 2 worden hierop aangepast.
- Paragraaf 5.10.1 (Stikstof) en bijlage 9.  
De onderzoeksrapportage is gebaseerd op de Handreiking Woningbouw en Aerius en het daarin opgenomen kengetal voor de gemiddelde emissie per woning in de aanlegfase en een aanname omtrent de verhouding in volume tussen een gemiddelde woning en een appartement binnen het te realiseren project. Inmiddels kan per 1 juli 2021 op basis van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering gebruik worden gemaakt van een partiële vrijstelling voor stikstofemissie tijdens de bouwfase, wanneer de gebruiksfase niet leidt tot significant negatieve effecten. Op basis hiervan is de berekening voor de gebruiksfase uitgevoerd met de nieuwste versie van Aerius en gemotiveerd dat gebruik kan worden gemaakt van de partiële vrijstelling.  
In de rapportage wordt onder het hoofdstuk over de gebruiksfase abusievelijk aangegeven dat met het planvoornemen 50 zorgappartementen en 144 reguliere appartementen worden gerealiseerd. Dit wordt aangepast.
- Paragraaf 5.17 (Waterhuishouding)  
Bij de uitwerking van de parkeervoorzieningen aan de overzijde van de Stationsstraat wordt gekozen voor een inrichting waarbij de toename van oppervlakteverharding wordt beperkt. Door de parkeerplaatsen aan twee zijden van de parkeerontsluiting te realiseren, wordt de ontsluiting 20 meter minder diep. Om dit mogelijk te maken is een aanpassing aan de B-watgang langs de parkeerplaats voorzien. De B-watgang wordt gedeeltelijk verlegd en verbreed. Paragraaf 5.17 wordt hierop aangepast.

### Verbeelding

- De verbeelding correspondeert niet met de kadastrale ondergrond en eigendomsverhoudingen. Het gaat dan om de westelijke grens met het openbare gebied en het gedeelte ter hoogte van de bushalte. Het aanwezige voetpad heeft daarbij tevens ten onrechte voor een deel een maatschappelijke bestemming gekregen in plaats van een verkeersbestemming. De verbeelding wordt daarop aangepast en de bestemming 'Verkeer' wordt toegevoegd.



## Planregels

- Bijlage 1 bij de planregels bevat geen legenda betreffende de deelgebieden 1 tot en met 4 die op het tuinrichtingsplan staan aangegeven. Daarmede is de juridische verplichting voor aanleg en instandhouding onvoldoende objectief gekwalificeerd en gekwantificeerd. Dit zal worden aangepast in een gewijzigde bijlage 1.
- De bestemming 'Verkeer' wordt toegevoegd aan de regels.

In het definitieve ontwerpbestemmingsplan "Stationsstraat 23-27" zullen de wijzigingen worden doorgevoerd, waarna het bestemmingsplan in de vaststellingsprocedure zal worden gebracht. Hiervan zal in de gemeentelijke voorlichtingsrubriek en de Staatscourant melding worden gemaakt onder verwijzing naar de vindplaats van het bestemmingsplan op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

## Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.  
Mobility & Infrastructure**

Aan: Kees Nieuwenhuizen, gemeente Hardinxveld-Giessendam  
Van: Govert Nieuwhof, Peter Nijhout, Joost Toxopeus  
Datum: 12-7-2021  
Kopie:  
Ons kenmerk: BI1477-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001  
Classificatie: Projectgerelateerd  
Goedgekeurd door: Peter Nijhout

**Onderwerp: Beoordeling bewonersvarianten onderdoorgang Hardinxveld-Giessendam**

---

## 1 Inleiding

Royal HaskoningDHV heeft in oktober 2020 onderzoek gedaan naar een ongelijkvloerse verbinding onder het spoor, weergegeven in de rapportage “*Variantenstudie Ontsluiting 't Oog*” van 20 oktober 2020. In deze rapportage kwam als voorkeur een onderdoorgang naar voren gesitueerd ten westen van het station, met een aansluiting op de kruising Stationsstraat/Weideveld/Schapedrift, waarbij de huidige overweg Spoorweg vervalt. De onderdoorgang is uitgewerkt in twee ontwerpen, waarbij variant 1 volgens de Duurzaam Veilig filosofie is opgesteld met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. Als terugvaloptie is een onderdoorgang met een ontwerpsnelheid van 30 km/uur opgesteld.

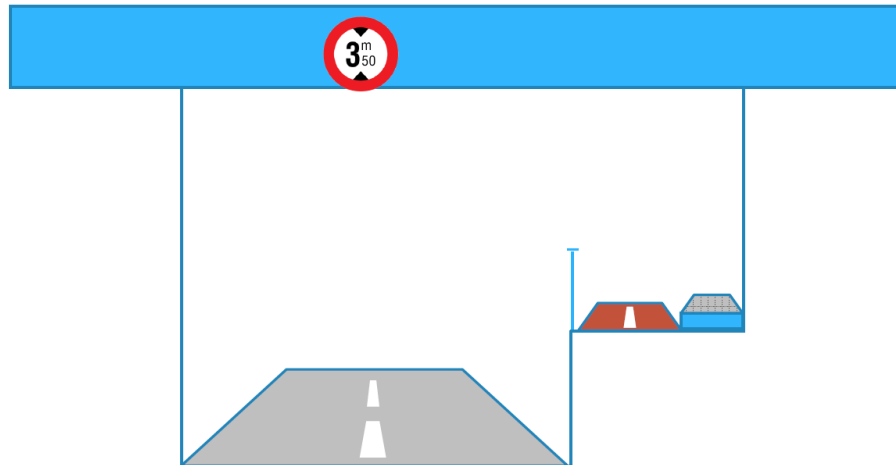
De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft deze ontwerpen vervolgens gepresenteerd aan belanghebbenden. Hieruit zijn een aantal alternatieven naar voren gekomen, die in deze notitie beoordeeld worden of deze kansrijk zijn om verder uit te werken. Uitgangspunten die daarbij gehanteerd worden, zijn:

- Bereikbaarheid: is 't Oog door de onderdoorgang goed bereikbaar voor alle verkeerssoorten; autoverkeer, vrachtverkeer en hulpdiensten.
- Lengteprofiel: is een verkeersveilig lengteprofiel op te stellen, waarbij ook goed zicht is op kruisingen en door bochten.
- Aansluitingen: het uitgangspunt is dat alle bestaande wegen blijven bestaan en niet geknipt worden.
- Ruimtegebruik: past het in de omgeving, waarbij geen grootschalige amovering van woningen hoeft toegepast te worden?

In de notitie wordt ingegaan op het aangeleverde alternatief voor de doorrijhoogte, de situatie aan de zuidzijde van het spoor en de situatie aan de noordzijde van het spoor.

## 2 Beoordeling hoogtealternatief

Vanuit de belanghebbenden is voor de hoogte een alternatief voorgesteld met een doorrijhoogte van 3,50 meter. Zie ook figuur 1.



Figuur 1: Alternatief doorrijhoogte

Een doorrijhoogtebeperking van 3,50 meter betekent dat een deel van het verkeer niet meer van de onderdoorgang gebruik kan maken. De richtlijn schrijft een doorrijhoogte van 4,60 meter voor, zodat al het reguliere verkeer gebruik kan maken. Een beperking van de doorrijhoogte houdt in dat bepaalde voertuigen, zoals (een deel van het) vrachtverkeer en een brandweerwagen, geen gebruik kunnen maken van de onderdoorgang. Doordat brandweerwagens geen gebruik kunnen maken van de onderdoorgang richting 'Oog, moeten zij een alternatieve route afleggen. Door het vervallen van de spoorwegovergang Spoorweg betekent dit dat de brandweer om moet rijden via de Zwijnskade. Dit verlengt de aanrijtijd richting 't Oog en de huidige wijk ten noorden van de spoorlijn.

Daarnaast betekent een beperking van de doorrijhoogte dan vrachtverkeer dat te hoog is, mogelijk wel gaat proberen de onderdoorgang te gebruiken. Hierdoor kunnen schades en/of beklemmingen ontstaan. Dit leidt mogelijk tot tijdelijke afsluiting van de onderdoorgang, en hogere onderhoudskosten voor het herstel van de onderdoorgang.

Een beperking van de doorrijhoogte is hiermee niet kansrijk gezien de negatieve effecten op de bereikbaarheid voor alle voertuigen.

### 3 Beoordeling situatie zuidzijde

Vanuit de belanghebbenden is een alternatief voorgesteld voor de onderdoorgang aan de zuidzijde van de spoorlijn. Zie ook figuur 2.



Figuur 2: alternatief situatie zuidzijde onderdoorgang

Bovenstaande figuur laat zien dat een rotonde op het grasveld langs de Stationsstraat gerealiseerd wordt. Op de rotonde wordt ook de Molenstraat aangesloten. Vanuit de rotonde begint de helling van de onderdoorgang richting de spoorlijn, in een S-bocht. Deze helling is circa 100 meter. De onderdoorgang gaat onder het spoor door, met daarnaast de voetgangerstunnel die via trappen / opgangen richting het station gaat.

De helling van de onderdoorgang zoals weergegeven in de figuur, is echter niet mogelijk. Bij de 30-kilometervariant uit het eerdere onderzoek “Variantenstudie Ontsluiting ‘t Oog” is een helling van 100 meter benodigd. Echter is vanuit verkeerskundig oogpunt ook een vlakke aansluiting op de rotonde benodigd, zodat verkeer komende uit de onderdoorgang zicht heeft op het verkeer op de rotonde.

Daarnaast is in de figuur hierboven geen rekening gehouden met de bochtstralen en breedte van de bochten in de onderdoorgang. Bij een onderdoorgang met ontwerpsnelheid 30 km/u is een bocht benodigd met een boogstraal van minimaal 40 meter. Deze ruimte is op deze locatie niet beschikbaar tussen de Spoorstraat en het spoor. Daarnaast moet in de bocht ook bochtverbreding toegepast worden bij kleinere bochtstralen, om goed zicht te hebben op tegemoetkomend verkeer. Hierdoor wordt de onderdoorgang in de bochten heel breed, waar aan de binnenkant ruimte is voor zicht door de bocht.

Onderstaande figuur laat het ontwerp voor een rotonde met onderdoorgang op deze locatie zien, met een helling van 100 meter en een vlakke aansluiting op de rotonde, met daarnaast grotere bochtstralen. In de figuur is te zien dat met bochtstralen de S-bocht niet goed te maken is tussen spoor en rotonde. Daarnaast komt de helling van de onderdoorgang meer oostelijk uit, in de wijk aan de noordzijde van het spoor.

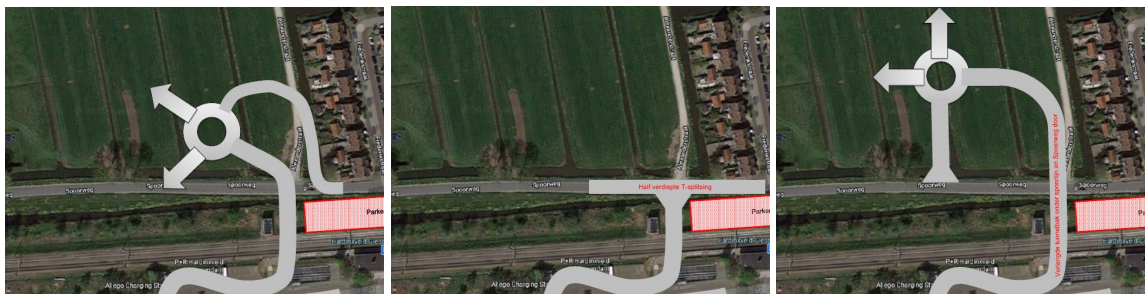
Een situering van rotonde en helling aan de zuidzijde van het spoor, zien wij daardoor niet als kansrijk.



*Figuur 3: Ontwerp onderdoorgang met helling 100 meter, vlakke aansluiting op de rotonde en bochtstralen van 40 meter*

## 4 Beoordeling situaties noordzijde

Vanuit de belanghebbenden zijn drie alternatieven voorgesteld voor de onderdoorgang en ontsluiting aan de noordzijde van de spoorlijn. Zie ook figuur 4.



*Figuur 4: Drie alternatieven ontsluiting noordzijde*

Deze drie alternatieven zijn van links naar rechts:

- 1 De Spoorweg wordt verlegd en aangesloten op een rotonde, waardoor de helling van de onderdoorgang meteen na de spoorlijn kan starten.
- 2 De Spoorweg wordt half verdiept aangelegd en met een T-splitsing aan de onderdoorgang verbonden.
- 3 De onderdoorgang gaat onder spoorlijn en Spoorweg door, hierna loopt de helling tot het maaiveld.

Alternatief 2 van de situaties aan de noordzijde betekent dat, gezien het geringe hoogteverschil dat de helling kan overbruggen tussen spoorlijn en Spoorweg, de Spoorweg geheel verdiept gerealiseerd moet worden. De T-splitsing moet dan ook verdiept gerealiseerd worden. Echter moet beneden in de T-splitsing goed zicht zijn op het verkeer vanuit de Spoorweg of onderdoorgang, waardoor de grondwerende constructie erg groot wordt. Hierdoor is de inpassing in het landschap lastig, en zijn de kosten erg hoog in tegenstelling tot alleen een rechte of gebogen helling.

Alternatieven 1 en 3 zijn beide gesitueerd in het weiland, waardoor de benodigde lengte van de helling en een vlakke aansluiting mogelijk is. Echter zijn de hellingen wel langer dan geschetst in figuur 4. Het verschil in de twee alternatieven is dat alternatief 3 waarschijnlijk duurder is. Dit is omdat een langere tunnelbak nodig is die langer op diepte blijft, omdat deze onder de spoorlijn en Spoorweg gaat.

## 5 Conclusie

In deze notitie is gekeken naar de alternatieven opgesteld door belanghebbenden voor een onderdoorgang in Hardinxveld-Giessendam. Hierbij was een alternatief aangedragen voor de doorrijhoogte, als ook voor de locatie aan de zuid- en noordzijde van het spoor.

Betreft de doorrijhoogte is een doorrijhoogte van 3,50 meter niet kansrijk. Dit omdat dit leidt tot beperkingen voor verkeer zoals (een deel van het) vrachtverkeer en brandweerwagens. Deze beperkingen zijn niet wenselijk, aan de ene kant omdat brandweerwagens ver moeten omrijden. Aan de andere kant is dit niet wenselijk omdat door de beperkte doorrijhoogte de kans op schade vergroot doordat vrachtverkeer toch probeert de onderdoorgang te gebruiken.

Het alternatief voor de situatie aan de zuidzijde van het spoor is daarnaast ook als niet kansrijk beoordeeld. Een verkeersveilig wegontwerp is niet mogelijk voor de onderdoorgang, omdat de bochten te krap worden. Daarnaast is bochtverbreding noodzakelijk waardoor de tunnelbak breed wordt, en deze niet past op de locatie zoals geschetst. Ook het lengteprofiel leidt niet tot een verkeersveilig ontwerp, omdat een vlakke aansluiting op de rotonde nodig is vanuit de onderdoorgang. Dit zodat verkeer komende uit de onderdoorgang goed zicht heeft op het verkeer op de rotonde.

Voor de alternatieven aan de noordzijde van het spoor zijn alternatief 1 en 3 kansrijk, waarbij alternatief 1 minder kosten heeft dan 3. Dit omdat bij alternatief 3 een langere tunnelbak gerealiseerd moet worden omdat deze onderdoorgang de Spoorweg en de spoorlijn kruist. Alternatief 2 valt af omdat een erg grote grondwerende constructie nodig is om een verdiepte T-splitsing te realiseren.

Concluderend zijn de alternatieven zoals aangedragen door de belanghebbenden allemaal niet kansrijk. Dit is omdat de alternatieven allemaal dezelfde situatie aan de zuidzijde hanteren. Deze is niet verkeersveilig te realiseren met de gehanteerde uitgangspunten.