

Antwoorden op de inspraak op het

**Voornemen om een
milieueffectrapport (MER) op te
stellen**

Verbreding A27 Houten – Hooipolder

Inhoudsopgave

Leeswijzer	4
Thematische samenvatting	4
Individuele beantwoording	4
Verantwoording	4
Hoe vindt u het antwoord op uw zienswijze?	4
Contact met Rijkswaterstaat	4
Thematische samenvatting van de reacties op de zienswijzen	5
Geluid	5
Luchtkwaliteit	5
Spoorverbinding Breda - Utrecht	5
Knooppunt Hooipolder en de A59	6
Grondverwerving	6
Nadeelcompensatie	6
Zienswijzen en individuele beantwoording	7
Volgnummer: 1	7
Volgnummer: 2	8
Volgnummer: 3	9
Volgnummer: 4	10
Volgnummer: 5	12
Volgnummer: 6	13
Volgnummer: 7	14
Volgnummer: 8	15
Volgnummer: 9	16
Volgnummer: 10	17
Volgnummer: 11	19
Volgnummer: 12	20
Volgnummer: 13	21
Volgnummer: 14	23
Volgnummer: 15	26
Volgnummer: 16	27
Volgnummer: 17	28
Volgnummer: 18	29
Volgnummer: 19	31
Volgnummer: 20	33
Volgnummer: 21	35
Volgnummer: 22	36
Volgnummer: 23	37
Volgnummer: 24	39
Volgnummer: 25	40
Volgnummer: 26	42
Volgnummer: 27	44
Volgnummer: 28	45

Volgnummer: 29	47
Volgnummer: 30	48
Volgnummer: 31	50
Volgnummer: 32	52
Volgnummer: 33	53
Volgnummer: 34	54
Volgnummer: 35	55
Volgnummer: 36	56
Volgnummer: 37	58
Volgnummer: 38	60
Volgnummer: 39	61
Volgnummer: 40	62
Volgnummer: 41	63
Volgnummer: 42	65
Volgnummer: 43	66
Volgnummer: 44	68

Leeswijzer

Het voornemen om een milieueffectrapport op te stellen voor de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder is op 18 juni 2014 gepubliceerd. In het door de minister gekozen Voorkeursalternatief krijgt het gehele traject tussen Hooipolder en Houten, richting Utrecht, 3 rijstroken. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om reguliere rijstroken, op de rest van het traject komt een spitsstrook. Richting Breda komen er tussen Houten en Everdingen, en tussen Scheiwijk en Werkendam, 4 reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen 3 rijstroken, waarvan 1 spitsstrook.

Thematische samenvatting

Tussen 19 juni en 30 juli 2014 konden er zienswijzen worden ingezonden. Er zijn in totaal 44 zienswijzen ontvangen. De Nota van Antwoord is bedoeld voor degenen die een zienswijze hebben ingediend op het voornemen. De Nota van Antwoord bevat de beantwoording van deze zienswijzen. Daarnaast is de Nota ook bedoeld voor degenen die in het project geïnteresseerd zijn. Zij kunnen zich door het lezen van de thematische samenvatting van de eensluidende zienswijzen in de Nota van Antwoord een beeld vormen van de hoofdlijnen van de inspraak en van de wijze waarop de minister van Infrastructuur en Milieu hiermee om zal gaan in de verdere uitwerking in het (O)TB/MER.

Individuele beantwoording

In dit document zijn de zienswijzen ook individueel beantwoord. De zienswijzen zijn veelal verkort weergegeven en geanonimiseerd wanneer het gaat om natuurlijke personen.

Verantwoording

Bij elke zienswijze is afgewogen of de zienswijze leidt tot wijzigingen in de onderzoeksopdracht voor het Milieueffectrapport en het Ontwerptractébesluit. Indien een zienswijze tot wijziging heeft geleid, is dit meegenomen in de opdracht.

De milieueffectrapportage is bedoeld om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het project. In het tracébesluit en daaraan voorafgaand in het ontwerptractébesluit, wordt nader toegelicht hoe voldaan wordt aan wet- en regelgeving.

In dit stadium konden er zienswijzen worden ingediend die toezien op de reikwijdte en het detailniveau van de milieueffectrapportage. Zienswijzen die toezien op het definitieve ontwerp, geluidsmaatregelen en inpassingsmaatregelen kunnen worden ingediend zodra het ontwerptractébesluit is vastgesteld.

Hoe vindt u het antwoord op uw zienswijze?

De zienswijzen zijn geanonimiseerd, voor zover het particulieren betreft. Individuele indieners hebben als participant van het Centrum Publieksparticipatie een registratienummer van de zienswijze ontvangen. Aan de hand van dat nummer kunnen zij in deze Nota van Antwoord de beantwoording op hun individuele zienswijze terugvinden.

Contact met Rijkswaterstaat

Mocht u nog vragen hebben over deze nota of over de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen, dan kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat van het project A27 Houten-Hooipolder, via e-mail: a27houtenhooipolder@rws.nl of telefonisch via 073 681 76 06.

Thematische samenvatting van de reacties op de zienswijzen

Geluid

Het aspect 'geluid' wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg.

De geluidbelastingen worden niet gemeten maar berekend¹. In het geluidmodel wordt rekening gehouden met o.a. de hoogteligging van de weg, de gemiddelde weersomstandigheden en een zogenaamde ronde windroos. Bij het bepalen van de noodzaak van maatregelen is de toekomstige geluidbelasting van belang en deze is alleen door middel van berekeningen te bepalen. Daarnaast is het zo dat als gebruik gemaakt zou worden van metingen, de kans aanwezig is dat deze meting verstoord wordt door geluid van andere bronnen of dat er gemeten wordt onder niet-representatieve omstandigheden.

Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. Hout- en bosopstanden zijn daarbij niet geschikt als geluidreducerende maatregel.

Indien er wallen of schermen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de geldende normstellingen, volgt er ten behoeve van het tracébesluit een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau. Naar aanleiding van het tracébesluit zal blijken voor welke woningen de noodzaak voor het treffen van maatregelen aan de gevel onderzocht zal worden.

In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond. Het feit dat een weg hoorbaar is, vormt helaas geen aanleiding tot het treffen van maatregelen of het verlagen van de snelheid

Luchtkwaliteit

Het aspect 'luchtkwaliteit' wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Bij dit onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt, onder andere, rekening gehouden met de hoogteligging van de weg en met de windrichtingen.

Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.

Spoorverbinding Breda - Utrecht

Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hoopolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is besloten om een eventuele verdere uitwerking niet te koppelen aan het project A27 Houten – Hoopolder vanwege de hoge kosten en vertragende effecten voor het project. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen.

De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding.

Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.

¹ Conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

Knooppunt Hooipolder en de A59

De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hooipolder (motie Kuiken²). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Overige effecten, zoals die op verkeersveiligheid, worden in beeld gebracht volgens algemeen gangbare, voorgeschreven methoden. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaande stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van.

Het is thans budgettair niet haalbaar om een volledig knooppunt aan te leggen. De verbindingsboog wordt zodanig aangelegd, dat deze in de toekomst deel uit kan maken van een volledig knooppunt (toekomstvast).

Een zogenaamde vrije rechtsafer zou mogelijk in te passen zijn in het ontwerp. Het effect op de doorstroming wordt onderzocht bij de optimalisaties van het knooppunt Hooipolder, maar wordt vooralsnog niet groot verondersteld.

Grondverwerving

Bij het verder uitwerken van het ontwerp van het Voorkeursalternatief zal er zo veel mogelijk geprobeerd worden om dit project op gronden in eigendom van de Staat uit te voeren. Het is echter onvermijdelijk dat er binnen dit project gronden van derden moeten worden aangekocht. Bij het vaststellen van het Ontwerp-tracébesluit in 2016 zal hier voldoende duidelijk over bestaan. Grondeigenaren worden dan benaderd om tot minnelijke grondverwerving over te gaan. Mocht dit niet lukken, dan zal de onteigeningsprocedure worden opgestart. In de meeste gevallen is dit echter niet nodig. Mocht iemand van mening zijn dat schade wordt geleden als gevolg van het project (bv. waardevermindering van een woning), dan kan een beroep worden gedaan op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014, zie hierna.

Nadeelcompensatie

Mocht iemand van mening zijn dat er schade wordt geleden door de aanleg van het project (bijvoorbeeld door waardedaling van een woning) en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor rekening te blijven van de verzoeker en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. De mogelijkheid om in een dergelijk geval een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen volgt uit artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Op de indiening en afhandeling van dit verzoek is procedureel gezien de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014'³ van overeenkomstige toepassing. Een verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend na vaststelling van het tracébesluit.

² Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

³ Staatscourant d.d. 16 juni 2014, nr. 16584.

Zienswijzen en individuele beantwoording

<p>Volgnummer: 1</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Ik zou graag zien dat er goed wordt nagedacht over de maximumsnelheid op het traject. Ik woon zelf in Vianen en hoor de snelweg. Een snelheid van maximaal 100 of 80 zou ik prettig vinden. Ook met het oog op fijnstof.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht.</p> <p>De maximumsnelheid op autosnelwegen is in principe 130 km per uur. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, techniek of milieueffecten kan het nodig zijn om een lagere maximumsnelheid vast te leggen. Ter hoogte van Vianen op de A27 is de maximumsnelheid momenteel 120 km per uur vanwege luchtkwaliteit⁴. De verwachting is dat het knelpunt ter hoogte van Vianen in de nabije toekomst zal worden opgelost. De maximumsnelheid zal dan ook gewijzigd worden naar 130 km per uur. Deze snelheid zal dan het uitgangspunt worden voor de beoordeling in het milieueffectrapport en het Tracébesluit.</p> <p>Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming ten behoeve van de vermindering van geluidsoverlast, zullen alléén worden getroffen wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. Het feit dat een weg hoorbaar is, vormt helaas geen aanleiding tot het treffen van maatregelen of het verlagen van de snelheid.</p> <p>Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p>

⁴ Verkeersbesluit II in afwijking van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h d.d. 1 september 2012.

Volgnummer: 2	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De mogelijkheid van een directe spoorlijn. Nu moet via Den Bosch gereisd worden hierdoor zal doorstroming verbeteren. Bovendien een extra route voor intercity direct. Zo snijdt het mes aan tweekanten voor zuid Nederland als het spoor Utrecht-Den Bosch overbelast raakt.</p>	<p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen.</p> <p>De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding.</p> <p>Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>

<p>Volgnummer: 3</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>A27 bij Gorinchem: Ruim toegepaste geluidsschermen en andere maatregelen dienen de merkbare geluidsproductie van de nieuwe situatie terug te brengen tot onder de waarden van de huidige situatie.</p> <p>Verder moet aangehaald worden dat de beste oplossing om de lokale bewoners te ontlasten, zijnde tunnels, niet gekozen is.</p> <p>Daarnaast: waarom ook nu nog spitsstroken aanleggen bij een nieuw project?! Zie wat er o.a. op de A12 gebeurt, permanente openstelling, dus vergeet die spitsstroken en maak er normale stroken van. Scheelt kosten, gedoe en tijd</p> <p>Aandachtspunt: Hoe sneller, hoe beter, deze verbreding is minstens 20 jaar te laat.</p>	<p>Het aspect geluid wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>In het onderzoek uit 2010 (eerste fase MER) zijn de voor- en nadelen van tunnels vergeleken met een de bouw van nieuwe bruggen. Hieruit bleek dat de bruggen meer voordelen hebben dan tunnels. Verkeerskundig bleken er geen verschillen; voor de luchtkwaliteit en ruimtelijke impact bleken de bruggen gunstiger. Bovendien zijn de kosten van tunnels aanmerkelijk hoger. De minister heeft daarom besloten om geen tunnels te bouwen.</p> <p>In de voorafgaande Verkenning A27 Houten-Hoopolder is gebleken dat spitsstroken de beste oplossing bieden voor het gesignaleerde doorstromingsprobleem gezien het beschikbare budget. De openingstijden worden gebaseerd op het verkeersaanbod en kunnen dynamisch geregeld worden.</p> <p>Het langdurige besluitvormingsproces van dit project heeft onder andere te maken met de economische situatie en de daaruit volgende versoeringen op het infrastructuurbudget. De huidige planning is dat de realisatie van de verbreding zal plaatsvinden tussen 2019 en 2025.</p>

<p>Volgnummer: 4</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De geluidsbelasting vanaf de A27 op de woningen aan de Minkeloos. Een compleet geluidsscherm is waarschijnlijk te duur en is ook ontsierend. Ik stel daarom voor de A27 in te pakken met een natuurlijke begroeiing: dicht op elkaar staande snel groeiende bomen en daaronder groeiende struiken, danwel een geluidsscherm met natuurlijke begroeiing. Daarnaast stel ik geluidsisolerende voorzieningen voor de woningen aan de Minkeloos voor.</p> <p>Wijze van meten geluid. De geluidsbelasting van de woningen aan de Minkeloos verschilt enorm of er sprake is van een Westenwind of Oostenwind. Meet niet het lage geluid bij Oostenwind, ga niet uit van gemiddelden, maar baseer u op de geluidsbelasting bij een Westenwind met een nat wegdek en vrachtverkeer.</p> <p>De natuurlijke inpassing van de A27 in het open polderlandschap. Dit kan worden gerealiseerd met een geluidsscherm met een natuurlijke begroeiing: dicht op elkaar staande snel groeiende bomen en daaronder groeiende struiken, dan wel een geluidsscherm met natuurlijke begroeiing.</p> <p>Aandachtspunten: Zoveel mogelijk gebruik maken van het huidige 'dijklichaam' van de A27 om te voorkomen dat grond moet worden aangekocht.</p>	<p>Het aspect geluid zal in het milieueffectrapport worden onderzocht.</p> <p>Deze geluidbelastingen worden niet gemeten maar berekend⁵. Bij het bepalen van de noodzaak van maatregelen is de toekomstige geluidbelasting van belang en deze is alleen door middel van berekeningen te bepalen. Daarnaast is het zo dat als gebruik gemaakt zou worden van metingen, de kans aanwezig is dat deze meting verstoord wordt door geluid van andere bronnen of dat er gemeten wordt onder niet-representatieve omstandigheden.</p> <p>Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. Hout- en bosopstanden zijn daarbij niet geschikt als geluidreducerende maatregel.</p> <p>Indien er wallen of schermen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de geldende normstellingen, volgt er ten behoeve van het tracébesluit een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau. Naar aanleiding van het tracébesluit zal blijken voor welke woningen de noodzaak voor het treffen van maatregelen aan de gevel onderzocht zal worden.</p> <p>Bij het verder uitwerken van het ontwerp van het Voorkeursalternatief zal er een landschapsplan worden opgesteld waarin nadrukkelijk aandacht is voor de landschappelijke inpassing van de A27. Uw suggestie betreft een nadere detaillering van het ontwerp en het landschapsplan. Uw suggestie wordt meegenomen in het ontwerpproces en verdere uitwerking. De keuze voor geluidschermen en de bijbehorende vormgeving / inpassing is onder andere afhankelijk van de beschikbare ruimte.</p> <p>Bij het verder uitwerken van het ontwerp van het Voorkeursalternatief zal er zo veel mogelijk geprobeerd worden om dit project op gronden in eigendom van de Staat uit te voeren. Het is echter onvermijdelijk dat er binnen dit project</p>

⁵ Conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

<p>Geef snel duidelijkheid aan bewoners omdat anders eigendommen onverkoopbaar worden.</p> <p>Stel op de website een FAQ optie in.</p>	<p>gronden van derden moeten worden aangekocht. Ter hoogte van Minkeloos zal dit hoogstwaarschijnlijk niet het geval zijn aangezien de extra benodigde ruimte beperkt zal zijn. Bij het vaststellen van het Ontwerptracébesluit in 2016 zal hier voldoende duidelijk over bestaan. Grondeigenaren worden dan benaderd om tot minnelijke grondverwerving over te gaan. Mocht dit niet lukken, dan zal de onteigeningsprocedure worden opgestart. In de meeste gevallen is dit echter niet nodig. Mocht u van mening zijn dat u schade lijdt door de aanleg van het project, bijvoorbeeld waardevermindering van uw woning, dan kan een beroep worden gedaan op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.</p> <p>Op www.rijkswaterstaat.nl is bij het project A27 verbreding traject Houten – Hooipolder de door u gevraagde FAQ-optie reeds opgenomen onder de noemer 'veelgestelde vragen'.</p>
--	--

Volgnummer: 5	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Geluidsoverlast naar de omgeving. Nabij Houten kruist de A27 het Amsterdam – Rijnkanaal. De weg ligt daar dus hoog boven het maaiveld. Nu al is er sprake van veel geluid afkomstig van de snelweg, vooral bij zuidwestelijke wind. Dit kan met name storend zijn op het niveau van de 1^{ste} verdieping en hoger. M.i. wordt i.r.t. geluidsoverlast onvoldoende rekening gehouden met:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De hoogteligging van de snelweg t.o.v. de omgeving; 2. De hoogte van de woningen; 3. Het tijdstip van de dag ('s morgens vroeg of 's avonds veel hinderlijker dan overdag). <p>Aandachtspunt: fijnstof belasting richting de bebouwde kom van Houten bij westenwind.</p>	<p>Het aspect geluid zal in het milieueffectrapport worden onderzocht.</p> <p>In het geluidmodel wordt rekening gehouden met o.a. de hoogteligging van de weg, de gemiddelde weersomstandigheden en een zogenaamde ronde windroos.</p> <p>Omdat geluid in de avond- en nachtperiode als meer hinderlijk wordt ervaren dan overdag, wordt geluid in de avond- en nachtperiode opgehoogd met een toeslag van 5 dB respectievelijk. 10 dB alvorens de geluidbelasting wordt bepaald.</p> <p>Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Indien er wallen of schermen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de geldende normstellingen, volgt er ten behoeve van het tracébesluit een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau, waarbij ook rekening wordt gehouden met de hoogte van de woningen.</p> <p>Het aspect luchtkwaliteit zal in het milieueffectrapport worden onderzocht. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met windrichtingen.</p>

<p>Volgnummer: 6</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Aandacht voor geluidsbelasting en fijnstof ten gevolg van het verkeer. Dit mede omdat de A27 ter plaatse van het Amsterdam – Rijnkanaal een stuk hoger ligt en overlast dus veel verder draagt bij een zuidwestelijke wind.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. In het geluidmodel wordt rekening gehouden met onder andere de hoogteligging van de weg, de gemiddelde weersomstandigheden en een zogenaamde ronde windroos. Ook bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt, onder andere, rekening gehouden met de hoogteligging van de weg en met windrichtingen.</p> <p>Volledigheidshalve wordt vermeld dat maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, alléén worden getroffen wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen.</p> <p>Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p>

Volgnummer: 7	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De geluidsbelasting en fijnstof als gevolg van de toename van het verkeer. Dit mede omdat de A27 ter plaatse van het Amsterdam-Rijnkanaal een stuk hoger ligt en de overlast richting onze huizen dus veel verder draagt bij een zuidwestelijke wind. Meestal is de wind zuidwestelijk en het geluidsniveau in de woonwijken De Slag, De Camp en De Borchten van Houten wordt al te hoog en hinderlijk ervaren.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. In het geluidmodel wordt rekening gehouden met onder andere de hoogteligging van de weg, de gemiddelde weersomstandigheden en een zogenaamde ronde windroos. Ook bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt, onder andere, rekening gehouden met de hoogteligging van de weg en met windrichtingen.</p> <p>Volledigheidshalve wordt vermeld dat het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerptractébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p>

<p>Volgnummer: 8</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Geluidsbeperkende maatregelen voor de brug en uitbreiding snelweg bij Gorinchem/Sleeuwijk. Wij ervaren momenteel van de huidige brug (en snelweg) een redelijke mate van geluidsoverlast, deze overlast zou in elk geval niet verder toe moeten nemen. Aandachtspunt: letten op wegdek brug en aansluitingen wegdek naar brug, mogelijk geluidschermen plaatsen.</p>	<p>Het aspect geluid wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Met betrekking tot het wegdek op de brug zal een balans gezocht moeten worden tussen de eisen vanwege geluid en de technische (on)mogelijkheden die gelden bij een stalen brug.</p> <p>Specifiek voor de aansluiting tussen de brug en het wegdek geldt dat het karakter van de door voegovergangen veroorzaakt geluid (grote hinderbeleving), maakt dat geluidschermen minder effectief zijn ter bestrijding van de ervaren overlast. Er wordt daarom gestreefd naar het aanbrenge van zo stil mogelijke voegovergangen aangezien deze het meest effectief blijken te zijn. Ook hierbij geldt echter dat de grote overspanning van de Merwedeburg beperkingen met zich meebrengt voor wat betreft de toe te passen voegovergangen.</p>

Volgnummer: 9	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Files ontstaan (ook) door verkeerd gebruik van de weg. Men omzeilt een langzaam rijdend deel door uit te voegen bij een tankstation, eromheen te rijden, en vervolgens met hoge snelheid weer in te voegen, zodat het achteropkomende verkeer gedwongen is te remmen en er files ontstaan. Met een andere aanpassing is dit wel eenvoudig te verhelpen: verleg de oprit (van tankstation terug naar de snelweg), zodat hij (als een soort rotonde) tegengesteld is aan de rijrichting. Men wordt dan teruggeleid om in te voegen op de plaats waar men ook is uitgevoerd. Voor mensen die willen tanken of pauzeren kost dit slechts een paar seconde extra, terwijl het afsnijden onmogelijk wordt gemaakt. Aangezien het misbruik van de op- en afrit van de tankstations voor files en dus ook milieuschade zorgt, denk ik dat er winst te behalen is door dit op deze manier onmogelijk te maken. Tijdens de werkzaamheden zijn de tankstations sowieso een tijdje onbereikbaar, waardoor er gelegenheid is deze werkzaamheden uit te voeren.</p> <p>Ik ben benieuwd te horen of mijn voorstel uitvoerbaar is.</p>	<p>Het klopt dat invoegend verkeer een nadelig effect heeft op de doorstroming. Het probleem van het oneigenlijk gebruik verzorgingsplaats van verkeer dat de file tracht te omzeilen, is niet onopgemerkt gebleven. Er worden op diverse plaatsen reeds maatregelen getroffen om deze sluiproutes onaantrekkelijker te maken: de route langs de parkeerplaatsen worden door lussen langer gemaakt, er worden drempels aangelegd waardoor de snelheid verlaagd moet worden.</p> <p>Soortgelijke ideeën zijn in het verleden reeds geopperd. Zij blijken niet wenselijk gezien de problemen op het gebied van, met name de verkeersveiligheid.</p> <p>Door de uitbreiding van de A27 zullen de files afnemen en daarmee ook de behoefte de file te omzeilen via de verzorgingsplaats. Mocht na uitbreiding blijken, dat het probleem van oneigenlijk gebruik door het verkeer via de verzorgingsplaats nog aanwezig is, zullen extra maatregelen worden overwogen.</p>

Volgnummer: 10	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Als direct betrokkene, wonend direct aan de A27, is het uiteraard van groot belang te weten, hoe het dwarsprofiel van de E-variant komt te liggen t.o.v. mijn terrein/woning.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat zijn de gevolgen met betrekking tot geluidsbelasting? • Wat zijn de gevolgen met betrekking tot fijnstof? <ul style="list-style-type: none"> • Wat gebeurt er met het viaduct? • Hoe ziet het dwarsprofiel er uit in vergelijking tot het huidige dwarsprofiel? <ul style="list-style-type: none"> • Hoe wordt de waardevermindering van onze woning gecompenseerd? <ul style="list-style-type: none"> • Kunnen we hier überhaupt wel blijven wonen? <p>Ter plaatse van Hoogblokland:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het geluidscherm wordt verplaatst in onze richting, hetgeen naar onze 	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht.</p> <p>Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. Indien er wallen of schermen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de geldende normstellingen, volgt er in het ontwerptractébesluit een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau, waarbij ook rekening wordt gehouden met de hoogte van de woningen. Op dat moment kan Rijkswaterstaat pas inzicht geven in de akoestisch effecten van het project en wat de gevolgen van het project zijn voor het door u genoemde geluidscherm bij Hoogblokland.</p> <p>Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit zal blijken wat de gevolgen van het Voorkeursalternatief op de luchtkwaliteit zullen zijn. Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p> <p>In het Voorkeursalternatief is hier een nieuw viaduct opgenomen om ruimte te bieden aan de toekomstige rijstroken (richting het noorden: 2 rijstroken + spitsstrook, richting het zuiden: 2 rijstroken + uitvoegstrook + spitsstrook). Het dwarsprofiel van het viaduct zelf blijft gelijk aan huidige situatie.</p> <p>Indien u van mening bent schade te lijden door de verbreding van de A27 kunt u een beroep doen op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.</p> <p>In het huidige ontwerp wordt uw woning niet geraakt. Ook is er geen grond van u benodigd.</p> <p>In het huidige ontwerp dient het geluidscherm inderdaad verplaatst te worden. Of de aarden</p>

<p>mening betekent dat de aanwezige aarden geluidswal moet worden aangepast c.q. moet worden verwijderd. Hier maken wij op voorhand ernstig bezwaar tegen, immers de effectieve geluidsbelasting wordt door de nu aanwezige aarden wal, vele malen beter bestreden als door het geplaatste absorptiescherm. Bovendien vormt de wal een effectieve buffer bij calamiteiten bij ontsprende vrachtwagens, zoals tot op heden meermalen bewezen.</p> <p>2. Verbreding naar onze zijde, zal ongetwijfeld voorafgegaan worden door toepassing van verticale drainage en voorbelasting. Wij gaan er vanuit dat er een rapport wordt gemaakt om inzichtelijk te maken welke gevolgen dit kan hebben voor belendingen voor deze specifieke situatie en dat dit ter inzage zal worden verstrekt.</p> <p>3. De dichtst bij gelegen rijbaan zal hoofdzakelijk door vrachtverkeer worden benut. Hoe wordt het probleem van trillingen middels de ondergrond (veen) naar onze woning opgelost?</p> <p>4. Hoe wordt voorkomen dat de grondwaterstand t.g.v. de verticale drainage wordt beïnvloed, weer i.v.m. de fundering van onze woning?</p>	<p>wal kan worden behouden, dient nog nader bekeken te worden bij het onderzoek ten behoeve van het ontwerptractébesluit. Indien de geluidwal niet gehandhaafd kan worden, zal deze vervangen worden door een geluidwerende voorziening met een vergelijkbaar effect.</p> <p>In de huidige fase van onderzoek, het opstellen van het milieueffectrapport, wordt gekeken wat de verwachte milieugevolgen zijn van het Voorkeursalternatief. Hierbij wordt ook gekeken naar de gevolgen voor de ondergrond (geotechnisch onderzoek). De uitvoeringswijze wordt echter nog niet vastgesteld. Dit volgt later, in de contracteringsfase. Voorafgaand aan de realisatie van deze verbreding zal de aannemer, zo nodig, zorg dragen voor een bouwkundige opname.</p> <p>In de op te stellen milieueffectrapportage zal gekeken worden naar de samenstelling van de ondergrond. Het aspect trillingen is echter geen onderdeel van de milieueffectrapportage.</p> <p>Op dit moment is dit nog niet bekend, zie de eerdere opmerking over de uitvoeringswijze.</p>
---	--

Volgnummer: 11		Afzender: Ministerie van Defensie Defensie Pijpleiding Organisatie	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>Onder en rondom de A27 zijn diverse brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie gelegen. Er dient in de planvorming rekening gehouden te worden met een belemmerende strook van 5 meter aan weerszijde van de leidingen conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Het is tevens van belang dat het Ministerie van Defensie tijdig op de hoogte wordt gesteld van voorgenomen aanleg zodat werkzaamheden kunnen worden afgestemd met de defensiebelangen.</p>		<p>In de verdere planuitwerking zal met de brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie rekening worden gehouden.</p>	

Volgnummer: 12	Afzender: Maatadvies & Partners BV
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Door snellere doorvoer van verkeer zal ook de geluidsoverlast toenemen en het luchtvervuiling aspect moet bewaakt worden. Uitbreiding geluidswal die op een correcte manier moet worden geplaatst.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerptractébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p>

<p>Volgnummer: 13</p>	<p>Afzender: Regio West-Brabant</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Als Regio West-Brabant vinden wij het belangrijk dat de A27 inclusief knooppunt Hooipolder zo snel mogelijk worden aangepakt.</p> <p>Als Regio West-Brabant hebben wij onlangs een knelpuntenanalyse uitgevoerd voor alle snelwegen in onze regio waarvoor thans nog geen MIRT procedures lopen. Uit de analyse blijkt dat (naast de A58) de A59 de grootste reistijdvertraging heeft binnen de regio. De vertraging spitst zich toe op het knooppunt Hooipolder en dan met name richting het knooppunt (als gevolg van de huidige verkeerslichten).</p> <p>Zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op met name de A59 zijn in het geding. Het goed functioneren van knooppunt Hooipolder is van groot belang voor het goed functioneren van de zogenaamde Ruit van Breda en daarmee voor de bereikbaarheid van diverse economische toplocaties in West-Brabant.</p> <p>Het knooppunt Hooipolder zou moeten worden omgebouwd tot een volwaardig knooppunt omdat alleen daarmee een voldoende robuuste en veilige oplossing wordt geboden.</p> <p>We willen ervoor pleiten dat het vervolgproces dusdanig wordt ingestoken dat verdere optimalisaties van het knooppunt Hooipolder planologisch mogelijk blijven. We denken daarbij met name aan het 'uit de regeling halen' van het rechtsafslaand verkeer. Planologisch ruimte houden is ook relevant voor een verdere optimalisatie met het oog op de besluitvorming die nog moet plaatsvinden over de middelen die gereserveerd zijn voor de Ruit Eindhoven en de motie die daarover</p>	<p>De huidige planning is dat de realisatie van de verbreding zal plaatsvinden tussen 2019 en 2025.</p> <p>De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hooipolder (motie Kuiken⁶). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Overige effecten, zoals die op verkeersveiligheid, worden in beeld gebracht volgens algemeen gangbare, voorgeschreven methoden. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaande stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van.</p> <p>Het is thans budgettair niet haalbaar om een volledig knooppunt aan te leggen. De verbindingsboog wordt zodanig aangelegd, dat deze in de toekomst deel uit kan maken van een volledig knooppunt (toekomstvast).</p> <p>Een zogenaamde vrije rechtsaffer zou mogelijk in te passen zijn in het ontwerp. Het effect op de doorstroming wordt onderzocht bij de optimalisaties van het knooppunt Hooipolder, maar wordt vooralsnog niet groot verondersteld.</p> <p>De minister heeft in het Nota-overleg MIRT aangegeven dat de bijdrage aan de Ruit om Eindhoven voorlopig gereserveerd blijft en niet wordt besteed aan andere knelpunten. De genoemde motie is inmiddels vervangen door</p>

⁶ Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

<p>is aangenomen in de Tweede Kamer.</p> <p>Alternatief is nog steeds het beoogde eindplaatje. Het is derhalve zaak om de vervolgaanpak (zowel procedureel als uitvoeringstechnisch) ook zodanig in te richten dat het op een later moment alsnog mogelijk is om alternatief E3 relatief eenvoudig uit te breiden naar alternatief B (bijvoorbeeld op termijn spitsstroken ombouwen naar volwaardige rijstroken).</p>	<p>een motie waarbij de A27 niet meer wordt genoemd⁷.</p> <p>De indeling van rijstroken in het voorkeursalternatief is leidend voor het verder uitwerken van de plannen. Daar waar in het Voorkeursalternatief spitsstroken zijn aangegeven, is er geen mogelijkheid daar, binnen dit project, een reguliere rijstrook van te maken. De verkenningsfase is inmiddels afgerond en er is een Voorkeursalternatief gekozen. Binnen het Voorkeursalternatief wordt gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief en het beschikbare budget mogelijk zijn.</p>
---	---

⁷ Motie 33 750 A, nr. 36.

Volgnummer: 14	Afzender: Gemeente Werkendam
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Wij dringen er bij u op aan om binnen het Ministerie van I&M en binnen de uitvoeringsorganisatie van Rijkswaterstaat de verbinding met het Deltaprogramma te leggen. De belangen van onze gemeente en haar inwoners worden naar onze overtuiging gediend met een goede koppeling met en afstemming tussen beide projecten, bijvoorbeeld bij onderzoek, planvorming en uitvoering.</p> <p>Wij pleiten met nadruk voor een integrale benadering van verkeers- en (hoog)waterveiligheid bij de kruising van de Merwede en Bergsche Maas met de A27. Dit biedt kansen voor bijvoorbeeld kostenbesparing, synergie en innovatie uit de markt. Dat zien wij specifiek bij de onderdelen Tweede Merwedebrug en geul Sleeuwijk.</p> <p>Voorts is het vanuit het perspectief van duurzame (hoog)waterveiligheid logisch om de Merwedebrug(gen) in één keer goed te ontwerpen. Het Deltaprogramma is met het waterveiligheidsbelang wellicht een belangrijke of bepalende factor voor de afweging tussen een extra brug of één nieuwe vervangende brug. Wij verzoeken u om in uw onderzoek de optie van één nieuwe Merwedebrug alsnog mee te nemen.</p> <p>Verder bevelen we aan om de planologische mogelijkheden voldoende ruim te houden zodat optimalisaties van het ontwerp zonder extra procedures mogelijk wordt. We denken hierbij aan het aanleggen van een derde rijstrook inclusief vluchtstrook in plaats van een spitsstrook als er sprake is van financiële meevallers binnen het project.</p> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snelle start realisatie, 2018 ipv 2019 • Innovatie toepassen • Voorkom toename verkeer op OWN 	<p>Over het aanpassen van de Merwedebruggen zijn met het Deltaprogramma afspraken gemaakt over de maatregelen die binnen het project verbreding A27 worden getroffen, die de waterafvoercapaciteit op termijn zullen vergroten.</p> <p>Bij de verbreding van de A27 zullen aanpassingen aan de bruggen worden doorgevoerd, zodat het Deltaprogramma op termijn een nevengeul kan realiseren.</p> <p>Bij de Keizersveerbrug (over de Bergsche Maas) zal nog worden gekeken of daar extra maatregelen nodig zijn.</p> <p>De bestaande Merwedebrug wordt hergebruikt en in het project wordt een tweede brug erbij gebouwd.</p> <p>De indeling van rijstroken in het voorkeursalternatief is leidend voor het verder uitwerken van de plannen. Daar waar in het voorkeursalternatief spitsstroken zijn aangegeven, is er geen mogelijkheid daar, binnen dit project, een reguliere rijstrook van te maken. De verkenningsfase is inmiddels afgerond en er is een Voorkeursalternatief gekozen. Binnen het Voorkeursalternatief wordt gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief en het beschikbare budget mogelijk zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De huidige planning is dat de realisatie van de verbreding zal plaatsvinden tussen 2019 en 2025. • Zo mogelijk worden innovatieve materialen of werkwijzen toegepast. • Voorkomen van toename van het verkeer op het OWN als gevolg van filevorming op de A27 is één van de doelstellingen van het project.

<ul style="list-style-type: none"> • Vergroot capaciteit aansluitingen Werkendam, Nieuwendijk en Hank • Verbreden en verhogen viaduct Peerenboom • Busstations • Verbeter parkeer- en reisvoorzieningen • Verkeersveiligheid bij spitsstroken • Rekening houden met toekomstige spoorlijn zolang dit geen vertraging mee brengt • Maatregelen tegen toename geluidsoverlast en verslechtering luchtkwaliteit • Poortfunctie bruggen in het landschap (onderscheidend) • Open rivierenlandschap • Fort Altena / Nationaal Landschap Nieuwe Hollandsche Waterlinie • Geen onnodig brede beschermingszone opnemen in het bestemmingsplan 	<ul style="list-style-type: none"> • De benodigde capaciteit van de aansluitingen zal nog nader onderzocht worden. • Binnen het project zullen bestaande doorrijhoogtes in principe worden gehandhaafd. • Binnen het project zullen bestaande busstations gehandhaafd worden in overleg met de betrokken partijen. • Binnen het project worden bestaande parkeer- en reisvoorzieningen gehandhaafd. • Er wordt uitdrukkelijk naar de veiligheid van de spitsstroken gekeken bij het nader uitwerken van het ontwerp. • Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4. • De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. • Er wordt in de nadere planuitwerking een esthetische programma van eisen opgesteld in samenwerking met de regio. • Er wordt in de nadere planuitwerking een Landschapsplan opgesteld naar aanleiding van het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit. Dit sluit aan bij het bestaande routeontwerp van de A27 (panoramaroute). • In de nadere planuitwerking wordt Fort Altena expliciet onderzocht, rekening houdend met de eerder gedane onderzoeken. • Op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geldt er voor de A27 tussen Scheiwijk en Werkendam een reserveringsgebied voor 2 rijstroken en tussen Hooipolder en Werkendam een reserveringsgebied van 1 rijstrook (een
--	---

	<p>zone van minimaal 34 meter vanaf de huidige kantstreep moet worden gereserveerd voor mogelijke uitbreiding met één rijstrook, voor uitbreiding met twee rijstroken is dat 38 meter). Gemeenten mogen in deze reserveringsgebieden in bestemmingsplannen geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken.</p> <p>In het Tracébesluit wordt alleen datgene ruimtelijk vastgelegd dat benodigd is voor de uitvoering van het besluit. Na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit komt de grondslag van de ruimtereservering uit het Barro/Rarro, bij de jaarlijkse update, te vervallen.</p>
--	---

Volgnummer: 15		Afzender: Stichting Platform Waspik	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>Wij willen er uitdrukkelijk voor pleiten dat het verkeer vanuit de richting Waalwijk (A59) dat richting Utrecht de A27 op wil rijden, zonder verkeerslichten of andere hindernissen kan doorstromen, zodat files en sluipverkeer (Sprang-Capelle, Waspik, Raamsdonk) zoveel mogelijk worden voorkomen, ook na de opwaardering van de N261. Zoals wij het zien, is dat technisch vrij eenvoudig realiseerbaar, zonder al te veel extra kosten.</p>		<p>De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hooipolder (motie Kuiken⁸). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. De opwaardering van de N261 hoort voor dit project bij de autonome situatie. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaande stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van. In principe geldt dat bij de verbetering van de doorstroming op het Hoofdwegennet er sprake zal zijn van vermindering van sluipverkeer op het Onderliggend wegennet.</p> <p>Een zogenaamde vrije rechtsaffer zou mogelijk in te passen zijn in het ontwerp. Het effect op de doorstroming wordt onderzocht bij de optimalisaties van het knooppunt Hooipolder, maar wordt vooralsnog niet groot verondersteld.</p>	

⁸ Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

<p>Volgnummer: 16</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De toename van de verkeersintensiteit zal leiden tot meer geluidsoverlast. Geluidswerende maatregelen ter hoogte van Houten, met name bij de brug(gen) over de Lek dient nader te worden onderzocht. De geluidsbelasting aan de westkant van Houten is nu al meer dan 55dB en 's nachts ligt de Lden boven de 50 dB. Ik vraag me overigens af of bij de berekeningen van de geluidsbelasting rekening is gehouden met de verhoogde ligging van de brug (waardoor de reikwijdte van het geluid immers groter is).</p>	<p>Het aspect geluid wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. In het geluidmodel wordt rekening gehouden met onder andere de hoogteligging van de weg en ook van de brug. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p>

Volgnummer: 17		Afzender: Werkgroep Snel Weg	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>De werkgroep Snel Weg is een vertegenwoordiging van minimaal 80 adressen langs de sluiproute van de A27 door Meerkerk en is in 2008 ontstaan. Als werkgroep voelen wij ons betrokken bij de kwaliteit van de leefomgeving in en rond Meerkerk. Wij richten ons daarbij primair op maatregelen die het sluihverkeer hinderen en verminderen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verkeers- en milieueffecten op het onderliggend wegennet, zowel tijdens de werkzaamheden als in de eindsituatie: de oplossing voor sluihverkeer in de ochtendspits kan zijn, het ingebruiknemen van de doseerinstallatie, maar dit dient overlegd te worden met de gemeente Zederik. • Het totaal overziend zijn wij er niet van overtuigd dat de gekozen oplossingsrichting toekomstbestendig is en de problemen met het sluihverkeer tot het verleden zullen behoren. • Wij verzoeken u de verbinding Zouwendijk – Driemolenseweg als toekomstige optie in uw afwegingen mee te nemen. Deze slechts 400 meter lange schakel in de noordzuidverbinding van het onderliggende wegennet kan zorgen voor een aanmerkelijke vermindering van sluihverkeer door de kern van Meerkerk en het lokaal verkeer richting Lexmond en Ameide uitstekend faciliteren. 		<p>De verkeers- en milieueffecten zullen nader worden onderzocht in het milieueffectrapport met betrekking tot de A27 zelf. De effecten op het onderliggend wegennet zullen inzichtelijk worden gemaakt. Het gebruik van de doseerinstallatie bij de uitvoering van dit project zal te zijner tijd worden meegegeven aan de uitvoerende partij.</p> <p>In de besluitvorming wordt het jaar 2030 als toekomstjaar aangehouden. Het Voorkeursalternatief zal de huidige situatie in geval verbeteren tot het jaar 2030.</p> <p>Bij aanleg en uitbreiding van het Hoofdwegennet wordt altijd gekeken naar de effecten op het Onderliggend wegennet. In principe geldt dat bij de verbetering van de doorstroming op het Hoofdwegennet er sprake zal zijn van vermindering van sluihverkeer op het Onderliggend wegennet.</p> <p>Door de verbinding van de Zouwendijk – Driemolenseweg zou een lange parallelle structuur ontstaan tussen Lexmond en de aansluiting Meerkerk. Er zou over een aanzienlijke lengte een parallelle route aan de A27 gecreëerd worden die juist sluihverkeer aantrekt. Dit is ongewenst. Daarnaast zou de ontbrekende schakel zoals genoemd, komen te liggen in het Natura 2000-gebied Zouweboezem. Aanleg van wegen in een dergelijk gebied is vanuit natuuroogpunt, zeer ongewenst.</p>	

Volgnummer: 18	Afzender: Langerwerf – Vermeer VOF
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>In de eerste plaats merk ik op dat, gezien de vele varianten van dit project waarbij ik mede doel op alle projecten voor aanpassing van de A27-A59 inclusief knooppunt Hoopolder die inmiddels de revue zijn gepasseerd, het er voor de gewone burger niet inzichtelijker op wordt wat nu weer de concrete bedoeling is.</p> <p>Naar mijn mening ontbreekt een integrale aanpak omdat volgens uw eigen berichtgeving ook knooppunt Hoopolder wordt aangepakt. Volgens die berichtgeving krijgt knooppunt Hoopolder straks een verbindingsboog vanaf de A59 vanuit het westen zodat straks zonder verkeerslichten kan worden ingevoegd op de A27 richting het noorden.</p> <p>De vraag die dan rijst is of voor die verbindingsboog niet ook een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Ik ben van mening dat de aanleg van deze verbindingsboog tot een toename van het verkeer op de A27 zal leiden met als gevolg meer uitstoot van fijnstof en meer verkeerslawaaai. Bovendien zal de aanleg ook</p>	<p>De minister heeft in april jongstleden gekozen voor het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief gaat nu nader uitgewerkt worden.</p> <p>De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hoopolder (motie Kuiken⁹). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Overige effecten, zoals die op verkeersveiligheid, worden in beeld gebracht volgens algemeen gangbare, voorgeschreven methoden. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaande stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van de plannen zal de gehele verkeerslichtregeling van Hoopolder integraal worden bekeken. Daarbij zal een zo optimaal mogelijke regeling worden gemaakt om alle richtingen zo efficiënt mogelijk af te wikkelen.</p> <p>Knooppunt Hoopolder en de aan te leggen verbindingsboog maken onderdeel uit van dit project. Deze onderdelen zullen dus mee genomen worden in de verdere planuitwerking en het opstellen van het milieueffectrapport. Ook de effecten die aanpassingen in het knooppunt hebben op overige trajectdelen zullen worden onderzocht. In het onderzoek</p>

⁹ Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

<p>weer gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden.</p> <p>Het is in strijd met Europese regelgeving om bij het opstellen van een milieueffectrapport projecten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, buiten beschouwing te laten. Door dergelijke omvangrijke projecten als het ware op te knippen, wordt ten onrechte geen rekening gehouden met cumulatie-effecten.</p>	<p>wordt onder andere gekeken naar de aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid'.</p>
--	--

<p>Volgnummer: 19</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Onderzoek naar effecten op de gezondheid van geluidsoverlast door verkeer (nooit stilte om je heen, slechter slapen, etc.) en van toename van uitstoot vervuilende stoffen (fijnstof!)</p> <p>Onderzoek naar toepassen van isolerende maatregelen bij huizen die binnen invloedssfeer van de weg vallen.</p> <p>Het plaatsen van afdoende geluidschermen en het toepassen van de nieuwste soorten asfalt die geluid reduceren, is van het grootste belang! De afgelopen jaren is ons woongenot zeer achteruit gegaan door het constante achtergrondgeluid van voorbij razend verkeer. De verkeersstromen komen elke morgen al vanaf een uur of vijf op gang, wat de slaap nadelig beïnvloed. Dat heeft uiteraard op de lange duur effect op de gezondheid van mensen. Mooie huizen worden voor lagere prijzen verkocht in verband met geluidhinder. Het oprekken van regels mbt geluidshinder en milieu, zodat projecten toch doorgang kunnen vinden, wil niet betekenen dat er geen overlast is voor bewoners! De Houtense wijken die het dichtst bij de snelweg liggen hebben bij bepaalde (veelvoorkomende) windrichtingen last van hinder.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht, waarbij wordt gekeken naar de effecten van het project. Een algemeen onderzoek naar de mogelijke effecten op de gezondheid van geluidsoverlast en uitstoot van vervuilende stoffen is geen onderdeel van het milieueffectrapport.</p> <p>In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp tracébesluit zal worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Indien er uit het geluidsonderzoek blijkt dat er maatregelen nodig zijn dan zal allereerst gekeken worden naar bronmaatregelen (zoals stiller asfalt). Daarna zal er bekeken worden of er overdrachtsmaatregelen nodig zijn (zoals wallen of schermen) om te kunnen voldoen aan de geldende normstellingen. Ten behoeve van het tracébesluit wordt er een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Naar aanleiding van het tracébesluit zal blijken voor welke woningen de noodzaak voor het treffen van maatregelen aan de gevel onderzocht zal worden.</p> <p>Bij het onderzoek voor het aspect luchtkwaliteit moet worden voldaan aan de geldende Europese luchtkwaliteitseisen, welke zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal</p>

<p>Onderzoek naar effecten van verkeerslawaaai op de huizenprijzen + eventuele financiële compensatie.</p>	<p>Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p> <p>Het milieueffectrapport zal geen algemeen onderzoek bevatten naar waardedalingen van woningen door eventuele toename van geluidsoverlast. Mocht u persoonlijk van mening zijn dat u schade lijdt door dit project, bijvoorbeeld door waardevermindering van uw woning, dan kunt u een beroep doen op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.</p>
--	---

<p>Volgnummer: 20</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De fijnstoffen en de toenemende geluidsoverlast, metend vanaf onze woning tot aan de weg.</p> <p>Ook willen wij weten als er een spoorlijn komt, noord-zuidverbinding, waar deze dan moet komen te liggen. Het traject bij Gorinchem is geen ruimte aan de oostkant. Zuid- noord. Op de informatieavond was de spoorlijn ingetekend over de sloot.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht.</p> <p>De geluidbelastingen worden niet gemeten maar berekend¹⁰. Bij het bepalen van de noodzaak van maatregelen is de toekomstige geluidbelasting van belang en deze is alleen door middel van berekeningen te bepalen. Daarnaast is het zo dat als gebruik gemaakt zou worden van metingen, de kans aanwezig is dat deze meting verstoord wordt door geluid van andere bronnen of dat er gemeten wordt onder niet-representatieve omstandigheden.</p> <p>Maatregelen in het kader van beperking van geluidsoverlast zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen alleen worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen.</p> <p>Bij het onderzoek voor het aspect luchtkwaliteit moet worden voldaan aan de geldende Europese luchtkwaliteitseisen, welke zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te</p>

¹⁰ Conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

<p>De sloot grenst aan onze tuinen. De bomen die langs de A27 groeien (zuid-noord) moeten niet gekapt worden.</p> <p>Waardevermindering van de woning in de directe omgeving.</p> <p>Wanneer er geheid moet worden, hoe wordt dit gecontroleerd op geluidsoverlast en eventuele schade aan woning door heien.</p>	<p>maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p> <p>Op het gehele tracé zal zorgvuldig gekeken worden naar de noodzaak van het kappen van bomen.</p> <p>Mocht u van mening zijn dat u schade lijdt door dit project, bijvoorbeeld door waardevermindering van uw woning, dan kunt u een beroep doen op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.</p> <p>Uitvoering van het project A27 Houten-Hoopolder kan mogelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de besluitvorming rondom omgevings- en APV-vergunningen voor het project aan de orde. Een maatregel die eventuele geluidshinder kan beperken, is het zorgvuldig plannen van bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden.</p> <p>Als er geheid moet worden zullen de eigenaren van woningen in de directe omgeving van de heiwerkzaamheden benaderd worden voor bouwkundige opnames. Aan de hand van bouwkundige opnames kan worden vastgesteld of de eventuele schade inderdaad veroorzaakt is door het heien.</p>
---	--

Volgnummer: 21		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De geluidseffecten/toenemende geluidhinder voor het dorp Hank. Het huidige geluidsscherm bij Hank is absoluut onvoldoende om het geluid van de A27 tegen te houden c.q. te dempen. Een betere voorziening, b.v. in de vorm van een hoger scherm lijkt mij absoluut noodzakelijk.		Het aspect geluid wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.	

<p>Volgnummer: 22</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Het is prettig als de verbrede snelweg wordt ingepast in het landschap en daardoor zo min mogelijk overlast geeft. Er zijn delen waar tussen snelweg en bebouwing beplanting is, maar er zijn ook open stukken.</p> <p>Ikzelf heb te maken met het deel tussen hmp 53 tot hmp 53,8 aan de kant van Heien Boeicop. De bebouwing van Hei- en Boeicop ligt weliswaar niet direct langs de snelweg, maar over de weilanden ertussen draagt het geluid erg ver. Door op een aantal plaatsen een strook begroeiing aan te brengen, kan veel geluidhinder worden voorkomen. Bovendien vervult het groen een belangrijke rol in het afvangen van schadelijke stoffen, zoals fijnstof. De geluidhinder is nu al behoorlijk. In de spits staat het vaak vast bij Lexmond, waardoor het geluid vermindert. Als het verkeer straks kan doorrijden vrees ik een grote toename van de overlast.</p> <p>Mobiliteit is belangrijk, maar graag evenveel aandacht voor de landschappelijke inpassing van zo'n brede weg en extra aandacht aan het voorkomen van (geluids)overlast. Zeker in het buitengebied kan die intensief vervelend zijn, maar is vaak ook met bescheiden oplossingen tegen te gaan.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit kan vegetatie zowel positieve als negatieve effecten met zich meebrengen. Het negatieve effect is dat, door verminderde verwaaiing van luchtverontreinigende stoffen dicht langs de weg, de concentraties kunnen verhogen. Direct langs de weg zijn de concentraties het hoogst en kan een extra verhoging sneller tot knelpunten leiden. Vegetatie wordt daarom door Rijkswaterstaat niet als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit ingezet.</p> <p>Bij het verder uitwerken van het ontwerp van het Voorkeursalternatief zal er een landschapsplan worden opgesteld waarin nadrukkelijk aandacht is voor de landschappelijke inpassing van de A27. De vormgeving en inpassing is onder andere afhankelijk van de beschikbare ruimte.</p>

Volgnummer: 23	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het lawaai zal enorm toenemen. Tot nu zijn we blij als er een file staat, dat maakt weinig lawaai maar is natuurlijk ook niet goed voor deze omgeving. Als de wind onze richting op is en er geen file staat is de overlast nu al enorm, we worden door het lawaai rond 5:30 uur vaak gewekt. Ons gebied heeft last van de A27 tussen Lexmond en km-paal 53.8 richting Utrecht.</p> <p>Geluid weren met rijen bomen, een geluidscherm op die afstand zal weinig uithalen. Bomen beschermen ook tegen fijnstof. Voor 7:00 uur en na 22:30 uur lagere snelheden invoeren. Vrachtwagens zijn de grootste lawaaimakers dus als die 85 - 90 kunnen blijven rijden zal er niet veel verbeteren.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Bronmaatregelen (zoals een stiller wegdek) en overdrachtsmaatregelen (zoals een wal of scherm) zijn maatregelen die op grond van de Wet milieubeheer verplicht zijn om te onderzoeken. Een snelheidsverlaging is geen verplicht te onderzoeken maatregel. Het beleid van de minister is er op gericht om op zo veel mogelijk wegen de maximumsnelheid te rijden.¹¹ Een snelheidsverlaging zal in principe dus niet overwogen worden.</p> <p>Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In het geluidsonderzoek wordt ook rekening gehouden met het extra hinderlijke karakter van geluid in de avond- en nachtperiode. Rijen met bomen, alsmede hout- en bosopstanden zijn daarbij niet geschikt als geluidreducerende maatregel. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit kan vegetatie verschillende effecten met zich meebrengen. Door verminderde verwaaiing van luchtverontreinigende stoffen dicht langs de weg, kunnen de concentraties verhogen. Direct langs de weg zijn de concentraties het hoogst en kan een extra verhoging sneller tot knelpunten leiden. Vegetatie wordt daarom door Rijkswaterstaat niet als maatregel ter</p>

¹¹ Dit is alleen anders als er milieunormen worden overtreden.

	verbetering van de luchtkwaliteit ingezet.
--	--

Volgnummer: 24		Afzender: Stichting Groene Hart	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>Voor het Hoofdwegennet is het vreemd om regionaal sluijverkeer te introduceren als aspect. Regionaal verkeer is immers voor het Onderliggend Wegennet.</p> <p>Combinatie met een aan te leggen spoorverbinding Utrecht – Breda zou ons inziens moeten worden meegenomen in de vervolgstudies. Op de lange termijn is dat zeker een optie.</p> <p>Een extra aansluiting Gorinchem – Noord volgt niet uit de doelstellingen van het project, faciliteert enkel de gemeente Gorinchem bij een planologisch niet zeker project, gezien de ligging in het Nationaal Landschap Groene Hart, buiten Bestaand Stads en dorpsgebied en ontbreken adequate infrastructuur. RWS lijkt nu de wegbereider te worden van de gemeente Gorinchem. Zo wordt op rijkskosten de gemeente geholpen.</p>		<p>Bij aanleg en uitbreiding van het Hoofdwegennet wordt altijd gekeken naar de effecten op het Onderliggend wegennet. In principe geldt dat bij de verbetering van de doorstroming op het Hoofdwegennet er sprake zal zijn van vermindering van sluijverkeer op het Onderliggend wegennet.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hoopolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p> <p>De aansluiting Gorinchem-Noord, ten behoeve van het toekomstige bedrijventerrein Groote Haar, is opgenomen in het Voorkeursalternatief. De realisatie van de aansluiting is gebaseerd op de bestuurlijke overeenkomst voor de Betuweroute¹². Mogelijk wordt de aansluiting door de gemeente Gorinchem eerder gerealiseerd dan de verbreding van de A27. Hierover vindt momenteel bestuurlijk overleg plaats.</p>	

¹² Projectovereenkomst tussen de gemeente Gorinchem en NS Railinfrabeheer B.V. inzake het project Betuweroute.

Volgnummer: 25	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Niet mag worden vergeten in het verdere onderzoek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De zekerheid van een goed woon- een leefklimaat, 24 uur per dag, binnen en buiten in de nabijheid van de A27 en het knooppunt Hooipolder. Daarbij rekening houdend met de overwegende zuid-westelijke windrichting in Nederland. • Waarborg voor een goede volksgezondheid. Denk daarbij aan luchtverontreiniging / uitlaatgassen / fijn stof / geluid / visuele hinder / stress / trillingen etc. • De gekozen oplossing moet veel meer worden ingezet op het oplossen van de problemen in de praktijk. Alles wordt gebaseerd op modellen en aannames. Zet in op een gedegen analyse van de werkelijke situatie in de omgeving van het knooppunt. De thans voorgestelde oplossing voor knooppunt Hooipolder is onvoldoende. Eén verbindingsboog lost het echte probleem rond Hooipolder niet op. De toerit van A59 naar het noorden en de doorgang op de A 59 van Oost naar West en West naar Oost zijn en blijven hiermee een groot probleem. Niet alleen op het knooppunt zelf en met name de filevorming op de A59 tot aan afrit Waspik maar vooral het daarmee gepaard gaande sluipverkeer wat hierdoor ontstaat. Veel verkeer neemt de afslag Waspik om door de polder en door de kern Raamsdonk het knooppunt te omzeilen. Deze verkeersdruk komt daarmee altijd door de Kerklaan en veroorzaakt veel overlast en verkeersonveiligheid op een lokale route die hier niet op is toegerust. 	<p>Alle genoemde aspecten, waaronder 'luchtkwaliteit' en 'geluid', worden in het milieueffectrapport onderzocht. Hierbij moet worden voldaan aan de geldende Europese luchtkwaliteitseisen, welke zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met windrichtingen. Stress en trillingen zijn geen onderdeel van de milieueffectrapportage.</p> <p>Voor het uitvoeren van deze opdracht is het gebruik maken van modellen en aannames de geaccepteerde, voorgeschreven werkmethode.</p> <p>De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hooipolder (motie Kuiken¹³). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Overige effecten, zoals die op verkeersveiligheid, worden in beeld gebracht volgens algemeen gangbare, voorgeschreven methoden. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaan stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van. In principe geldt dat bij de verbetering van de doorstroming op het Hoofdwegennet er sprake zal zijn van vermindering van sluipverkeer op het Onderliggend wegennet.</p>

¹³ Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

<ul style="list-style-type: none"> • Los van alle mogelijke maatregelen die uit de uit te voeren onderzoeken kunnen voortvloeien lijkt de toekomstige woonsituatie vlak langs de snelweg niet aanvaardbaar. • Aandachtspunt: zorgvuldige en tijdige communicatie naar de betrokken bewoners en grondeigenaren. 	<p>Het is thans budgettair niet haalbaar om een volledig knooppunt aan te leggen. De verbindingsboog wordt zodanig aangelegd, dat deze in de toekomst deel uit kan maken van een volledig knooppunt.</p> <p>De effecten op het onderliggend wegennet zullen ook bekeken worden in het milieueffectrapport.</p> <p>Of de woonsituatie langs de snelweg aanvaardbaar is, zal worden toegelicht in het ontwerptractébesluit. Uitgangspunt hierbij zijn de wettelijke normen voor onder andere geluid.</p> <p>Via de nieuwsbrief van het project kunt u op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen binnen het project en wanneer er bijvoorbeeld informatiebijeenkomsten zijn. U kunt zich abonneren via www.rijkswaterstaat.nl.</p>
--	--

Volgnummer: 26	Afzender: Gemeenten Oosterhout en Breda
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="292 528 836 1223"> <p>• Knooppunt Hooipolder: Zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op met name de A59 is in het geding. Het goed functioneren van het knooppunt Hooipolder is van groot belang voor het functioneren van de zogenaamde Ruit van Breda en daarmee voor de bereikbaarheid van de diverse economische toplocaties in West-Brabant. Als gevolg van structurele files op de A59 aan de west- en oostzijde van het knooppunt Hooipolder ondervinden de gemeenten rond het knooppunt, waaronder Oosterhout, voorts veel overlast van sluisverkeer dat via het onderliggend wegennet Hooipolder probeert te ontwijken. Het is ons inziens noodzakelijk dat het knooppunt Hooipolder wordt omgebouwd tot een volwaardig knooppunt aangezien dit de enige voldoende robuuste oplossing is. In het vervolgproces dienen verdere optimalisaties planologisch mogelijk te blijven. Wij denken daarbij met name aan het 'uit de regeling halen' van het rechts afslaand verkeer.</p> <li data-bbox="292 1693 836 1951"> <p>• Hooipolder – Sint Annabosch: In het voortraject is ons inziens niet voldoende inzichtelijk gemaakt of en in hoeverre de voorziene capaciteitsuitbreiding op de aangrenzende autosnelwegen A27 en A58 tot capaciteitsproblemen op het meest zuidelijke deel van de A27 zal leiden. In het MER zou dat nader moeten worden onderzocht.</p> 	<p data-bbox="863 557 1445 1256">De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hooipolder (motie Kuiken¹⁴). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaande stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van. In principe geldt dat bij de verbetering van de doorstroming op het Hoofdwegennet er sprake zal zijn van vermindering van sluisverkeer op het Onderliggend wegennet.</p> <p data-bbox="863 1285 1445 1429">Het is thans budgettair niet haalbaar om een volledig knooppunt aan te leggen. De verbindingsboog wordt zodanig aangelegd, dat deze in de toekomst deel uit kan maken van een volledig knooppunt.</p> <p data-bbox="863 1458 1445 1664">Een zogenaamde vrije rechtsaffer zou mogelijk in te passen zijn in het ontwerp. Het effect ervan zou moeten worden onderzocht, maar wordt niet groot verondersteld. Een rechtsaf richting bij een verkeerslicht kent weinig conflicten in de verkeerslichtregeling en kan daardoor relatief veel tijd groen krijgen.</p> <p data-bbox="863 1720 1445 1977">In het milieueffectrapport zullen de effecten op verkeerskundig gebied, voornamelijk op doorstroming, worden onderzocht tot de eerst volgende aansluiting buiten de projectgrens. Voor het hiernaast genoemde traject zal dit dus zijn tot de aansluiting Oosterhout (nr. 19). Indien de effecten op bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit, daar zodanig zijn dat problemen te verwachten zijn, zal dit nader worden</p>

¹⁴ Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

<ul style="list-style-type: none"> • Spoorlijn Breda – Utrecht: Wij vinden het belangrijk dat er ruimte blijft voor een toekomstige spoorlijn Breda – Utrecht, parallel aan de A27. Door de minister is eerder toegezegd dat een toekomstige spoorlijn 'niet onmogelijk' zal worden gemaakt (een situatie waarbij de A27 wordt verbreed, zonder dat dit grote barrières of hoge kosten oplevert voor een toekomstige spoorlijn in dezelfde corridor). Wij constateren echter dat er de afgelopen periode nauwelijks aandacht is geweest voor het niet onmogelijk maken van een eventuele spoorlijn. In het voortraject is een aantal potentiële knelpunten geïdentificeerd. Wij verzoeken u om in het vervolgotraject expliciet inzichtelijk te maken wat voor consequenties de keuze voor het voorkeursalternatief zou hebben voor de toekomstige aanleg van een spoorlijn Breda – Utrecht op deze potentiële knelpunten. 	<p>onderzocht.</p> <p>Voor de verkeerskundige effecten zal er ook gekeken worden naar het gehele NoMo-traject Gorinchem - Sint-Annabosch.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hoopolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
--	--

<p>Volgnummer: 27</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Mijns inziens is het concept met spitsstroken enigszins achterhaald; in veel gevallen (zoals nu op de A12) wordt er binnen enkele jaren gepoogd om een permanente openstelling te bewerkstelligen.</p> <p>Bovendien is het zo dat indien een ieder zich aan de algemene verkeersregels houdt, de spitsstrook (voor zover aan de linkerzijde) slechts gebruikt wordt om in te halen als het relatief rustig is; als het druk is gaat de spitsstrook open vanwege het aanbod. Daarbij komt dat over het algemeen een openstelling van de spitsstrook gepaard gaat met een veelal onwenselijke verlaging van de maximum snelheid; 130 km/h is immers de nieuwe norm en daar zou elk wegontwerp aan dienen te voldoen.</p> <p>Ik zou graag zien dat het hele idee van spitsstroken op de A27 verdwijnt en er direct besloten wordt tot een volwaardige 2x3 autosnelweg met een optie voor een 4e rijstrook in beide richtingen op het traject Everdingen - Hooipolder, waarbij de nieuwe brug over de Merwede 2x4 rijstroken krijgt + de huidige brug over de Merwede een volwaardige provinciale parallelweg wordt met ruimte voor een dubbelzijdig fietspad, een baan voor langzaam verkeer en een 80 km/h weg conform huidige normen.</p>	<p>In de voorafgaande Verkenning A27 Houten-Hooipolder is gebleken dat spitsstroken de beste oplossing bieden voor het gesignaleerde doorstromingsprobleem gezien het beschikbare budget. De openingstijden worden gebaseerd op het verkeersaanbod en kunnen dynamisch geregeld worden. Op de A27 komen de spitsstroken aan de rechterzijde op de huidige vluchtstrook.</p> <p>De norm voor autosnelwegen is, qua snelheid, inderdaad 130 km / uur. Dit geldt voor reguliere rijstroken waar een vluchtstrook beschikbaar is. De verlaging van de snelheid bij spitsstroken hangt samen met het feit dat deze rijstroken smaller kunnen zijn dan reguliere rijstroken en er in ieder geval geen vluchtstrook beschikbaar is. Wanneer alle rijstroken inclusief de spitstroken in gebruik zijn, wordt de maximumsnelheid vanwege de verkeersveiligheid, naar beneden bijgesteld.</p> <p>De indeling van rijstroken in het Voorkeursalternatief is leidend voor het verder uitwerken van de plannen. Daar waar in het Voorkeursalternatief spitsstroken zijn aangegeven, is er geen mogelijkheid daar, binnen dit project, een reguliere rijstrook van te maken. De verkenningsfase is inmiddels afgerond en er is een Voorkeursalternatief gekozen. Binnen het Voorkeursalternatief wordt gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief en het beschikbare budget mogelijk zijn.</p>

Volgnummer: 28	Afzender: Brabantse Milieufederatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<ul style="list-style-type: none"> <p>• Nut en noodzaak capaciteitsuitbreiding:</p> <p>Allereerst erkent de BMF de noodzaak om in infrastructurele zin aanpassingen te doen op dit evidente knelpunt in het rijkswegennet. Een zorgvuldig afgewogen ingreep die recht doet aan de duurzaamheidsdoelstellingen, het beschermen van natuur en landschap en respect voor de leefbaarheid en cultuurhistorie is hier op zijn plaats. Het beschikbare budget lijkt bepalend te zijn geweest en niet de afgewogen ingreep die aan alle aspecten aandacht geeft. Daarmee is deze ingreep niet als voldoende duurzaam en toekomstvast te karakteriseren. Dit is temeer te betreuren daar organisaties als de onze hebben geparticipeerd in het voortraject terwijl de resultaten van die inbreng en tijdsinvestering nauwelijks terug te vinden zijn in de thans voorliggende plannen.</p> <p>In onze ogen is het alternatievenonderzoek niet af en het inzicht in het doelbereik nog niet compleet. Het is gebaseerd op de groeiscenario's die op hoogconjunctuur zijn gebaseerd, er is te weinig ingezet op andere oplossingsrichtingen dan capaciteitsuitbreiding, een hoogwaardige en toekomstvaste openbaar vervoerverbinding op de corridor Breda – Utrecht is vroegtijdig en onterecht geschrapt.</p> <p>• Verkeersmodel- en prognoses:</p> <p>Berekeningen op basis van het scenario met een lagere economische groei zijn ons niet voorgelegd, ondanks ons herhaald verzoek. De vraag welke alternatieven bieden voldoende bereikbaarheid / doorstroming bij een minder sterke stijging van de mobiliteit, kan nog niet worden beantwoord. Dit onderzoek is dus nog niet af.</p> <p>• Beïnvloeding van de mobiliteitsbehoefte en de capaciteitsvraag:</p> <p>Wij vinden het van groot belang dat realistische mogelijkheden voor goede en betaalbare ruimtelijke inpassing van hoogwaardige, toekomstvaste openbaar vervoervoorziening op deze corridor wordt gewaarborgd. We vragen ons af welke niet-onnodig dure mogelijkheden voor inpassing van een spoorlijn Breda – Utrecht nog</p> 	<p>De Verkenningfase is afgerond met de beslissing van de Minister voor het Voorkeursalternatief.</p> <p>De genoemde aspecten worden meegenomen in het verdere onderzoek.</p> <p>Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project. Er is echter ook naar andere (milieu)aspecten gekeken. Zij bleken weinig tot niet onderscheidend te zijn voor de keuze van het Voorkeursalternatief. Zie voor uitgebreidere informatie het Trechteringsdocument.</p> <p>De BMF is lid van de Maatschappelijk Adviesgroep voor dit project en heeft daarmee een zinnvolle inbreng geleverd in het besluitvormingsproces.</p> <p>Het is de lijn van de Minister om haar besluiten te baseren op het hoge groeiscenario. Voor het MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) is er wel gekeken naar het hoge en lage economische groeiscenario.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke</p>

<p>resteren bij realisatie van alternatief E?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ruimtelijke inpassing en milieuaspecten: De voorgenomen capaciteitsuitbreiding mag geen afbreuk doen aan de kwaliteiten en waarde van natuur-landschap, wateren, cultuurhistorische objecten en de leefomgeving. Tot nu toe is daar te weinig aandacht voor geweest. We verzoeken deze uitgangspunten als randvoorwaarde aan de ontwerpogave te koppelen. <p>Een tweede belangrijke randvoorwaarde die we bepleiten is het vestigen van een zodanig ruimtelijke reservering parallel aan de A27 Breda – Utrecht dat in de toekomst op een betaalbare manier een hoogwaardige toekomstvaste OV-verbinding tussen Breda en Utrecht gerealiseerd kan worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Commissie voor de milieueffectrapportage: De commissie voor de m.e.r. zou in de gelegenheid moeten worden gesteld tijdig advies uit te brengen over het voornemen en de vervolgstappen. Informatiebijeenkomsten: Het bevreemdt ons dat de informatiebijeenkomsten voor betrokkenen zijn belegd in de maanden nadat de termijn om zienswijzen op het voornemen in te dienen is gesloten. 	<p>spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen.</p> <p>De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding.</p> <p>Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p> <p>De genoemde aspecten worden meegenomen in het verdere onderzoek. Het ontwerp-tracébesluit zal in relatie tot deze aspecten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Er worden binnen het project geen ruimtereserveringen vast gelegd anders dan die nodig zijn voor de uitvoering van het Voorkeursalternatief.</p> <p>De minister heeft het project voorgedragen voor plaatsing op bijlage II van de Crisis- en herstellwet. De commissie voor de milieueffectrapportage zal als gevolg van deze plaatsing niet worden geraadpleegd.</p> <p>De informatiebijeenkomsten waren niet bedoeld om mondelinge zienswijzen in te dienen. De zienswijzen konden vooraf zowel schriftelijk als mondeling worden ingebracht.</p>
--	--

Volgnummer: 29	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>In de huidige situatie is er sprake van een agrarisch perceel van circa 9 ha, in de noord-oostelijke oksel van knooppunt Hoopolder (grenzend aan de A27 en A59). Door de omvang, ontsluiting, waterhuishouding en ligging is dit voor de eigenaren en gebruikers een gangbaar en gewild perceel. Met de beoogde verandering van het knooppunt Hoopolder wordt het totale oppervlak zo klein dat het perceel landbouwkundig minder geschikt zal zijn voor alle teelten die er nu wel plaats vinden. Bovendien zal door de aan te leggen verbindingsboog de vorm van het perceel zodanig worden aangetast dat er veel incurante hoeken zullen ontstaan. De huidige indeling van het kavel zal sterk versnipperen. De waterhuishouding wordt volledig doorbroken. Om de beperkte mogelijkheden voor het restperceel voor het landbouwkundig gebruik veilig te stellen zal de waterhuishouding op orde moeten blijven.</p>	<p>De waterhuishoudkundige aspecten zullen worden onderzocht in het milieueffectrapport.</p> <p>Bij het ontwerp proberen we het ontstaan van overhoeken zoveel mogelijk te vermijden. Daarnaast zal bij de grondverwerving voor dit project er rekening gehouden worden met dit aspect.</p> <p>Mocht u van mening zijn dat u schade lijdt door dit project, bijvoorbeeld door waardevermindering van uw perceel, dan kunt u een beroep doen op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.</p>

Volgnummer: 30	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Wij zijn beide eigenaar en hoofdbewoner van een pand en perceel grenzend aan de A27 gedeelte Werkendam – Scheiwijk. Achter onze achtertuin liggen de rijbanen verhoogd en is een geluidscherm geplaatst (hemelsbreed, geschat tussen de 20 en 25 meter).</p> <p>• Geluid: Wij verwachten dat het aspect geluid wordt beoordeeld aan de thans geldende normen en dat er voldoende maatregelen worden genomen zodat de huidige situatie niet verslechtert. Verder gaan we er vanuit dat in de MER de voorliggende plannen worden aangemerkt als een nieuwe autosnelweg en dat op het aspect van geluid de thans strengere normen zullen gelden. Er zijn diverse maatregelen genomen die vanzelfsprekend verouderd zijn.</p> <p>• Milieu: Naar onze mening zal er zonder de juiste maatregelen sprake zijn van een nog verder verslechterende woon- en leefomgeving. De huidige concentraties fijnstof zijn al boven de norm en dient niet nog meer te worden.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht.</p> <p>Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Van een akoestisch onderzoek naar de effecten van de verbreding van de A27 als ware het een nieuwe weg, kan alleen sprake zijn indien er voor de A27 nog geen geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer.</p> <p>Omdat er al GPP's zijn vastgesteld, zullen de akoestisch effecten van de verbreding van de A27 getoetst worden aan deze GPP's en niet aan de voorkeurswaarde van 50 dB Lden.</p> <p>Bij het aspect luchtkwaliteit zal in het milieueffectrapport worden voldaan aan de geldende Europese luchtkwaliteitseisen, welke zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Maatregelen zoals afscherming of</p>

<p>Ten tweede zal bij het uitwerken van de plannen rekening gehouden moeten worden met de effecten van hemelwaterafvoer van de rijksweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Natuur: Wij verwachten dat bij het opstellen van de MER rekening gehouden wordt met de groenstrook tussen de A27 en de woonwijk aangezien hier bepaalde soorten vogels hebben gevestigd die elders zeldzaam zijn. 	<p>snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p> <p>Ook de afvoer van hemelwater is een aspect dat in het ontwerp en het milieueffectrapport wordt meegenomen.</p> <p>In het kader van de milieueffectrapportage wordt er een natuurinventarisatie uitgevoerd. De effecten van het project op de aanwezige flora, fauna en overige natuurwaarden worden daarna bepaald. Daarbij wordt rekening gehouden met de beschermde soorten. Het project zal daarnaast moeten voldoen aan de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.</p>
---	--

Volgnummer: 31	Afzender: Natuurbeschermingsvereniging Altenatuur
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<ul style="list-style-type: none"> • Win-winvorstellen bij de verbreding: Als de wegverbreding er komt hebben wij wel vragen over lucht- en lichtverontreiniging en geluidsoverlast. We gaan er van uit dat u bij de aanleg van de verbredingen en vooral bij de verdubbeling van de brug over de Boven Merwede hiermee rekening houdt. Naar onze mening is er veel te winnen als u de nieuwe energiezuinige snelwegontwerpen toepast. Daardoor kan er al veel aan de drie problemen gedaan worden. Wij zouden het ook zeer op prijs stellen als u onderzoekt hoe energiewinning in de weg en de omgeving ervan toegepast zou kunnen worden. Maatregelen om het energiegebruik terug te dringen en nieuw energiebronnen economisch haalbaar te maken zien wij graag toegepast. • Rijkere natuur en een rijker landschap: De A27 vormt nu al een grote barrière tussen de bestaande natuurgebieden in het Land van Heusden en Altena en de Brabantse Biesbosch. Door de verbreding zal dit zeker niet minder worden. Bij het verbreden van de weg zou de toename van de biodiversiteit in een win-winsituatie gerealiseerd moeten gaan worden. Door bijvoorbeeld langs de weg aarden wallen op te werpen met een rijke inheemse begroeiing kan zowel de geluidsoverlast als de luchtverontreiniging worden verzacht. De wallen vormen door hun robuustheid ook een onderdeel van groene netwerken die zo belangrijk zijn voor een vitale biodiversiteit. We gaan er vanuit dat natuurverlies gecompenseerd wordt elders in de streek, waarbij er recht gedaan wordt aan het eerder voornemen om een maximale ecologische verbinding (nat en droog) van de Biesbosch met het oostelijk deel van het Land van Heusden en Altena tot stand te brengen. 	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht. Verstoring door licht zal, zo nodig, bij het aspect natuur worden onderzocht in het milieueffect.</p> <p>Bij het nader uitwerken van het Voorkeursalternatief zal, zo veel mogelijk, een duurzaam ontwerp gemaakt worden. Daarbij is niet het primaire doel om te zoeken naar maatregelen om het energiegebruik terug te dringen of nieuwe vormen van energiewinning economische haalbaar te maken.</p> <p>In het ontwerp tracébesluit / milieueffectrapportage zal gekeken worden hoe kan worden voldaan aan de Flora- en faunawet alsmede de Natuurbeschermingswet. Indien nodig zullen er compenserende en/of mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Bij de verdere beoordeling is barrièrewerking een aspect dat bekeken worden. De bestaande faunapassages zullen in ieder geval gehandhaafd blijven en zo nodig aangepast.</p> <p>Indien voor geluidsoverlast afscherming nodig is, zal per locatie worden beoordeeld of dit in de vorm van een scherm of wal zal worden gedaan. Dit is afhankelijk van, onder andere, het ruimtebeslag. Daarbij is er voor de A27 een Inpassingsvisie opgesteld die zo veel mogelijk vrij uitzicht op het polderlandschap voor staat.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit kan vegetatie verschillende effecten met zich meebrengen. Door verminderde verwaaiing van luchtverontreinigende stoffen dicht langs de weg, kunnen de concentraties verhogen. Direct langs de weg zijn de concentraties het hoogst en kan een extra verhoging sneller tot knelpunten leiden. Vegetatie wordt daarom door de Minister niet als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit ingezet.</p>

<p>Het onlangs voor veel geld gerestaureerde Fort Altena (cultureel erfgoed) kan door deze aanpak nog beter tot zijn recht komen. Onderzocht zou moeten worden of ecologische verbinding in oost-west richting, over de snelweg, een versterking kan vormen voor de bestaande natuur in het Land van Heusden Altena en de Biesbosch.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbetering openbaar vervoer: We willen dat het mogelijke spoortracé Breda – Utrecht betaalbaar open wordt gehouden. 	<p>Fort Altena wordt onder het aspect Cultuur historie in de milieueffectrapportage meegenomen.</p> <p>Ecologie is een onderdeel van het ontwerp-tracébesluit / milieueffectrapport. Indien er maatregelen getroffen moeten worden, zal dit uit het onderzoek blijken.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
--	--

Volgnummer: 32		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>Mogelijkheden tot verzakking nieuw en zwaarder wegdek. Sinds begin jaren '90 is er wateronttrekking door OASEN (waterschap Rivierenlanden) in direct omgeving. Deze erkennen deels probleem van verzakking maar er wordt zorgvuldig met precedent gewerkt om uitkeringen te voorkomen. Onderzoek vindt plaats op grondwaterniveau en niet op (leeggezogen) ontbrekende lagen. Afspraak om deze aan te vullen met water uit de Lek zijn nooit nagekomen. Er wordt al gratis water onttrokken en voorkomen moet worden dat de gemeenschap later nog met extra kosten wordt opgescheept. De waterwinning houdt zich niet aan gemeentegrenzen en gaat vrij ver, zeker in directe omgeving (ondergrond) A27.</p>		<p>In de milieueffectrapportage wordt aandacht besteed aan de aspect 'bodem' en 'water'. Hierin wordt onder andere gekeken naar de geotechnische aspecten.</p> <p>Eventuele zettingen van de nieuwe weg worden in de planuitwerking nader bekeken. Indien nodig worden maatregelen getroffen om zettingen te voorkomen.</p> <p>Overigens is het nieuwe wegdek niet per definitie zwaarder. De bovenste laag asfalt wordt verwijderd (gefreesd), alvorens de nieuwe laag wordt aangebracht.</p> <p>De effecten van waterwinning op het waterpeil zijn primair een verantwoordelijkheid van het waterschap en zullen derhalve ook niet in het milieueffectrapport van de A27 worden bekeken.</p>	

<p>Volgnummer: 33</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>In het onderzoek vraag ik u vooral aandacht te hebben voor de toename van het geluid en de effecten van onder meer de direct omwonenden/bedrijven op hun woonleefomgeving. Een verbreding zal de snelweg dichterbij brengen en de waarde van objecten beïnvloeden.</p> <p>Ik wil u vragen hier serieus mee om te gaan, belanghebbenden nadrukkelijk te betrekken in het proces en naar aanvaardbare oplossingen te zoeken indien nodig.</p>	<p>Er zijn diverse aspecten die relevant zijn voor de leefomgeving. Deze worden onderzocht in het ontwerptractébesluit / milieueffectrapport. Onder andere gaat het dan om geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale aspecten.</p> <p>Het aspect geluid wordt onder andere in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerptractébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Mocht u van mening zijn dat u schade lijdt door dit project, bijvoorbeeld door waardevermindering van uw woning, dan kunt u een beroep doen op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.</p> <p>Alle belanghebbenden worden direct of indirect bij de verdere planuitwerking betrokken. Dit gaat onder andere via de Bestuurlijke en Maatschappelijke Adviesgroep en informatiebijeenkomsten. Daarnaast kunt u via de nieuwsbrief van het project op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen binnen het project en wanneer er bijvoorbeeld informatiebijeenkomsten zijn. U kunt zich abonneren via www.rijkswaterstaat.nl.</p>

Volgnummer: 34	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Terugdringen van het verkeerslawaai, zo mogelijk door innovatieve technieken. Bij windrichtingen tussen zuidwest en noordoost (met de zon mee) golft en rolt het lawaai van de A27 vaak over de kern Hoogblokland, wat het woongenot bederft. Terugdringen en opvangen van fijn stof dat op de kern van Hoogblokland neerdaalt, in het bijzonder bij windrichtingen van zuidwest tot noordoost (met de zon mee). Een mogelijkheid zou zijn een hoge haag van coniferen langs de weg te zetten.</p>	<p>De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'geluid' worden in het milieueffectrapport onderzocht.</p> <p>Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerptractébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p> <p>Bij het aspect luchtkwaliteit zal onder andere rekening gehouden met windrichtingen. Voldaan moet worden aan de geldende Europese luchtkwaliteitseisen, welke zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Maatregelen zoals afscherming of snelheidsverlaging zullen in het belang van de luchtkwaliteit alleen worden getroffen wanneer grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen worden overschreden. Deze toets zal plaats vinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het project A27 is opgenomen. Eventuele maatregelen zullen dan ook in het kader van NSL worden uitgevoerd.</p> <p>Verder kan vegetatie voor de luchtkwaliteit zowel positieve als negatieve effecten met zich meebrengen. Het negatieve effect is dat, door verminderde verwaaiing van luchtverontreinigende stoffen dicht langs de weg, de concentraties kunnen verhogen. Direct langs de weg zijn de concentraties het hoogst en kan een extra verhoging sneller tot knelpunten leiden. Vegetatie wordt daarom door Rijkswaterstaat niet als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit ingezet.</p>

<p>Volgnummer: 35</p>	<p>Afzender: Erfgoed Altena</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Erfgoed Altena is een platform van cultuur historische organisaties uit het Land van Heusden en Altena, die zich inzet voor het behoud van ons cultureel erfgoed in onze regio.</p> <p>In het bijzonder willen wij aandacht vragen voor het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het tracé ligt middenin het inundatiegebied en de schootsvelden van fort Altena. Te allen tijde moet voorkomen worden dat opnieuw een deel van het Fort Altena wordt opgeofferd voor de A27.</p> <p>Ook vragen wij uw aandacht voor de molen Het Landeke, dat de status van rijksmonument heeft. Ook deze molen ligt vlakbij de A27 aan de Schans. Deze poldermolen uit 1902 is één van de laatste door windkracht aangedreven poldermolens van Nederland. De poldermolens zijn karakteristiek voor ons laaggelegen gebied.</p> <p>Naast de molen en het fort van de Nieuwe Hollandse Waterlinie vragen wij u zorg te dragen voor het behoud van het cultureel erfgoed langs het hele tracé in het Land van Heusden en Altena.</p>	<p>Bij de planuitwerking zal zo veel mogelijk rekening gehouden worden met Fort Altena. In het Voorkeursalternatief wordt Fort Altena aan de oostzijde niet geraakt. Ook de schootsvelden worden niet geraakt. De oostelijke rijbaan zal ter plaatse van het Fort Altena nauwelijks of niet verbreed worden. De westelijke rijbaan behoeft wel verbreding. Dit doordat ter plaatse van het Fort Altena drie rijstroken + invoegstrook + een vluchtstrook gepland zijn.</p> <p>In het Voorkeursalternatief wordt de molen zelf niet geraakt. Wel is er waarschijnlijk grond benodigd van het perceel waarop de molen staat.</p> <p>In de milieueffectrapportage worden de aspecten Cultuurhistorie en Archeologie onderzocht waarbij ook visuele aspecten worden behandeld, zoals zichtrelaties. Hierbij hebben de door u genoemde locaties onze aandacht.</p>

Volgnummer: 36		Afzender: Brabants Landschap	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>Wij vragen hierbij aandacht voor een aantal punten op het gebied van natuur en cultuurhistorie in het Brabantse deel van het projectgebied.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effecten op natuur: De A27 kruist op enkele punten ecologische structuren (ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzone). Specifiek het natuurgebied de Zevenbansche Boezem en verbindingzone Vierbansche Gantel / Hellegat. Ondanks dat hier al beperkt ontsnipperingsmaatregelen zijn uitgevoerd, vormt de A27 een forse barrière. Wij vragen u bij de effectbeoordeling aandacht te besteden aan de gevolgen van de beoogde verbreding op deze natuurgebieden en de genoemde barrièrewerking. Gelet op de slechte beperkte ecologische uitwisselingsmogelijkheden in dit deel van het traject pleiten wij ervoor om de bestaande faunapassages als onderdeel van dit project substantieel te verbeteren. • Effecten op cultuurhistorische waarden: In het trechteringsdocument geeft u aan dat u samen met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed aandacht wilt besteden aan de te verwachten negatieve gevolgen van de verbreding op dit deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. We willen graag meedenken over een zo goed mogelijke inpassing en in het bijzonder aandacht vragen voor mogelijkheden om de beleving en recreatieve ontsluiting van Fort Altena te versterken. • Relatie met het Deltaprogramma Rivieren: De afgelopen periode is in het kader van het Deltaprogramma Rivieren verkend welke maatregelen in de toekomst noodzakelijk zijn voor het garanderen van hoogwaterveiligheid. Hierbij is onder ander gekeken naar aanpassingen aan de bestaande Merwedebrug, aanleg van de beoogde nieuwe Merwedebrug en de mogelijkheid voor een nevengeul door ons natuurgebied de Sleeuwijkerwaard. Hierbij is gebleken dat er goede mogelijkheden zijn om beide projecten te koppelen. Wij worden graag bij verdere concretisering hiervan betrokken. 		<p>In het ontwerptractébesluit / milieueffectrapportage zal gekeken worden hoe kan worden voldaan aan de Flora- en faunawet alsmede de Natuurbeschermingswet. Indien nodig zullen er compenserende en/of mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Bij de verdere beoordeling is barrièrewerking een aspect dat bekeken zal worden. De bestaande faunapassages zullen in ieder geval gehandhaafd blijven en zo nodig aangepast. Het project heeft geen opdracht en daarmee geen budget om (bestaande) faunapassages substantieel te verbeteren.</p> <p>In het verleden zijn er overleggen geweest over Fort Altena met alle betrokken partijen waaronder Brabants Landschap. Bij de verdere planuitwerking zal dit contact worden voortgezet.</p> <p>Bij de aanleg van de nieuwe brug wordt voldaan aan de wensen van het Deltaprogramma. Ook voor de bestaande brug zullen binnen het project aanpassingen worden doorgevoerd ten behoeve van de hoogwaterveiligheid. Op deze manier wordt er ruimte gecreëerd zodat door het Deltaprogramma een nevengeul aangelegd kan worden.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Toepassen 'smart mobility': In de Maatschappelijk Adviesgroep hebben wij met de Brabantse Milieufederatie gepleit voor een toekomstgerichte mobiliteitsaanpak, met ruimte voor toepassing van moderne technologieën op het gebied van wegontwerp, snelheidsadaptie, voertuiggeleiding en beïnvloeding mobiliteitsgedrag. <p>Ook het openhouden van de mogelijkheid in de toekomst een spoorverbinding te realiseren is hierbij genoemd.</p>	<p>Het Voorkeursalternatief wordt volgens de geldende normen en richtlijnen verder uitgewerkt. Momenteel is toepassing van smart-mobility hier niet in opgenomen.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hoopolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
--	--

<p>Volgnummer: 37</p>	<p>Afzender: Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO) Afdeling Altena Biesbosch en Waalwijk – Geertruidenberg</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<ul style="list-style-type: none"> <p>• Zienswijze: De zienswijze heeft betrekking op deeltrajecten 3 (Scheiwijk – Werkendam) en 4 (Werkendam – Hooipolder). De plannen tot verbreding van de A27 treft meerdere agrarische bedrijven die gelokaliseerd zijn langs de betreffende rijksweg en heeft effecten op het woon-, leef- en werkklimaat en de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven. Middels deze zienswijze wil ik u namens de voornoemde ZLTO-afdelingen verzoeken om bij het uitvoeren van de MER en de daarbij behorende milieuonderzoeken rekening te houden met de belangen van de betreffende leden.</p> <p>• Belangen van de ondernemers in de agrarische sector: De agrarische sector dient als belangrijke groep van belanghebbenden te worden beschouwd wanneer het gaat om (grootschalige) ruimtelijke projecten zoals de verbreding van de A27. De bedrijfsactiviteiten in de agrarische sector zijn nauw verbonden met de milieurelevante aspecten bij de MER (geluid, lucht, gezondheid, veiligheid, natuur, ruimtegebruik, sociale aspecten en economie). De verbreding heeft ook direct effect op de beperking van ruimtegebruik voor ZLTO-leden. Een voorbeeld hiervan is dat sommige leden zelfs in dit vroege stadium al worden geconfronteerd met de onmogelijkheden om concrete (bouw)plannen te realiseren doordat gemeenten rekening (kunnen) houden met de beoogde verbredingszone voor de A27. Deze effecten zullen naar verwachting meer leden treffen en dit kan leiden tot een (onevenredige) belemmering in de mogelijkheden om zich naar de toekomst toe duurzaam, flexibel en economisch rendabel te kunnen ontwikkelen.</p> <p>Voorts verzoek ik u om gericht in kaart te brengen wat de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen zijn van de beoogde plannen voor de leden waarvan de percelen zijn gelegen in of naast het plangebied. Dat geldt in het bijzonder voor maatregelen die kunnen worden getroffen om de ontwikkeling van (toekomstige)</p> 	<p>Bij het opstellen van de milieueffectrapportage wordt rekening gehouden met de belangen van alle omwonenden zoals de effecten van geluid, lucht, gezondheid, ruimtegebruik en economie.</p> <p>Het feit dat gemeenten rekening houden met de toekomstige verbreding van de A27 is bedoeld om te voorkomen dat er ontwikkelingen plaats vinden binnen de zone die straks benodigd is voor de verbreding van de weg. Deze zouden dan immers weer ongedaan moeten worden gemaakt met alle (maatschappelijke) kosten van dien.</p> <p>Op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening geldt er voor de A27 tussen Scheiwijk en Werkendam een reserveringsgebied voor 2 rijstroken en tussen Hooipolder en Werkendam een reserveringsgebied van 1 rijstrook. Gemeenten mogen in deze reserveringsgebieden in bestemmingsplannen geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken.</p> <p>Indien voor de verbreding landbouwgronden moeten worden aangekocht, zal altijd bekeken worden in hoeverre bedrijfsuitoefening geschaad wordt.</p> <p>Mocht uit de onderzoeken voor het ontwerp-tracébesluit blijken dat mitigerende of compenserende maatregelen benodigd zijn, dan zullen deze worden getroffen. Als het gaat om economische effecten geldt dat u een beroep doet op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Dit indien u van mening bent dat u</p>

bedrijfsactiviteiten nu en in de toekomst te kunnen waarborgen.	schade lijdt door dit project, bijvoorbeeld door waardevermindering van uw perceel of omzetschade van uw bedrijf.
---	---

Volgnummer: 38		Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>Ter behoud van alle rechten wil ik middels dit schrijven mijn zienswijze bekend maken inzake dit voornemen en deze zal, binnen een daartoe te bepalen redelijke termijn, worden, met eventuele nadere aanvullende en uitbreidende gronden, onderbouwd wanneer mij alle ter zake doende stukken aangaande het voornemen van de op te stellen MER alsmede het (ontwerp)tracébesluit van het project A27 Houten – Hooipolder ter beschikking zijn gesteld.</p>		<p>Het is niet nodig om zienswijze in te dienen tegen dit Voornemen om uw rechten te behouden. Het eerst volgende formele moment wanneer u kunt inspreken is ten tijde van het Ontwerptracébesluit in 2016. Dit staat vrij voor een ieder. Om beroep te kunnen aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient u wel eerst een zienswijze in te dienen op het Ontwerptracébesluit.</p>	

Volgnummer: 39		Afzender: Stichting Leefbaarheid Tull en 't Waal	
Kernpunt(en) van de zienswijzen:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>De ligging van Tull en 't Waal is dusdanig dat bij de heersende Westenwind het geluid van het verkeer op de brug over de Lek zeer doordringend aanwezig is. Door intensivering van het verkeer zullen de golven van geluid beduidend toenemen.</p>		<p>Het aspect geluid wordt in het milieueffectrapport onderzocht. Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat de geluidsbelasting niet toeneemt door een wijziging aan de weg. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit zal vervolgens worden onderzocht of het nodig is maatregelen te treffen. Maatregelen zoals een stiller wegdek of afscherming, zullen echter alléén worden getroffen, wanneer er sprake is van een overschrijding van geluidnormen én indien deze maatregelen doelmatig zijn toe te passen. In de huidige situatie kan het zijn dat het geluidproductieplafond nog niet volledig benut is. Een geluidtoename binnen het plafond is toegestaan ongeacht of deze toename ontstaat door een wijziging aan de weg of door autonome groei van het verkeer. In dat geval worden er geen maatregelen getroffen. Zoals hierboven geschetst worden er pas maatregelen overwogen als er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond.</p>	

Volgnummer: 40	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<ul style="list-style-type: none"> • Hergebruik boogbrug A2 naast bruggen Hagestein: Een elegante oplossing voor de uitbreiding van de capaciteit van de A27 bruggen bij Hagestein kan bereikt worden door de oude Lekbrug van de A2 te renoveren en naar de A27 te brengen. • Renovatie en hergebruik serieus bekijken en niet gelijk afdoen als te duur: <u>Voordelen:</u> beperking van de kosten, snelheid, voldoende ruimte voor het verkeer in noordelijke richting, beschikbaar komen van fietspad, behoud van industrieel erfgoed. <u>Nadelen:</u> uitbreiding naar het westen (dichterbij woningen Vianen), renovatie/hergebruik is maatwerk. • Verdere uitwerking: Voor de verdere uitvoering van de milieueffectrapportage en ontwerptractébesluit zou ik graag zien dat het hergebruik van de oude Lekbrug A2 meegenomen wordt en ook (kosten)technisch uitgezocht wordt. Momenteel heeft Rijkswaterstaat het voornemen de oude Lekbrug te slopen maar mijns inziens is dat regelrechte kapitaalvernietiging. Staal in de vorm van een nog functionele brug is veel meer waard dan staal als schroot. <p>Ik zou de uitkomst van de (financiële) afweging betreffende wel/niet hergebruik van de boogbrug gaarne ter informatie ontvangen.</p> 	<p>Naar aanleiding van uw zienswijzen is er expliciet gekeken naar de mogelijke voor- en nadelen van het hergebruik van de oude Lekbrug bij de verbreding van de A27. Uit dit onderzoek is gebleken dat er meer nadelen dan voordelen zijn, waaronder de negatieve effecten op de doorstroming van de Lek hetgeen in strijd is met de eisen vanuit het Deltaprogramma. De oude Lekbrug zal daarom niet worden gebruikt voor de A27.</p> <p>Uit kostenoverweging wordt voor alle kunstwerken (viaducten en bruggen) binnen het project bekeken of renovatie en hergebruik mogelijk is.</p> <p>Zie eerdere reactie, hierboven.</p>

Volgnummer: 41	Afzender: Gemeente Gorinchem
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<ul style="list-style-type: none"> <p>• Deltaprogramma: Wij pleiten voor een integrale benadering van het Deltaprogramma (Merwedebrug) en de A27, opdat in één keer goed de nodige maatregelen worden uitgevoerd. Voorwaarde hierbij is wel dat eventuele maatregelen aan de A27 ten behoeve van het Deltaprogramma ook worden gefinancierd worden door dit programma.</p> <p>• Onderliggend wegennet: Verder zullen de effecten op het onderliggend wegennet goed moeten worden onderzocht, zeker op die punten waar in de eerste fase van dit project gebleken is dat de situatie zal verslechteren, zoals op de Wolpherensedijk in Gorinchem en de Rijksstraatweg in Sleeuwijk. Mocht blijken dat het project A27 inderdaad grote gevolgen heeft op het onderliggende wegennet, dan zal in overleg met betrokken partijen moeten worden gezocht naar oplossingen en wellicht financiering van de benodigde aanpassingen.</p> <p>• Innovatie: Verder vinden wij het belangrijk dat de mogelijkheid wordt geboden om innovatieve oplossingen toe te passen en hiervoor ook de planologische ruimte mogelijk wordt gemaakt indien dit noodzakelijk is.</p> <p>• Fietsverkeer: De gemeente Gorinchem wil het fietsverkeer bevorderen en dit kan beduidend worden verbeterd door het realiseren van een fietsbrug aan de A27 over het Kanaal van Steenenhoek en de spoorlijn Dordrecht – Geldermalsen. Hierdoor wordt de huidige bereikbaarheid – afstand – van industriegebieden en scholengebieden verbeterd en zal een modal-split worden beïnvloed hetgeen ook positieve milieueffecten heeft. Immers de hiervoor genoemde gebieden worden voor een groot deel benaderd vanuit het Land van Heusden en Altena en verwacht mag</p> 	<p>Over het aanpassen van de Merwedebruggen zijn afspraken gemaakt met het Deltaprogramma die de waterafvoercapaciteit op termijn kunnen vergroten. Het project A27 Houten - Hooipolder zal aanpassingen aan de bruggen doorvoeren, zodat het Deltaprogramma op termijn een nevengeul kan realiseren. De bestaande Merwedebrug wordt hergebruikt en in het project wordt een tweede brug erbij gebouwd.</p> <p>De verkeers- en milieueffecten zullen nader worden onderzocht in het milieueffectrapport met betrekking tot de A27 zelf. De effecten op het onderliggend wegennet zullen inzichtelijk worden gemaakt. Uiteraard zullen de uitkomsten met betrokken wegbeheerders worden besproken.</p> <p>Bij het nader uitwerken van het Voorkeursalternatief zal, zo veel mogelijk, een duurzaam ontwerp gemaakt worden. Indien er innovatieve oplossingen mogelijk zijn binnen het Voorkeursalternatief dan kunnen ze in de planuitwerking meegenomen worden. Het is echter niet het primaire doel binnen dit project om innovatieve oplossingen toe te passen. In het Tracébesluit wordt alleen ruimte gereserveerd die benodigd is voor de uitvoering van het project.</p> <p>Deze wens is bekend binnen het project. In de planuitwerking zal bekeken worden of deze wens gehonoreerd kan worden.</p>

worden dat met name het autoverkeer hierdoor zal verminderen.

- **Versnelling proces:**

Doorloop het huidige proces zo snel mogelijk, opdat in 2018 kan worden begonnen in plaats van zoals aangegeven in 2019. Dat in het verdere proces wordt gestuurd op het als eerste realiseren van het tracédeel Scheiwijk – Werkendam en de aansluiting Gorinchem – Noord in het bijzonder.

De huidige planning is dat de realisatie van de verbreding zal plaatsvinden tussen 2019 en 2025. Vooral nog is een sturing op de aanlegvolgorde niet aan de orde.

<p>Volgnummer: 42</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Ik heb geen bezwaar tegen de verbreding van de A27 Houten – Hooipolder. Dit bevordert een goede doorstroming. Wel heb ik bezwaar tegen aanleg van een rondweg op aangrenzende percelen ten aanzien van mijn perceel om op deze wijze de gehele omgeving vol te bouwen! Hiermee wordt de omgeving geschaad en verstoord. Ook de woonrust, de vrijheid wordt geschaad, natuur en ook geluidsoverlast.</p> <p>Ik heb bezwaar dat met die verbreding van de A27 meer toegangswegen worden aangelegd wat schadelijk is voor mijn woonomgeving, rust en vrijheid en natuur.</p> <p>En bezwaar tegen aanleg van fiets en voetpaden op aangrenzende percelen ten aanzien van mijn perceel en door aanleg van wegen heb ik schade aan mijn woning en aan alles. Ook MER betreft.</p> <p>Ook betreft Bestemmingsplan Buitengebied beroep heb ik hierin mijn bezwaar kenbaar gemaakt en ik blijf hierover graag schriftelijk op de hoogte.</p>	<p>Rijkswaterstaat legt binnen dit project geen toegangswegen en fiets- of voetpaden aan in uw omgeving. Aanleg van deze infrastructuur is waarschijnlijk op initiatief van de gemeente Zederik.</p> <p>Dit dient u aan te geven bij de gemeente Zederik.</p>

Volgnummer: 43	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Aansluiting Gorinchem – Noord heeft geen nut en noodzaak voor wat betreft de met de uitbreiding van de A27 beoogde doelstellingen. De oorspronkelijke doelstelling van verbreding A27 was alleen 'Bevordering Doorstroming'. Inmiddels blijkt de studie zich ook te richten op doelstellingen als sluipverkeer in de regio te beperken. De doorstroming en het beperken van dat sluipverkeer is nu juist ten eerste gebaat bij het achterwege blijven van een nieuwe aansluiting Gorinchem – Noord. Het is algemeen bekend dat extra aansluitingen op rijkswegen nu juist leiden tot vermindering van doorstroming. Bovendien zou extra aansluiting bij Gorinchem – Noord nu juist leiden tot grotere verkeersonveiligheid in het onderliggende wegennet (lokale en regionale wegen) bij Gorinchem – Noord, hetgeen in de stukken ook impliciet wordt erkend. Daarmee is een extra aansluiting in (regelrechte) tegenspraak met feit dat verbreding A27 Houten – Hooipolder ook als doelstelling zou hebben de verkeersveiligheid vergroten.</p> <p>Het willen scheppen van een extra aansluiting bij Gorinchem-Noord kan slechts worden verklaard uit het 'faciliteren' van (vooral) gemeente Gorinchem bij haar plannen voor een nieuw bedrijfsterrein in Gorinchem – Noord. Dit bedrijfsterrein is planologisch bepaald onzeker, mede vanwege overcapaciteit aan bedrijfsterreinen in de Alblasserwaardse regio en daarbuiten, de ligging in het Nationaal Landschap Groene Hart, buiten Bestaand Stads en Dorpsgebied en vanwege het ontbreken van adequate infrastructuur.</p> <p>Combinatie van verbreding A27 Houten – Hooipolder met een aan te leggen spoorverbinding Utrecht – Breda dient uitdrukkelijk (nog steeds) te worden meegenomen in de vervolgstudies en planreservering, dit dreigt – de diverse stukken beschouwend – nu op een zijpad te geraken.</p>	<p>De aansluiting Gorinchem-Noord, ten behoeve van het toekomstige bedrijventerrein Grootte Haar, is opgenomen in het Voorkeursalternatief. De realisatie van de aansluiting is gebaseerd op de bestuurlijke overeenkomst voor de Betuweroute¹⁵. Mogelijk wordt de aansluiting door de gemeente Gorinchem eerder gerealiseerd dan de verbreding van de A27. Hierover vindt momenteel bestuurlijk overleg plaats. De kosten van de aansluiting komen voor rekening van het Rijk.</p> <p>Het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht blijft na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen ten aanzien van deze mogelijke spoorlijn. Zelfs versoerde plannen van een</p>

¹⁵ Projectovereenkomst tussen de gemeente Gorinchem en NS Railinfrabeheer B.V. inzake het project Betuweroute.

	<p>nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen. De aanleg van een spoorverbinding is binnen het project nooit onderzocht als ware het een alternatief voor wegverbreding. Er is slechts de vraag gesteld om toekomstige aanleg niet onmogelijk te maken (later is dat geworden: niet onnodig duur te maken). Gelet op het beperkte budget wordt het niet wenselijk geacht om bij de uitwerking naar het (ontwerp)tracébesluit rekening te houden met voorinvesteringen van een eventuele toekomstige spoorverbinding. Meer informatie hierover vindt u in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
--	---

Volgnummer: 44	Afzender: Gemeente Geertruidenberg
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p> • Knooppunt Hooipolder: Het slechts marginaal meenemen van Hooipolder is wat ons betreft een gemiste kans die de economische groei binnen de regio West- en Midden-Brabant belemmert. Daarentegen zijn we tevreden met het behoud van de financiële middelen binnen het project bij eventuele voordelen en met de toezegging dat RWS (financiële) zorg draagt voor de noodzakelijke verbindende infrastructuur tussen nieuwe aansluitingen en ons onderliggende wegennet. </p> <p> Een knooppunt wat deels geregeld wordt met verkeerslichten zorgt voor verkeersonveiligheid en tevens voor een ernstige belemmering van de doorstroming van het verkeer op zowel de A27 als de A59. Volgens ons is dit een directe aanleiding knooppunt te reconstrueren tot een volwaardig goed functionerend knooppunt als aanvulling op het voorkeursbesluit. Dit besluit is onvoldoende om het bovenstaande te kunnen waarborgen en een economische groei te kunnen faciliteren. Wij vragen u het vervolgproces dusdanig in te steken dat verdere (verkeerskundige) optimalisatie van het knooppunt (planologisch en financieel) mogelijk zijn en blijven. </p> <p> Een eerste goede aanzet is, in lijn met de toekomstvastheid van het knooppunt, het 'uit de regeling halen' van het rechtsafslaand verkeer uit alle richtingen; een ingreep waar al het verkeer direct effecten van ondervindt. Daarnaast verzoeken wij u de verkeersstromen op het knooppunt zelf nader te onderzoeken en te komen met voorstellen voor een verbeterde doorstroming. </p> <p> Op macroniveau vragen wij u zorgvuldig te kijken naar de effecten van de verbreding </p>	<p> De opdracht vanuit het Ministerie is om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met knooppunt Hooipolder (motie Kuiken¹⁶). Het aanpassen van de situatie op de A59 hoort niet tot de opdracht. Op dit moment wordt er ook niet voorzien dat er een toekomstig verkeerskundig knelpunt optreedt waarvoor het noodzakelijk is om de A59 aan te passen (als zelfstandig project). Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. In beeld wordt gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de A59 tot aan de eerst volgende aansluiting, zowel oostelijk als westelijk van de A27. Door de aanleg van de verbindingsboog wordt de afwikkeling van de verkeerslichten beter, de grootste afslaande stroom wordt buiten de verkeerslichten afgewikkeld. Daar profiteren de overige stromen (ook op de A59) van. In principe geldt dat bij de verbetering van de doorstroming op het Hoofdwegennet er sprake zal zijn van vermindering van sluisverkeer op het Onderliggend wegennet. </p> <p> Het is thans budgettair niet haalbaar om een volledig knooppunt aan te leggen. De verbindingsboog wordt zodanig aangelegd, dat deze in de toekomst deel uit kan maken van een volledig knooppunt. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal de gehele verkeerslichtregeling van Hooipolder integraal worden bekeken. Daarbij zal een zo optimaal mogelijke regeling worden gemaakt om alle richtingen zo efficiënt mogelijk af te wikkelen. </p> <p> Een zogenaamde vrije rechtsafer zou mogelijk in te passen zijn in het ontwerp. Het effect ervan zou moeten worden onderzocht, maar wordt niet groot verondersteld. Een rechtsaf richting bij een verkeerslicht kent weinig conflicten in de verkeerslichtregeling en kan daardoor relatief veel tijd groen krijgen. </p> <p> Voor de verkeerskundige effecten zal er ook gekeken worden naar het gehele NoMo-traject </p>

¹⁶ Motie 33 000 A, nr. 27 in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 aangenomen (TK, 2011/12, 33 000 A, nr. 56).

<p>Houten – Hooipolder op het zuidelijk deel van de A27, namelijk Hooipolder – Sint Annabosch. In het voortraject is onvoldoende onderzocht wat de effecten zijn op het zuidelijk deel van de A27 en dan vooral de overgang direct ten zuiden van Hooipolder. Terugslag op het knooppunt is hierbij funest voor het functioneren van de systemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aansluitingen Geertruidenberg en Raamsdonksveer: Het verplaatsen van aansluiting 34 aansluiting 33 op de A59 vinden wij vooralsnog een oplossing waar wij ons in kunnen vinden. Echter dit baart ons op een aantal punten zorgen, namelijk de belangen en woongenot van onze burgers waarvan de woningen in het effectgebied en de directe omgeving staan en de gewijzigde verkeersstromen en eventueel noodzakelijk aanpassingen aan ons wegennet. We verzoeken u alle optredende effecten volledig, helder en duidelijk in beeld te brengen. • Participatie: We verzoeken u om tot een overlegvorm te komen, in samenspraak met o.a. de BAG, waarin belanghebbenden tijdig zowel op een informele als formele manier worden betrokken in het proces. 	<p>Gorinchem - Sint-Annabosch.</p> <p>De verkeers- en milieueffecten zullen nader worden onderzocht in het milieueffectrapport met betrekking tot de A27 zelf. De effecten op het onderliggend wegennet zullen inzichtelijk worden gemaakt. Over de resultaten van dit onderzoek zal overleg worden gepleegd met de betrokken gemeenten.</p> <p>Alle belanghebbenden worden direct of indirect bij de verdere planuitwerking betrokken. Dit gaat onder andere via de Bestuurlijke en Maatschappelijke Adviesgroep en informatiebijeenkomsten.</p>
---	---