

# Saneringsbesluit

Vaststellen Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder en verlaging geluidproductieplafonds op referentiepunten

Vastgesteld op:

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

mw. drs. C. van Nieuwenhuizen - Wijbenga

## **BESLUIT VASTSTELLEN SANERINGSPLAN**

### *Artikel 1*

Gelet op artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer stel ik het saneringsplan van 11 december 2018 "Saneringsplan rijkswegen A27 Houten – Hooipolder" vast.

### *Artikel 2*

Ik kan instemmen met de in het saneringsplan voorgestelde saneringsmaatregelen, zoals opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit. Deze maatregelen dienen getroffen te zijn binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit.

### *Artikel 3*

In afwijking van de termijn, genoemd in artikel 11.64, derde lid, van de Wet milieubeheer, voldoet Rijkswaterstaat uiterlijk 31 december 2029 aan de verplichting met betrekking tot het treffen van geluidwerende maatregelen, bedoeld in artikel 11.64, derde lid, Wet milieubeheer.

## **BESLUIT VERLAGING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS**

### *Artikel 4*

Gelet op artikel 11.63, eerste lid, en artikel 11.28 van de Wet milieubeheer besluit ik tot verlaging van geluidproductieplafonds op de referentiepunten, gelegen in twee gebieden langs de A27:

- het gebied tussen aansluiting Noordeloos en knooppunt Everdingen;
- het gebied direct ten zuiden van knooppunt Hooipolder ter hoogte van de Donge.

De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit.

### *Artikel 5*

Gelet op artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer wordt de werking van artikel 4 opgeschort gedurende de in artikel 2 genoemde termijn, of tot de dag dat ik heb medegedeeld dat de in bijlage 2 bij dit besluit genoemde maatregelen ten genoegen van het bevoegd gezag zijn getroffen.

## **WETTELIJK KADER**

Ingevolge artikel 11.19 van de Wet milieubeheer bevinden zich aan weerszijde van een weg of spoorweg referentiepunten. Op deze referentiepunten geldt een geluidproductieplafond, boven welke waarde de geluidproductie van de weg of spoorweg niet mag uitkomen.

Ingevolge artikel 11.56 moet de beheerder van een weg of spoorweg waarvoor geluidproductieplafonds gelden voor 31 december 2020 de minister verzoeken een saneringsplan vast te stellen. Het derde lid bevat de minimale eisen waaraan het verzoek moet voldoen, welke zijn aangevuld in artikel 39 van het Besluit geluid milieubeheer. Op rond van artikel 11.60, eerste lid, wordt het saneringsplan vastgesteld door de Minister.

Het vast te stellen saneringsplan heeft betrekking op saneringsobjecten. De saneringsobjecten staan omschreven in artikel 11.57, eerste lid van de Wet milieubeheer en omvatten 3 categorieën:

1. Saneringscategorie A, betreft woningen en andere geluidsgevoelige objecten die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder tijdig bij de Minister zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan *60 dB (weg)*.
2. Saneringscategorie B, betreft woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan *65 dB (weg)*.

3. Saneringscategorie C, betreft woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van wegen of spoorwegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan *55 dB (weg)*.

In het saneringsplan wordt er ingevolge artikel 11.59 Wet milieubeheer naar gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels van woningen te beperken tot 60 dB (weg). Bij saneringsobjecten die behoren tot de derde categorie geldt dat ernaar wordt gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels 5 dB te reduceren ten opzichte van de geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond, eventueel dus ook beneden de streefwaarde van 60 dB voor de saneringsobjecten van de eerste en tweede categorie. Een woning of een in een bestemmingsplan opgenomen ligplaats voor een woonschip of standplaats voor een woonwagen kan overigens binnen meer dan één categorie saneringsobjecten vallen. In dat geval is de laagst geldende streefwaarde op grond van de toepasselijke categorieën van toepassing.

Ingevolge artikel 11.61 geeft de Minister aan binnen hoeveel tijd na het onherroepelijk worden van het saneringsplan de saneringsmaatregelen uit het saneringsplan getroffen moeten worden. Als de saneringsmaatregelen leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting op de betrokken saneringsobjecten, worden de geluidproductieplafonds ingevolge artikel 11.63, eerste lid, Wet milieubeheer verlaagd overeenkomstig het geluideffect van die maatregelen, zodra deze daadwerkelijk zijn getroffen.

Mochten er na vaststelling van het saneringsplan en eventueel verlaging van de geluidproductieplafonds nog saneringsobjecten zijn die een hogere geluidsbelasting ondervinden dan *60 dB (weg)*, en de binnenwaarde wordt overschreden, stelt de beheerder ingevolge artikel 11.64 Wet milieubeheer na het onherroepelijk worden van het saneringsplan en het GPP-verlagingsbesluit een onderzoek in naar de geluidwering van de gevels van het betreffende object, en treft hieraan geluidwerende maatregelen wanneer de binnenwaarde wordt overschreden.

Het is mogelijk dat de geluidbelasting op een object boven de maximale waarde van 65 dB (geldend bij een weg) blijft doordat géén maatregelen worden getroffen, het geluidproductieplafond niet wordt verlaagd of doordat - ook na uitvoering van de saneringsmaatregelen en een verlaging van het geluidproductieplafond - de maximale waarde nog steeds wordt overschreden. Voor deze objecten wordt op grond van artikel 11.65 van de Wet milieubeheer in het Kadaster een registratie opgenomen dat de geluidbelasting hoger is dan 65 dB.

### **SPECIFIEKE TOELICHTING OP DIT BESLUIT**

Het "Saneringsplan A27 Houten – Hooipolder" loopt vooruit op de overige saneringen binnen het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), omdat de autonome sanering langs de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder tegelijkertijd met het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder is opgepakt.

Na het wijzigen van de weg en het treffen van bronmaatregelen in het kader van het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder zal een deel van de geluidproductieplafonds niet worden gewijzigd. De sanering van deze wegvakken zal, conform eisen van de Wet milieubeheer, worden afgehandeld middels een afzonderlijk saneringsplan dat tegelijkertijd met het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in procedure zal worden gebracht. Daartoe dient dit besluit.

Het project A27 Houten – Hooipolder omvat de uitbreiding van de A27 tussen aansluiting Houten en knooppunt Hooipolder met deels extra rijstroken en deels spitsstroken. Hiervoor zijn een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) met bijbehorend Milieueffectrapport (MER) en het Ontwerp-Saneringsplan (OSP) opgesteld en in procedure gebracht. Na de ter inzage legging van het OTB, MER en OSP in 2016 is de scope van het project A27 Houten – Hooipolder bijgesteld, ten behoeve van het TB A27 Houten – Hooipolder. Als gevolg hiervan zijn de onderzoeksgebieden in de akoestische onderzoeken die zijn opgesteld voor het Tracébesluit en het Saneringsplan gewijzigd ten opzichte van de onderzoeksgebieden, waarvan is uitgegaan in de akoestische onderzoeken die voor het eerdere OTB en OSP zijn opgesteld.

De genoemde autonome sanering waar het saneringsplan voor is opgesteld heeft betrekking op de weggedeelten van de A27 tussen de volgende kilometreringsen:

- Km 17,45 – km 17,65
- Km 20,18 – km 20,39
- Km 25,06 – km 25,94
- Km 27,19 – km 27,39
- Km 30,08 – km 31,18
- Km 32,93 – km 33,54
- Km 43,47 – km 55,07 (HRL)
- Km 43,47 – km 55,18 (HRR)
- Km 66,41 – km 66,65
- Km 68,05 – km 68,35

De wegvakken waar een rechte grens (geen verschil tussen HRL en HRR) is getrokken tussen het TB en SP zijn met uitzondering van wegvak van km 17,45 tot km 17,65 (met één saneringsobject) "lege wegvakken", dat wil zeggen dat langs deze wegvakken geen saneringsobjecten zijn gelegen. Voor deze wegvakken hoeven dus ook geen maatregelen te worden afgewogen. Om die reden is daar, ter vereenvoudiging van de afbakening tussen TB en SP, de grens tussen TB en SP door middel van een rechte lijn getrokken.

Aleen langs het wegvak van km 17,45 tot km 17,65 (gebied ten zuiden van knooppunt Hooipolder ter hoogte van de Donge) en het wegvak van km 43,47 tot km 55,07 voor HRL en van km 43,47 tot km 55,18 voor HRR (het gebied tussen aansluiting Noordeloos en knooppunt Everdingen) zijn saneringsobjecten gelegen.

Voor de sanering van de A27 is een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat bij 60 saneringsobjecten (één saneringsobject gelegen in gebied van km 17,45 tot km 17,65 en 59 saneringsobjecten gelegen in gebied van km 43,47 tot km 55,07 voor HRL en van km 43,47 tot km 55,18 voor HRR) de wettelijke streefwaarden voor de geluidbelasting op de gevel worden overschreden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds. Bij deze saneringsobjecten is de sanering ook nog niet eerder afgehandeld. Onderzocht is of de toekomstige geluidbelasting met doelmatige maatregelen kan worden teruggebracht tot de streefwaarden of zoveel mogelijk kan worden beperkt.

De te treffen geluidmaatregelen (bijlage 2) zorgen ervoor dat bij 24 van de 60 saneringsobjecten de streefwaarden worden bereikt. Voor 36 saneringsobjecten wordt de streefwaarde niet bereikt en is - na het onherroepelijk worden van dit saneringsbesluit - een onderzoek nodig naar de binnenwaarde.

Op 14 saneringsobjecten blijft na uitvoering van het saneringsplan een hogere geluidbelasting dan 65 dB heersen bij volledige benutting van het (verlaagde) geluidproductieplafond. Voor deze objecten wordt dit besluit ingeschreven in het Kadaster. De kadastrale gegevens van de objecten (woningen) waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage 3.

### ***Zienswijzen ingediend op ter inzage gelegde Ontwerp-Saneringsbesluit***

Van 10 juni 2016 tot 21 juli 2016 heeft het Ontwerp-Saneringsbesluit, met bijbehorende stukken, ter inzage gelegen. De beantwoording van de tijdens deze periode op het Ontwerp-Saneringsbesluit ingediende zienswijzen, is opgenomen in hoofdstuk 4 van de 'Nota van Antwoord A27 Houten – Hooipolder zienswijzen Ontwerp-Tracébesluit en Ontwerp-Saneringsbesluit en maakt als bijlage 4 onderdeel uit van deze toelichting.

Op het Ontwerp-Saneringsbesluit en Ontwerp-Saneringsplan zijn 68 zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging van het saneringsplan.

### **Akoestisch onderzoek**

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het akoestisch rapport Saneringsplan A27 Houten – Hooipolder van 11 december 2018. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op een aantal uitgangspunten:

- **Uitgangspunt 1 (Afbakening onderzoeksgebied)**

Het onderzoeksgebied omvat saneringsobjecten die niet eerder in een saneringsplan zijn opgenomen dan wel niet zijn opgenomen als gekoppeld te saneren project in het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. Het betreft saneringsobjecten op grond van artikel 11.57, eerste lid, onderdeel a en b, van de Wet milieubeheer.

- **Uitgangspunt 2 (Toepassing DMC)**

De afweging waarmee in het akoestisch onderzoek tot doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen is gekomen is conform de regelgeving uitgevoerd. Deze maatregelen worden getroffen in het kader van de realisatie van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. De geluidproductieplafonds worden verlaagd, met het effect van de in het saneringsplan opgenomen maatregelen.

- **Uitgangspunt 3 (Registerbrongegevens)**

Uitgangspunt van het akoestisch onderzoek zijn de gegevens uit het geluidregister versie 03 van d.d. 04 augustus 2015. Er heeft nog een controle plaatsgevonden of binnen de projectgrenzen een registerwijziging heeft plaatsgevonden tussen 4 augustus 2015 en het vaststellen van het Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder. Binnen de onderzoeksgebieden van het saneringsplan (9 wegvakken) hebben ten opzichte van versie 03 (04 augustus 2015) van het geluidregister geen wijzigingen plaatsgevonden waarmee in het akoestisch onderzoek rekening gehouden diende te worden.

- **Uitgangspunt 4 (De te treffen saneringsmaatregelen, stedenbouwkundige bezwaren e.d)**

De geluidschermen zijn tot stand gekomen in een integraal ruimtelijk inpassingsproces waarbij niet alleen de financiële doelmatigheid volgens het Doelmatigheidscriterium is meegenomen maar tevens ontwerptechnische, landschappelijke, verkeerskundige en vormgevingsaspecten zijn betrokken. In dit proces is reeds rekening gehouden met mogelijke bezwaren van technische, stedenbouwkundige, verkeerskundige en landschappelijke aard.

#### *Overweging met betrekking tot gevelmaatregelen*

Na het treffen van de maatregelen in het saneringsplan blijven 36 saneringsobjecten over met een geluidbelasting hoger dan 60 dB. Er komen derhalve in het kader van dit saneringsplan, gelet op artikel 11.64 van de Wet milieubeheer, woningen in aanmerking voor gevelisolatieonderzoek.

### **Wijzigingen saneringsplan en saneringsbesluit ten opzichte van ontwerp**

Het definitieve saneringsplan en saneringsbesluit voorziet ten opzichte van het eerdere Ontwerp-Saneringsplan in twee extra geluidschermen:

- Scherm van 2 meter hoog bij 100 meter lang ter hoogte van de Oosterhoutseweg nabij de Donge;
- Scherm van 2 meter hoog bij 130 meter lang ter hoogte van Meerkerk.

Het saneringsobject aan de Oosterhoutseweg was in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen in verband met gekoppelde sanering. Er is in het Tracébesluit geen sprake meer van gekoppelde sanering, waardoor het object is opgenomen in het saneringsplan. De maatregel in de vorm van een geluidscherm (2 meter hoog bij 100 meter lang) wijkt niet af van het geluidscherm bij gekoppelde sanering in het Ontwerp-Tracébesluit.

In het ontwerp-Saneringsplan resteerde een opening van circa 130 meter aan de oostzijde van de A27 bij Meerkerk ter hoogte van km 45,83 – 46,08 tussen de twee schermen (bestaand scherm van 5 meter hoog en nieuw geadviseerd saneringsscherm van 2 meter hoog). In het saneringsplan wordt de opening van 130 meter opgevuld door een 2 meter hoog geluidscherm.

## Vormgeving geluidschermen

In het Ontwerp-Saneringsplan zijn achteroverhellende geluidschermen toegepast. In het Saneringsplan worden de geluidschermen rechtopstaand uitgevoerd met een absorberend materiaal. Ter hoogte van kunstwerken bij kruisingen met dwarsstructuren (wegen en watergangen) worden de overdrachtsmaatregelen rechtopstaand transparant uitgevoerd met een absorberende werking.

## **BEROEPSMOGELIJKHEID**

Tegen dit saneringsbesluit hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die over het Ontwerp-Saneringsbesluit zienswijzen naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarover geen zienswijze naar voren hebben gebracht, beroep instellen.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken, vanaf de dag na die waarop het Saneringsbesluit ter inzage is gelegd. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant, in enkele dagbladen en in huis-aan-huisbladen.

Het Saneringsbesluit ligt ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

- Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, Den Bosch
- Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag
- Gemeenten Geertruidenberg, Altena, Vijfheerenlanden, Nieuwegein en Houten
- Provincies Noord-Brabant, Utrecht, Zuid-Holland

De stukken zijn ook digitaal te vinden op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

Een beroepschrift moet worden ingediend bij:  
De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag

Het beroepschrift dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit
- waartegen het beroepschrift zich richt;
- de redenen (gronden) van beroep;
- handtekening (het beroepschrift moet ondertekend zijn);
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

## **Voorlopige voorziening**

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- de redenen (gronden) van beroep;
- handtekening (het verzoek moet ondertekend zijn);
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;
- een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van het beroep en voor het verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

## BIJLAGE 1

Deze bijlage behoort bij artikel 4 van het besluit vaststellen Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder en verlaging geluidproductieplafonds op referentiepunten.

Op de hieronder vermelde referentiepunten, gelegen langs rijksweg A27 in het gebied tussen aansluiting Noordeloos en knooppunt Everdingen en in het gebied direct ten zuiden van knooppunt Hooipolder ter hoogte van de Donge is ingevolge artikel 11.63 jo. artikel 11.28, eerste lid van de Wet milieubeheer de daarbij genoemde waarde vastgesteld als gewijzigd geluidproductieplafond.

**Tabel 1 Gewijzigde geluidproductieplafonds**

Nr. referentiepunt	X-coör.	Y-coör.	Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]
9686	120122,62	410413,08	71,3	70,1
9687	120143,62	410510,88	71,5	68,8
9688	120164,21	410608,77	71,9	71,7
9689	120187,22	410705,92	70,6	70,5
20407	130990,60	440919,35	71,7	71,4
20408	130890,62	440916,68	71,2	67,3
20409	130790,80	440919,07	68,4	60,4
20410	130691,01	440925,85	69,5	61,8
20411	130591,21	440932,56	68,6	63,2
20412	130495,45	440953,33	66,6	64,6
20413	130404,27	440991,16	64,6	63,7
20414	130309,31	440965,19	64,8	64,4
20415	130223,30	440914,14	65,8	65,7
20418	129964,27	440762,78	69,8	69,4
20419	129879,31	440710,05	70,7	66,7
20420	129792,76	440660,05	70,8	70,5
20421	129706,39	440609,65	71,2	70,1
20422	129624,15	440552,78	71,2	68,5
20423	129546,45	440489,92	71,3	71,1
20424	129472,24	440422,90	71,3	68,1
20425	129403,16	440350,61	71,4	70,2
20426	129337,97	440274,76	71,2	71,1
20427	129278,00	440194,76	71,3	71,0
20428	129222,72	440111,46	71,3	70,5
20429	129169,75	440026,62	71,4	70,6
20430	129116,81	439941,76	71,4	70,5
20431	129063,87	439856,90	71,3	70,4
20432	129010,92	439772,04	71,2	70,3
20433	128957,65	439687,39	71,3	70,3
20434	128904,32	439602,77	71,5	70,6
20435	128851,00	439518,15	71,4	70,6
20436	128797,93	439433,36	71,6	71,0
20437	128744,64	439348,72	71,6	71,5
20441	128531,45	439010,17	72,1	72,0
20442	128478,16	438925,53	72,1	72,0
20443	128424,86	438840,89	72,1	71,9
20444	128371,57	438756,25	71,9	71,2
20445	128319,70	438670,73	72,2	71,3
20446	128266,74	438585,88	72,2	71,2
20447	128213,66	438501,11	72,4	71,4
20448	128161,52	438415,76	72,3	71,3
20449	128112,27	438328,73	72,1	71,2



Nr. referentiepunt	X-coör.	Y-coör.	Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]
20450	128064,35	438240,94	71,7	71,0
20451	128022,43	438150,15	71,8	71,6
20454	127910,11	437871,95	72,0	71,9
20456	127839,64	437684,73	71,8	71,7
20457	127804,41	437591,12	71,6	71,4
20458	127769,08	437497,55	71,3	68,5
20459	127734,51	437403,70	71,8	63,6
20460	127699,18	437310,12	71,7	65,0
20461	127663,68	437216,61	71,5	70,8
20462	127628,19	437123,10	71,3	71,2
20463	127593,11	437029,44	70,9	70,8
20850	127505,20	436446,66	71,4	71,3
20851	127540,14	436540,38	71,2	69,9
20852	127575,08	436634,11	71,0	69,8
20855	127679,50	436915,42	61,2	61,1
20856	127714,40	437009,17	59,9	59,8
20857	127749,34	437102,89	59,1	59,0
20858	127784,29	437196,61	59,6	59,5
20859	127819,24	437290,34	60,6	60,3
20860	127854,10	437384,09	63,2	62,2
20861	127888,86	437477,89	70,3	65,6
20862	127924,17	437571,47	71,2	65,0
20863	127959,50	437665,05	71,5	65,8
20864	127994,84	437758,63	71,9	66,7
20865	128030,17	437852,21	72,1	64,5
20866	128066,30	437945,47	72,2	62,7
20867	128104,36	438037,98	72,0	60,5
20868	128144,28	438129,67	71,3	60,6
20869	128188,91	438219,16	72,3	67,7
20870	128236,30	438307,26	72,3	70,7
20871	128286,24	438393,91	72,2	70,7
20872	128339,07	438478,84	72,2	70,8
20873	128392,27	438563,55	72,2	70,8
20874	128445,48	438648,25	72,1	70,8
20875	128498,48	438733,08	72,0	71,4
20876	128551,63	438817,82	72,1	72,0
20877	128604,93	438902,46	72,1	72,0
20878	128658,24	438987,10	71,9	71,8
20880	128764,58	439156,55	71,7	71,6
20881	128817,66	439241,33	71,5	71,4
20882	128870,68	439326,15	71,6	71,2
20883	128923,75	439410,93	71,5	70,4
20884	128977,00	439495,61	71,5	70,3
20885	129030,44	439580,17	71,5	70,2
20886	129084,37	439664,41	71,4	70,1
20887	129137,25	439749,32	71,4	70,1
20888	129190,03	439834,28	71,4	70,2
20889	129242,82	439919,25	71,4	70,2
20890	129295,63	440004,20	71,4	70,3
20891	129349,94	440088,17	71,4	70,6
20892	129408,25	440169,42	71,5	71,4
20893	129472,36	440246,15	71,5	71,4
20894	129541,16	440318,70	71,5	71,4
20895	129614,73	440386,42	71,5	71,4

Nr. referentiepunt	X-coör.	Y-coör.	Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]
20898	129861,96	440554,92	71,4	71,3
20899	129953,78	440594,60	70,8	70,4
20900	130047,98	440627,82	70,3	67,7
20901	130144,75	440653,06	70,0	65,0
20902	130243,03	440671,39	69,3	62,9
20903	130340,55	440658,87	67,2	61,9
20904	130437,22	440668,27	66,7	63,3
20905	130530,01	440705,58	67,8	66,6
20906	130624,82	440737,40	69,0	68,7
20907	130722,10	440760,56	70,0	69,8
20908	130820,79	440776,45	71,0	70,6
20909	130920,48	440782,93	71,3	67,7
20910	131020,50	440784,39	71,7	71,1
20911	131120,51	440785,86	71,5	71,4
20918	131820,65	440780,89	71,3	71,2
20919	131920,67	440779,45	70,5	70,2
20920	132020,68	440778,04	69,7	68,7
20921	132120,70	440776,60	70,6	65,6
20922	132220,72	440775,32	70,4	66,1
20923	132320,74	440774,81	69,7	68,9
20924	132420,77	440774,31	70,1	69,9
20925	132520,79	440773,79	71,5	71,4
20949	134575,92	441819,78	70,6	69,9
20950	134641,28	441895,49	70,8	66,6
20951	134705,49	441972,17	71,0	70,5

## BIJLAGE 2

Deze bijlage behoort bij artikel 2 van het besluit vaststellen Saneringsplan A27 Houten - Hoopolder en verlaging geluidproductieplafonds op referentiepunten.

De in artikel 2 bedoelde maatregelen zijn de volgende:

**Tabel 2 Definitieve bronmaatregelen A27**

Cluster/locatie	Type	Locatie	Van km	Tot km
Meerkerk, Zouwendijk West – Lexmond, Zederik	Vervanging wegdek door tweelaags ZOAB	Oost, richting Utrecht	46,82	47,51
Lexmond, Driemolensweg 19-17-15/15A	Vervanging wegdek door tweelaags ZOAB	Oost, richting Utrecht	48,25	49,15

**Tabel 3 Definitieve geluidschermen A27**

Cluster/locatie	Hoogte, lengte <sup>1</sup> en type	Locatie	Van km	Tot km
Donge, Oosterhoutseweg	Scherf, hoogte 2m, 100m lang, absorberend A3	Oost	17,53	17,63
Meerkerk, Ambachtstraat	Scherf, hoogte 3m, 75m lang, absorberend A3	Oost	45,11	45,19
Meerkerk, Broekseweg	Scherf, hoogte 4m, 250m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	West	45,83	46,08
Meerkerk, opvulscherf	Scherf, hoogte 2m, 130m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Oost	46,09	46,22
Meerkerk, Zouwendijk	Scherf, hoogte 2m, 250m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Oost	46,22	46,47
	Scherf, hoogte 3m, 175m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Oost	46,47	46,64
	Scherf, hoogte 5m, 200m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Oost	46,64	46,84
	Scherf, hoogte 3m, 80m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Oost	46,84	46,92
Lexmond, Driemolensweg <sup>2</sup>	Scherf, hoogte 2m, 95m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	West	49,38	49,48
Lexmond, Driemolensweg <sup>2</sup>	Scherf, hoogte 2m, 95m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	West	49,63	49,73
Lexmond, Driemolensweg <sup>2</sup>	Scherf, hoogte 2m, 95m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	West	49,90	49,99
Aansl. Lexmond zuid	Scherf, hoogte 2m, 130m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Zuid	49,99	50,12 <sup>3</sup>
	Scherf, hoogte 2m, 220m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Zuid	50,09 <sup>3</sup>	50,31

Cluster/locatie	Hoogte, lengte <sup>1</sup> en type	Locatie	Van km	Tot km
	Scherf, hoogte 3m, 140m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Zuid	50,31	50,45
	Scherf, hoogte 2m, 55m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Zuid	50,45	50,51
Aansl. Lexmond noord	Scherf, hoogte 3m, 210m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Noord	50,58	50,79 <sup>3</sup>
	Scherf, hoogte 3m, 220m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Noord	50,75 <sup>3</sup>	50,97
Lexmond, Kraaijendaal	Scherf, hoogte 2m, 90m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Zuid	50,94	51,03
Lexmond/Vianen, Kanaaldijk	Scherf, hoogte 2m, 190m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Zuid	52,13	52,32
Vianen, Bolgerijsekade	Scherf, hoogte 3m, 130m lang, absorberend A3, achterzijde absorberend A3	Oost	54,95	55,08

- 1) De scherf lengtes worden naar bovengelen 5 tal afgerond, vandaar dat er enkele meters verschil kan optreden tussen de lengte van schermen uit bovenstaande tabel en de schermen beschreven bij de afweging geluidmaatregelen.
- 2) Schermen worden rechtopstaand transparant uitgevoerd met een absorberende werking.
- 3) De schermen staan langs de afritten en hoofdrijbanen ter hoogte van aansluiting Lexmond. De overlap van tientallen meters is ter voorkoming van geluidlek.

Alle geluidschermen (m.u.v. de drie geluidschermen langs de Driemolensweg) worden rechtopstaand met een absorberend materiaal uitgevoerd conform absorptieklasse A3. Ter hoogte van kunstwerken bij kruisingen met dwarsstructuren (wegen en watergangen) worden de overdrachtsmaatregelen rechtopstaand transparant uitgevoerd met een absorberende werking. Dit laatste geldt ook voor de drie schermen langs de Driemolensweg.

### BIJLAGE 3

Deze bijlage behoort bij de toelichting op het besluit Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder. In deze bijlage zijn de woningen opgenomen waarbij de geluidbelasting hoger blijft dan 65 dB en waarvoor dit besluit in het Kadaster wordt ingeschreven.

**Tabel 4 Saneringsobjecten met blijvende overschrijding van de maximale waarde gemeente Geertruidenberg**

Adres			Geluidbelasting $L_{den, GPP}$ bij verlaagd plafond [dB] (met definitief maatregelenpakket)	Kadastrale aanduiding [gemeente – sectie – nummer]
Oosterhoutseweg	87	4941 WX	67	RDK02 - I - 495

**Tabel 5 Saneringsobjecten met blijvende overschrijding van de maximale waarde gemeente Zederik**

Adres			Geluidbelasting $L_{den, GPP}$ bij verlaagd plafond [dB] (met definitief maatregelenpakket)	Kadastrale aanduiding [gemeente – sectie – nummer]
Driemolensweg	7	4128 LS	67	ZDR00 - A - 300
Driemolensweg	11	4128 LS	68	ZDR00 - A - 304
Driemolensweg	13	4128 LS	69	ZDR00 - A - 447
Driemolensweg	15	4128 LS	67	ZDR00 - A - 334
Driemolensweg	17	4128 LS	70	ZDR00 - A - 339
Driemolensweg	19	4128 LS	67	ZDR00 - A - 325
Kraaijendaal	8	4128 LN	67	ZDR00 - B - 265
Ambachtstraat	2	4231 DP	71	MKK00 - F - 234
Nijverheidsstraat	1	4231 AC	66	MKK00 - F - 685

**Tabel 6 Saneringsobjecten met blijvende overschrijding van de maximale waarde gemeente Vianen**

Adres			Geluidbelasting $L_{den, GPP}$ bij verlaagd plafond [dB] (met definitief maatregelenpakket)	Kadastrale aanduiding [gemeente – sectie – nummer]
Achterkade	15	4133 RB	71	VAN00 - H - 703
Achterkade	17	4133 RB	67	VAN00 - H - 193
Bolgerijsekade	18	4131 NV	68	VAN00 - H - 837
Bolgerijsekade	20	4131 NV	68	VAN00 - H - 74

## **BIJLAGE 4**

Deze bijlage behoort bij de toelichting op het besluit Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder. In deze bijlage is Nota van Antwoord A27 Houten – Hooipolder zienswijzen Ontwerp-Tracébesluit en Ontwerp-Saneringsbesluit opgenomen. De zienswijzen ingediend op het ter inzage gelegde Ontwerp-Saneringsbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 4.



## **Nota van Antwoord** **A27 Houten - Hoopolder**

Zienswijzen Ontwerptracébesluit en Ontwerpsaneringsplan

Datum	11 december 2018
Status	Definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Antea Group / Movares / Tauw (FLOW27)
Informatie	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Telefoon	0800-8002
Datum	11 december 2018
Status	Definitief
Versienummer	6.0



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding—4</b>
1.1	Aanleiding en doel—4
1.2	Procedure Tracébesluit en Saneringsplan—4
1.3	Leeswijzer—5
<b>2</b>	<b>Algemene beantwoording—6</b>
2.1	Inleiding—6
2.2	Procedure en proces (Voorkeursalternatief, milieueffectrapportage, (O)TB)—6
2.2.1	Onvoldoende participatie—6
2.2.2	Ander ontwerp/keuze voorkeursalternatief—6
2.2.3	M.e.r.-en OTB-proces—7
2.3	Projectscope, wegontwerp, relatie met andere projecten—8
2.3.1	Algemeen—8
2.3.2	Spoorlijn Breda - Utrecht—8
2.3.3	Knooppunt Hooipolder—9
2.3.4	Fietsoversteek De Tol—9
2.3.5	Nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord en bedrijventerrein Groote Haar—9
2.3.6	Verzoeken om (lokale) aanpassingen van het ontwerp of inpassende maatregelen—10
2.4	Verkeer—10
2.5	Luchtkwaliteit—12
2.5.1	Algemeen—12
2.5.2	Luchtkwaliteit en gezondheid—12
2.5.3	Luchtkwaliteit in het project—13
2.5.4	Gebruikte model—14
2.6	Geluid—15
2.6.1	Algemeen—15
2.6.2	Wettelijk kader—15
2.6.3	Rekenen of meten—18
2.6.4	Uitgevoerde onderzoeken OTB en TB—19
2.6.5	Hoogte, locatie en uitvoering geluidsschermen - algemeen—20
2.6.6	Hoogte, locatie en uitvoering geluidsschermen - wijzigingen ten opzichte van OTB—20
2.7	Externe veiligheid—21
2.8	Water—22
2.9	Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie—23
2.10	Aanbestedings- en uitvoeringsfase—24
<b>3</b>	<b>Specifieke beantwoording zienswijzen OTB—25</b>
<b>4</b>	<b>Specifieke beantwoording zienswijzen OSP—26</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is voornemens het project A27 Houten - Hooipolder te realiseren. Om dit mogelijk te maken wordt het tracé en de inpassing daarvan vastgelegd in het Tracébesluit (TB).

Parallel aan deze procedure wordt op grond van de Wet milieubeheer een Saneringsplan (SP) vastgesteld. Het SP heeft betrekking op de sanering van te hoge geluidniveaus van een selecte groep woningen. Hiervoor loopt voor heel Nederland het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG). Met het SP wordt op dat programma vooruit gelopen.

Het voorliggende document betreft de Nota van Antwoord en heeft betrekking op zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp-tracébesluit (OTB) en het Ontwerpsaneringsplan (OSP) A27 Houten - Hooipolder.

Het OTB en OSP hebben gelijktijdig ter inzage gelegen en het TB en SP worden gelijktijdig vastgesteld. Vanwege de verwevenheid van beide procedures én van de inhoud - voor zover deze betrekking heeft op het thema geluid - is ervoor gekozen één Nota van Antwoord voor beide onderdelen op te stellen.

In de separate Nota van Wijziging zijn de belangrijkste wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd in het TB en SP, onder andere als gevolg van de ingediende zienswijzen.

### 1.2 Procedure Tracébesluit en Saneringsplan

De (toenmalige) Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft het OTB en OSP met de daarbij behorende stukken gedurende een periode van zes weken, van 10 juni tot en met 21 juli 2016, voor eenieder ter visie gelegd. Deze stukken waren in te zien op diverse locaties en digitaal beschikbaar op de website van het Centrum Publieksparticipatie, [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

Gedurende bovengenoemde termijn kon door eenieder op het OTB en het OSP mondeling en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt aan de Minister van IenM. Tijdens deze periode zijn in de regio diverse informatieavonden gehouden waarop men zich kon laten informeren over de inhoud van het OTB, het Milieueffectrapport (MER) en het OSP.

In totaal zijn er 362 zienswijzen ingediend tegen het OTB en 68 zienswijzen tegen het OSP.

In deze Nota van Antwoord wordt een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijzen. Daarbij wordt aangegeven of een ingebrachte zienswijze heeft geleid tot het vaststellen van het Tracébesluit of Saneringsplan in afwijking van het eerder ter inzage gelegde OTB en OSP. Deze Nota van Antwoord vormt een bijlage bij de Toelichting van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder en bij het Saneringsplan.

Twee zienswijzen zijn buiten de termijn ingediend en daarom in deze Nota van Antwoord niet van een reactie voorzien.

Voor belanghebbenden die hun zienswijze op het OTB en/of OSP naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen op het OTB en/of OSP naar voren hebben gebracht, is er de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking (in de Staatscourant)

van het Tracébesluit daartegen beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

Van belang bij de beroepsmogelijkheid is het feit dat dit project onder de Crisis- en Herstelwet valt. Een van de bepalingen in de Crisis- en Herstelwet is dat het beroep-schrift alle beroepsgronden dient te bevatten. Het aantekenen van 'pro forma' be-roep waarbij later beroepsgronden aangevuld kunnen worden is dus niet mogelijk bij dit project.

### **1.3 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 is aan de hand van een aantal thema's een algemene beantwoording gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat de specifieke beantwoording van alle zienswijzen op het OTB, hoofdstuk 4 die op het OSP.

Alle wijzigingen tussen het OTB en het TB zijn te vinden in de Nota van Wijziging die als bijlage is gevoegd bij de Toelichting op het TB. Dit zijn naast de ontwerpwijzigin-gen als gevolg van het besluit van de minister om drie grote bruggen te vervangen, veelal optimalisaties die zijn voortgekomen uit de zienswijzen, evenals enkele ambtshalve technische optimalisaties die zijn opgenomen in het ontwerp.

## 2 Algemene beantwoording

### 2.1 Inleiding

De ingebrachte zienswijzen hebben veelal betrekking op terugkerende thema's en onderwerpen die spelen rondom het project A27 Houten - Hooipolder. In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen uit de inspraak geschetst, maar niet alle inhoudelijke punten uit alle zienswijzen, daarvoor wordt verwezen naar hoofdstuk 3 (OTB) en 4 (OSP).

### 2.2 Procedure en proces (Voorkeursalternatief, milieueffectrapportage, (O)TB)

#### 2.2.1 *Onvoldoende participatie*

*Een aantal insprekers geeft aan dat er te weinig overleg is geweest met hen, of dat onvoldoende geluisterd is naar hun wensen en/of bedenkingen.*

Het project A27 Houten - Hooipolder voldoet aan de Code Maatschappelijke Participatie, die van toepassing is bij ieder MIRT-project. In het gevolgde plan- en besluitvormingsproces hebben omgevingspartijen op verschillende momenten kunnen meedenken, niet alleen bij formele inspraakmomenten, maar ook daarbuiten. De omgeving heeft wensen onder andere via publieksbijeenkomsten, werksessies en gebiedstafels kenbaar kunnen maken. Hiervoor zijn in het kader van het OTB meer dan 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast bestond de mogelijkheid via een speciaal ingerichte website reacties te geven op het ontwerp.

Deze participatieaanpak heeft op diverse locaties doorwerking gehad in het ontwerp, de inpassing in het landschap en maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid en sociale veiligheid.

Tot slot zijn als gevolg van zienswijzen en vanuit gesprekken met belanghebbenden in de fase tussen OTB/OSP en TB/SP nog diverse wensen ingewilligd ten aanzien van het wegontwerp en de inpassing in de omgeving.

#### 2.2.2 *Ander ontwerp/keuze voorkeursalternatief*

*Een aantal insprekers vindt dat een ander alternatief gekozen had moeten worden, of zou graag een andere invulling van het ontwerp zien.*

Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten - Hooipolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. Deze integrale afweging van de alternatieven heeft geleid tot het voorkeursalternatief. Dit alternatief leidt tot de grootste verbetering van de doorstroming op de A27 binnen het beschikbare budget en heeft van alle realistische alternatieven de hoogste MKBA-score. Deze variant wordt door de regio

ondersteund. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie

[https://www.platformparticipatie.nl/binaries/01.%20Brief%20minis-ter%20aan%20Tweede%20Kamer%20voorkeursalterna-tief%2018%20april%202014\\_tcm117-340810.pdf](https://www.platformparticipatie.nl/binaries/01.%20Brief%20minis-ter%20aan%20Tweede%20Kamer%20voorkeursalterna-tief%2018%20april%202014_tcm117-340810.pdf)

voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief is verder uitgewerkt in het TB.

Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hooipolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.

Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.

Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie [https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Bijlage%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument\\_tcm117-341059.pdf](https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Bijlage%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm117-341059.pdf)

### 2.2.3 M.e.r.-en OTB-proces

*Een aantal insprekers vindt dat ten onrechte in het MER geen alternatieven zijn onderzocht en dat ten onrechte de Crisis- en herstelwet op het project A27 Houten – Hooipolder van toepassing is verklaard.*

Aan de keuze van het Voorkeursalternatief is een zorgvuldig proces van onderzoek en afweging vooraf gegaan. In 2010 is de eerste fase MER voor het project A27 Houten (toen nog Lunetten) - Hooipolder afgerond. Het oorspronkelijke voorgenoemen alternatief uit de eerste fase MER kost €1,6 miljard. Voor dit alternatief was echter onvoldoende budget beschikbaar. Na versoberings- en faseringsonderzoek bleek dat een sterk versoberd alternatief E mogelijk binnen het beschikbare budget te realiseren was. Dit alternatief is als uitgangspunt gekozen voor de verdere verkenning van dit project.

Volgens de afspraken die zijn gemaakt in het kader van "sneller en beter", zijn in twee trechteringsstappen, zeef 1 en zeef 2, 13 varianten afgewogen. In zeef 1 is gekozen voor het verder onderzoeken van drie varianten. Deze varianten gaven de meest optimale combinatie aan van probleemoplossend vermogen en kosten.

De hoofdconclusie van het onderzoek in zeef 2 is dat geen van de 3 varianten het bereikbaarheidsprobleem volledig oplost. Alle varianten zorgen wel voor een afname van het bereikbaarheidsknelpunt en een forse toename van het aantal voertuigkilometers. De toename van verkeersprestatie is het grootste bij variant E3. Dit komt met name doordat bij variant E3 op het gehele traject een verbreding plaatsvindt. Bij de andere varianten worden niet op het hele traject maatregelen genomen. Dit leidt tot flessenhalzen en een verminderde doorstroming.

Voor het project is ook een MKBA opgesteld en een second opinion op deze MKBA door het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KIM). De positieve verkeersprestatie van variant E3 vertaalt zich ook in een hogere baten/kostenverhouding.

Ook de effecten op milieu (geluid, lucht en dergelijke) en verkeersveiligheid zijn bekeken. De belangrijkste conclusie is dat de varianten op deze effecten nauwelijks onderscheidend zijn.

Het Voorkeursalternatief is binnen het TB verder uitgewerkt en daarbij zijn de procedures gevolgd die van toepassing zijn op dit project. Als vervolg op het MER eer-

ste fase (dat ten grondslag heeft gelegen aan het besluit over het Voorkeursalternatief) is het project-MER opgesteld, waarin de milieueffecten van het Voorkeursalternatief zijn beschreven en is beschreven welke mitigerende maatregelen getroffen moeten of kunnen worden om eventuele negatieve milieugevolgen te beperken of weg te nemen.

Het project A27 Houten – Hooipolder is opgenomen in Bijlage II (Ruimtelijke en infrastructuurprojecten) van de Crisis- en herstelwet en is daarmee een project waarop artikel 1.1 van deze wet van toepassing is. Omdat de Crisis- en herstelwet van toepassing is gelden twee verplichtingen van de m.e.r.-procedure niet:

1. De verplichting om in het MER alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in beeld te brengen en te onderzoeken. Wel bevat het MER een schets van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.
2. De verplichting om de Commissie voor de milieueffectrapportage te laten adviseren over het uitgevoerde milieueffectrapport voor dit project.

Gezien het voorgaande zijn zowel in de verkenningsfase als de planuitwerkingsfase de procedures juist en zorgvuldig doorlopen en zijn gemaakte keuzes goed en transparant onderbouwd. De keuze om het project op te nemen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet staat in de TB-procedure dan ook niet ter discussie.

## **2.3 Projectscope, wegontwerp, relatie met andere projecten**

### **2.3.1 *Algemeen***

Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht.

Insprekers die van mening zijn dat zij onevenredig in hun belang worden geschaad, kunnen een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.9 van deze Nota van Antwoord.

### **2.3.2 *Spoorlijn Breda - Utrecht***

*Diverse zienswijzen vragen om rekening te houden met de aanleg van een extra spoorlijn Breda – Utrecht.*

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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hooipolder niet onmogelijk gemaakt

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

### 2.3.3 *Knooppunt Hooipolder*

*Gevraagd wordt om in het project de ombouw van knooppunt Hooipolder (A27/A59) tot een volwaardig knooppunt mee te nemen.*

De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om -binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder in het kader van het project A27 Houten – Hooipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hooipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.

Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van.

Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluipverkeer te beperken.

### 2.3.4 *Fietsoversteek De Tol*

*Ca. 75 zienswijzen hebben betrekking op het vervallen van de verkeerslichten bij de fietsoversteek de Tol West. Deze veel gebruikte oversteek wordt daardoor volgens insprekers verkeersonveilig. Gevraagd wordt dan ook de verkeerslichten te handhaven.*

Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te vergroten.

### 2.3.5 *Nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord en bedrijventerrein Grote Haar*

*Meerdere insprekers vragen zich af waarom de nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord op de A27 niet is meegenomen in het project. Ook zijn er zorgen of er (voldoende) rekening is gehouden met cumulatie van effecten van deze nieuwe aansluiting en de wegverbreding.*

Ten tijde van het vaststellen van het OTB was er voor deze aansluiting reeds een ontwerp van het bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Grote Haar,

afslag Scheiwijk' vastgesteld. Omdat ontwikkelingen slechts eenmaal planologisch geregeld hoeven te worden, is het buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder gelaten. Met de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan was ten tijde van het OTB voldoende waarschijnlijk dat de ontwikkeling ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en kan dit als 'autonome ontwikkeling' worden meegenomen in het project. Voor het project A27 Houten – Hooipolder betekent het dat de verkeers- en milieuberekeningen voor de toekomstige situatie ervan uitgaan dat de aansluiting is gerealiseerd. De effecten van A27 Houten – Hooipolder worden als het ware 'opgeteld' bij de al onderzochte effecten van de aansluiting Gorinchem-Noord. Daarnaast is ook de huidige situatie (zonder aansluiting Gorinchem-Noord) in beeld gebracht.

Inmiddels is, in mei 2017, het bestemmingsplan 'Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar, afslag Scheiwijk' vastgesteld. Op 25 april 2018 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Dit bevestigt dat de aansluiting terecht als autonome ontwikkeling is meegenomen.

2.3.6 *Verzoeken om (lokale) aanpassingen van het ontwerp of inpassende maatregelen*

*Insprekers zijn van mening dat het ontwerp op onderdelen nog gewijzigd kan/ moet worden. Daarbij wordt gevraagd om onder meer wijzigingen in waterbergingslocaties en locaties voor het neerzetten van bomen. Enkele insprekers hebben problemen met de bereikbaarheid en/of ontsluiting van hun terrein of willen aantasting van hun grondbezit voorkomen.*

Naar aanleiding van deze reacties is gekeken naar de situatie ter plaatse. Dit heeft geleid tot een aantal optimalisaties. In de Nota van Wijziging bij het TB zijn de belangrijkste wijzigingen toegelicht, voor zover ze leiden tot een aanpassing van het Besluit en/of de Detailkaarten. Per zienswijze is in de specifieke beantwoording in hoofdstuk 3 en 4 aangegeven of de betreffende zienswijze heeft geleid tot een wijziging ten opzichte van het OTB.

**2.4 Verkeer**

*Door de maatregelen aan de A27 en diverse aansluitingen, veranderen de verkeersstromen; het verkeer verdeelt zich anders over de wegen dan nu en dan de toekomstige situatie zonder het project A27 Houten – Hooipolder. Insprekers vrezen voor toename van verkeer op het onderliggend wegennet en de hinder die dat veroorzaakt. Onder andere worden genoemd de effecten van de aanpassingen bij knooppunt Hooipolder, de aanleg van de Verbindingsweg Raamsdonksveer, de nieuwe toe- en afrit bij Hank en andere aanpassingen bij toe- en afritten.*

De veranderingen van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn weergegeven in onderstaande tabel. Deze tabel laat de intensiteiten zien op het onderliggende wegennet in de referentiesituatie (2030, zonder project) en de plansituatie (2030, met project).

Tabel 2.1: Intensiteiten onderliggend wegennet referentie- en plansituatie (mvt/etmaal)

Nr	Straatnaam	Referentiesituatie	Plansituatie	Vershil absoluut	Vershil relatief
1	Oude Veerweg, Oosterhout	11.200	8.100	-3.100	-28%
2	Statendamweg, Oosterhout	13.900	16.100	2.200	16%
3	Nieuw verbindingsweg, Raamsdonksveer	-	12.400	-	-



Nr	Straatnaam	Referentie-situatie	Plan-situatie	Vershil absoluut	Vershil relatief
4	N623 Kanaalweg West, Made	9.300	8.800	-500	-5%
5	Maasdijk, Raamsdonkveer	11.800	14.600	2.800	24%
6	Luiten Ambachtstraat, Waspik	3.200	5.100	1.900	59%
7	Kasteellaan, Raamsdonkveer	2.600	4.500	1.900	73%
8	Parklaan, Raamsdonkveer	400	2.500	2.100	525%
9	Wilhelminalaan, Raamsdonkveer	14.700	5.900	-8.800	-60%
10	Rembrandtlaan, Raamsdonkveer	6.100	4.900	-1.200	-20%
11	Beatrixlaan, Raamsdonkveer	11.100	9.200	-1.900	-17%
12	Kerklaan, Raamsdonkveer	5.000	7.800	2.800	56%
13	Werkkampenseweg, Raamsdonksveer	1.200	3.100	1.900	158%
14	Kurenpolderweg, Hank	2.700	900	-1.800	-67%
15	Jachtsloot, Hank	4.100	5.500	1.400	34%
16	N283, Dussen	7.400	7.700	300	4%
17	Provinciaalweg Noord, Almkerk	700	1.400	700	100%
18	N322, Almkerk	16.700	15.800	-900	-5%
19	Lageweg, Uitwijk	1.300	2.800	1.500	115%
20	N322, Waardhuizen	13.300	13.200	-100	-1%
21	Merwededijk, Sleeuwijk	2.800	3.000	200	7%
22	Almkerkseweg, Almkerk	4.800	4.500	-300	-6%
23	Kerkeind, Arkel	9.800	9.200	-600	-6%
24	Vlietskade, Gorinchem	5.100	4.700	-400	-8%
25	Beemdweg, Hoogblokland	1.900	1.600	-300	-16%
26	Breezijde, Nieuwland	3.700	2.500	-1.200	-32%
27	Noordseweg, Noordeloos	1.100	600	-500	-45%
28	N214, Noordeloos	23.300	25.200	1.900	8%
29	Lakerveld, Lexmond	13.500	7.900	-5.600	-41%
30	Kanaaldijk, Lexmond	2.300	1.100	-1.200	-52%
31	Oude Rijksweg, Lexmond	14.400	9.600	-4.800	-33%
32	Lexmondsestraatweg, Vianen	6.000	5.600	-400	-7%

De capaciteitsuitbreiding op de A27 leidt ertoe dat de parallelle (sluip)routes over het onderliggende wegennet minder druk bereden worden. Vooral in het gebied tussen Gorinchem en Everdingen zijn daardoor duidelijke afnames op het onderliggende wegennet te zien. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de A27 neemt de intensiteit op de toeleidende wegen naar de A27 wel toe. Op de Parklaan in Raamsdonksveer is een relatief grote toename van verkeer te zien. Deze toename wordt veroorzaakt door de aan te leggen Verbindingsweg Raamsdonksveer. Verkeer vanuit Raamsdonksveer zal onder andere via de Parklaan richting de Verbindingsweg rijden. Het absolute aantal motorvoertuigen ligt echter nog ruim onder de streefwaarden van Duurzaam Veilig.

Volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn de volgende intensiteiten acceptabel.

- Erftoegangsweg buiten bebouwde kom: 6.000 mvt/etmaal
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom: 15.000 mvt/etmaal
- Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom: 20.000 mvt/etmaal

Opgemerkt wordt dat het niet om harde normen gaat, maar om zogenoemde streefwaarden. Op een beperkt aantal wegen worden deze streefwaarden overschreden, namelijk de erftoegangswegen Kerklaan Raamsdonksveer (7.800 mvt/etmaal), Kerkeind Arkel (9.200 mvt/etmaal) en Lakerveld Lexmond (7.900 mvt/etmaal), en op de gebiedsontsluitingsweg N214 Noordeloos (buiten bebouwde kom, 25.200 mvt/etmaal).

Het is aan de beheerders van deze wegen én van andere wegen waar sprake is van een toename van verkeersintensiteiten om te bepalen of de toename acceptabel is. Dat zal per situatie bekeken worden, en onder andere afhangen van de directe

(leef)omgeving en de winst die elders wordt geboekt. Vervolgens kan de wegbeheerder (meestal de provincie voor wegen buiten de bebouwde kom en de gemeente voor wegen binnen de bebouwde kom) besluiten om de feitelijke ontwikkeling van de verkeersdruk jaarlijks te monitoren en op basis daarvan te beoordelen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn. De maatregelen zijn dan bedoeld om de wegen onaantrekkelijker te maken voor (sluip)verkeer, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid te verlagen, of snelheidsremmende maatregelen te treffen (drempels).

## 2.5 Luchtkwaliteit

### 2.5.1 Algemeen

Voor meer informatie over luchtkwaliteit nabij rijkswegen wordt verwezen naar een informatieve folder, die via onderstaande link is te openen. Daarin staat meer informatie over o.a. de normen & regels die gelden voor luchtkwaliteit en de rol van Rijkswaterstaat hierin: <http://publicaties.minienm.nl/download-bijlage/92311/schone-lucht-langs-rijksweegen.pdf>

### 2.5.2 Luchtkwaliteit en gezondheid

*Een aantal insprekers maakt zich zorgen om de luchtkwaliteit en hun gezondheid als gevolg van het project. Ook zijn er vragen en zorgen over mogelijk toekomstig aangescherpte normen en de vraag of de A27 dan nog voldoet aan de aangescherpte normen.*

#### *Luchtkwaliteit in de tijd*

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de mate van schadelijke, luchtverontreinigende stoffen. De grootste bronnen van luchtverontreiniging veroorzaakt door de mens zijn: transport (wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart), bedrijven (energiecentrales, raffinaderijen, bouw), landbouw (veehouderijen, bemesting) en consumenten (cv-ketel, open haard). Voor wegverkeer zijn vooral emissies (uitstoot) van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) van belang. De emissies van stikstofoxiden en fijn stof door het wegverkeer zijn sinds 1990 sterk gedaald (resp. ca 60 tot 80 %), ondanks dat het verkeer sterk (ca 40% ) is toegenomen. De dalende trend voor stikstofoxiden komt vooral door toepassing van de driewegkatalysator. De emissies van fijn stof zijn in eerste instantie vooral verminderd doordat motoren steeds zuiniger worden en minder brandstof gebruiken en later door de toepassing van roet-filters.

#### *EU Normen en gezondheids-advieswaarden*

In 2008 werd de Europese richtlijn luchtkwaliteit van kracht. Hierin staan eisen (normen /grenswaarden) voor concentraties van stoffen in de lucht. Deze normen zijn opgenomen in de Nederlandse Wet milieubeheer. De EU-norm voor fijn stof PM<sub>10</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM<sub>2,5</sub> 25 µg/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM<sub>10</sub> is ook een norm voor de daggemiddelde concentratie van 50 µg/m<sup>3</sup> vastgesteld, die 35 keer per jaar mag worden overschreden. De afgeleide jaargemiddelde concentratie van deze dagnorm is 31,2 µg/m<sup>3</sup>. De normen zijn opgesteld met het oog op de menselijke gezondheid, maar

hierbij is ook rekening gehouden met de economische haalbaarheid. Onder deze normen kunnen mensen nog steeds lichamelijke klachten ondervinden en zijn er gezondheidsrisico's. Een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit is van belang om de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen, richting de lagere gezondheid(WHO)-advieswaarden. De WHO-advieswaarde voor fijn stof PM<sub>10</sub> is 20 µg/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM<sub>2,5</sub> 10 µg/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM<sub>10</sub> is ook een WHO-advieswaarde van 15 µg/m<sup>3</sup> voor de daggemiddelde concentratie. Eind 2017 heeft de rechter in een door Milieudefensie aangespannen rechtszaak bepaald dat Nederland niet nu al of op korte termijn aan de WHO-richtwaarden moet voldoen. Er is geen verdragsbepaling die de Staat daartoe verplicht, aldus de rechter.

#### *Toekomstig Landelijk luchtbeleid*

Op 23 januari 2018 heeft de Gezondheidsraad zijn advies 'Gezondheidswinst door schonere lucht' gepresenteerd.

De Gezondheidsraad benadrukt in het advies dat de luchtkwaliteit in Nederland de laatste decennia aanzienlijk is verbeterd. Aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt op de meeste plaatsen voldaan. Desondanks veroorzaakt blootstelling aan luchtverontreiniging nog steeds een substantiële bijdrage aan ziekte en sterfte. De Gezondheidsraad pleit in het bijzonder voor het verder terugdringen van de emissies van fijnstof en stikstofdioxide afkomstig van wegverkeer en van de uitstoot van ammoniak vanuit de veehouderij. Dit zou de totale concentratie (de 'deken') van luchtverontreiniging boven Nederland verminderen en daardoor gezondheidswinst opleveren voor de gehele Nederlandse bevolking. Verdere gezondheidswinst valt volgens de Gezondheidsraad te behalen met de aanpak van blootstelling aan lokale bronnen van fijnstof en stikstofdioxide. Tevens zouden maatregelen nodig zijn om de door de Gezondheidsraad genoemde risicogroepen te beschermen.

In de kamerbrief van 25 april 2018 geeft de Staatssecretaris aan zich in te gaan zetten voor een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's als gevolg van luchtverontreiniging, waarbij het kabinet toewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. In het Regeerakkoord is neergelegd dat er een Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit komt. Dit is niet een opgave die alleen landelijk opgelost kan worden. Ervaringen in de afgelopen jaren hebben laten zien dat samenwerking tussen alle lagen en internationaal nodig is om te komen tot verbetering van de luchtkwaliteit. Vanwege het sterk op samenwerking gerichte karakter en de goede samenwerking in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt hiermee verder gegaan onder de naam 'Schone Lucht Akkoord', waarin gezondheid centraal staat. Het advies van de Gezondheidsraad is daarvoor de basis.

In dit op te stellen Schone Lucht Akkoord zal de focus liggen op de door de Gezondheidsraad aanbevolen stoffen als de kleinere fractie van fijnstof (PM<sub>2,5</sub>), stikstofdioxide, ozon en ammoniak. Dit zijn ook stoffen waarover Europese afspraken zijn gemaakt. Naast aandacht voor de aanpak van lokale bronnen zal de inzet meer gericht zijn op het generiek verbeteren van de luchtkwaliteit om zo gezondheidswinst te boeken..

### 2.5.3 *Luchtkwaliteit in het project*

*Er zijn vragen en opmerkingen gemaakt over het luchtkwaliteitsonderzoek. Een deel van de insprekers geeft aan dat zij verwachten dat de luchtkwaliteit sterk verslechtert als gevolg van het project, of wil weten of de normen overschreden worden.*

De luchtkwaliteit wordt bepaald door verschillende factoren. Door de wegverbreding en het op locaties verschuiven van de weg neemt de doorstroming toe en de kans op een file af. Doorstroming heeft een positief effect op de luchtkwaliteit. Auto's in een file hebben geen optimale verbranding en stoten meer vervuilende stoffen uit. Een wegverbreding trekt verkeer aan en extra verkeer zorgt voor meer uitstoot van vervuilende stoffen en hiermee voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het saldo van beide effecten bepaalt of de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie verbetert of verslechtert. In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB en in de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. Voor het OTB/MER zijn met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.

Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma.

#### *Gezondheid voor bedrijven en kantoren*

De luchtkwaliteitsnormen zijn niet op alle objecten/functies van toepassing. Dit heet het 'toepasbaarheidsbeginsel'. Zo hoeft de luchtkwaliteit onder andere niet beoordeeld te worden op terreinen "waar één of meer inrichtingen zijn gelegen, waar op grond van andere regelgeving bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen van toepassing zijn". Met andere woorden: de gezondheid van werknemers van bedrijven en kantoren wordt beschermd door andere regelgeving dan de Wet milieubeheer.

#### 2.5.4 *Gebruikte model*

*Er zijn diverse opmerkingen gemaakt die betrekking hebben op het gehanteerde rekenmodel en de uitgangspunten/aannames die daarbij zijn gehanteerd.*

De berekeningen in het kader van het OTB/MER zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de

projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend.

Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etcetera) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. Er vinden in het kader van het project dus geen aparte metingen plaats maar er is gebruik gemaakt van metingen vanuit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit die in het rekenprogramma zijn bijgewerkt. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL.

## 2.6 Geluid

### 2.6.1 Algemeen

Veel zienswijzen gaan over de verwachte toename van geluidhinder als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder. Geluid is een complex thema, met veel technische begrippen en meerdere van toepassing zijnde wettelijke regelingen. In de Toelichting bij het TB, SP en diverse deelrapporten<sup>1</sup> is het wettelijk kader beschreven en toegelicht. Voor algemene, publieksvriendelijke informatie over het onderwerp geluid(hinder) nabij rijkswegen wordt verwezen naar een informatieve folder, die via onderstaande link is te openen. Daarin staat meer informatie over o.a. de normen en regels die gelden voor geluid en de rol van Rijkswaterstaat hierin: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx>.

In deze Nota van Antwoord gaan we dieper op de materie in.

### 2.6.2 Wettelijk kader

Hieronder volgt een korte samenvatting ter introductie van de algemene beantwoording van de zienswijzen op het onderdeel geluid.

#### *Hoofdwegennet: Wet milieubeheer*

De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten

---

<sup>1</sup> Akoestisch onderzoek OTB/MER en Akoestisch onderzoek TB A27 Houten - Hooipolder Deelrapport Algemeen (Wet milieubeheer) en Deelrapport Onderliggend wegennet (Wet geluidhinder)

op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.

Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut ( $L_{den,gpp}$  of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.

De  $L_{den,gpp}$  of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenshuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenshuis het geval zijn. Voor bijna alle naast het traject gelegen woningen is dit het geval. Op een beperkt aantal gevels is sprake van een lichte toename van de geluidsbelasting op de gevel, en zal dit ook buitenshuis het geval zijn. Aangezien het lichte toenames betreft, is geen sprake van een onaanvaardbare geluidsbelasting buitenshuis.

Voor piekniveaus bijvoorbeeld als gevolg van het geluid dat veroorzaakt wordt bij het passeren van voegovergangen bij kunstwerken geldt geen wettelijk kader. Voor voegovergangen hanteert Rijkswaterstaat overigens wel een richtlijn om de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. Voor de A27 Houten-Hooipolder betekent dit dat alle kunstwerken (en daarmee ook de grote rivierkruisingen) die vervangen worden van stillere voegovergangen voorzien worden.

De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.

#### *Doelmatigheid van maatregelen*

Om te beoordelen of een maatregel doelmatig is, dat wil zeggen dat de kosten voor de maatregelen opwegen tegen de bereikte geluidreductie, is in de wetgeving een zogenaamd doelmatigheidscriterium opgenomen. Het doel van dit doelmatigheidscriterium is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen. Dit criterium wordt daarom door Rijkswaterstaat bij alle projecten gehanteerd.

Aanvullend hierop geeft de Wet milieubeheer de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige

maatregelen worden afgeweken.

Voor het hoofdwegennet (rijkswegen) is het doelmatigheids criterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid Wet milieubeheer. Voor overige wegen geldt de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

#### *Saneringsobjecten*

Een aantal geluidgevoelige objecten ondervindt op basis van het geluidregister voortgaand aan de vaststelling van het Tracébesluit een te hoge geluidbelasting. Hiervoor geldt een verplichting tot sanering. De wet schrijft voor dat voor deze saneringsobjecten eenmalig onderzocht moet worden of de geluidbelasting op de objecten met doelmatige maatregelen kan worden verminderd. Deze saneringsdoelstelling moet op grond van artikel 11.42 Wet Milieubeheer worden meegenomen in een project voor wijziging van de weg (zoals het TB A27 Houten - Hooipolder), wanneer als gevolg van dat project één of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd. In dat geval is er sprake van "gekoppelde sanering". Voor locaties waar vanwege het TB geen geluidproductieplafonds wijzigen maar voor de saneringsobjecten wel geluidmaatregelen nodig zijn, wordt de sanering geregeld in een SP, er is dan sprake van "autonome sanering". Parallel aan het TB is er voor de delen van de A27 Houten - Hooipolder waar de geluidproductieplafonds niet wijzigen dan ook een SP opgesteld.

#### *Onderliggend wegennet: Wet geluidhinder*

In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie en is onderzocht welke geluidmaatregelen er aan het onderliggend wegennet getroffen moeten worden wanneer de toetswaarde overschreden wordt. De Wet geluidhinder schrijft immers voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.

Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen, zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.

#### *Onderzoek naar gevelisolatie*

Nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden wordt aanvullend onderzoek gedaan:

- bij geluidgevoelige objecten die gelegen zijn langs de rijksweg waar ook met geluidbeperkende maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde zoals deze gold voortgaand aan het vaststellen van het TB, en
- bij saneringsobjecten waar niet aan de streefwaarde kan worden voldaan of,
- bij geluidgevoelige objecten die in de zone van het te wijzigen onderliggend wegennet liggen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld

Het aanvullend onderzoek betreft de geluidbelasting in de woning. Als die de wettelijk toegestane waarde overschrijdt, dan worden maatregelen aan de woningen aangeboden. Het hangt af van de geluidbelasting op de gevel van de woning en de

mate waarin de woning in zijn huidige staat het geluid isoleert of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

### 2.6.3 *Rekenen of meten*

*Diverse insprekers brengen naar voren dat zij van mening zijn dat geluidberekeningen met modellen niet toereikend zijn, aangezien rekenmodellen zijn gebaseerd op aannames. Daarom dienen metingen te worden uitgevoerd.*

Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3.

Het onderzoek wordt met behulp van modelberekeningen verricht om de volgende redenen:

- Toekomstige situaties zijn niet te meten (de aangepaste situatie van de Rijksweg en omgeving is immers nog niet aanwezig);
- De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich nooit voordoen; derhalve zijn deze omstandigheden tijdens een meting niet representatief. Een representatieve meting zal altijd veel tijd (minimaal enkele maanden) in beslag nemen;
- Het onderzoeken van mogelijke geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet goed mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht);
- Metingen zijn zeer intensief en zeer prijzig, dit vanwege de grote aantallen geluidgevoelige objecten in het onderzoeksgebied en daardoor eveneens praktisch niet uitvoerbaar voor alle objecten, berekeningen met modellen daarentegen wel;
- Vanuit modelberekeningen zijn resultaten beter reproduceerbaar dan bij het toepassen van metingen.

Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast.

Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemisatie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".



*Diverse insprekers hebben opmerkingen bij of vragen over de toegepaste geluidsmodellen. Deze hebben onder andere betrekking op de gehanteerde modeluitgangspunten als ontwikkelingen in de omgeving of de reflectie van al bestaande schermen.*

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). Berekeningen vinden plaats op iedere relevante waarneemhoogte. De modellen zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en op een grote hoeveelheid metingen aan voertuigen en wegdekken. De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht – vanuit alle richtingen – te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.

Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie in de tuin en/of voor pieksituaties.

De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd. Ten behoeve van het TB zijn nieuwe akoestische berekeningen uitgevoerd (zie 2.6.4). Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in (voorontwerp)bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen, zijn hierin meegenomen. Naar aanleiding van zienswijzen op het OTB zijn in het TB eveneens enkele woningen die abusievelijk niet in het OTB waren opgenomen, alsnog toegevoegd.

#### 2.6.4 *Uitgevoerde onderzoeken OTB en TB*

Tussen OTB en TB zijn diverse ontwerpwijzigingen doorgevoerd. In de eerste plaats vanwege het besluit van de Minister om de bruggen over de Bergsche Maas, de Boven-Merwede en de Lek te vernieuwen. Daarnaast vormden sommige zienswijzen aanleiding het ontwerp aan te passen. Tot slot zijn op sommige locaties optimalisaties in het wegontwerp doorgevoerd. Ten behoeve van het TB is het aangepaste ontwerp opnieuw verkeerskundig doorgerekend. Dit is gebeurd met het NRM2017<sup>2</sup>. In het OTB werd gerekend met het NRM 2014herkalibratie. In het NRM 2017 zijn de meest recente inzichten in infrastructuur (MIRT 2017) en ontwikkeling in bevolking en werkgelegenheid (de nieuwe WLO-scenario's) meegenomen, evenals een aantal modelvernieuwingen. Ook is het basisjaar van het model geactualiseerd naar 2014. Ten opzichte van het OTB is sprake van een lichte daling van verkeer in de autonome situatie en ook in de plansituatie, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet.

Vervolgens zijn de geluidberekeningen opnieuw uitgevoerd. Dit leidt op het merendeel van de locaties tot een andere berekende geluidsbelasting dan in het OTB. Het verschil in geluidbelastingen wordt veroorzaakt door de volgende wijzigingen:

---

<sup>2</sup> NRM (Nederlands Regionaal Model): In Nederland worden verschillende verkeers- en vervoermodellen gebruikt. Provincies en gemeenten gebruiken veelal regionale of lokale modellen om gedetailleerde verkeersprognoses te maken. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruikt voor het hoofdwegennet en het hoofdspoorwegennet twee strategische modellen. Het LMS (Landelijk Model Systeem) en het NRM. Met deze modellen kunnen langetermijnprognoses worden gemaakt. Rijkswaterstaat beheert en ontwikkelt deze modellen voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- Toepassen van andere verkeerscijfers;
- Toepassen van een ander toetsjaar vanwege het vernieuwen van de drie nieuwe bruggen (in OTB 2033 in TB 2040);
- Ontwerpwijzingen nabij de drie nieuwe bruggen, aanpassing van knooppunt Hooipolder, aanpassingen aan enkele aansluitingen en nog enkele ontwerp-optimalisaties.

#### 2.6.5 *Hoogte, locatie en uitvoering geluidsschermen - algemeen*

De Wet milieubeheer bepaalt in welke situaties afgewogen wordt of geluid-reducerende maatregelen toegepast worden om de berekende geluidbelasting te verminderen.

Zoals beschreven is in paragraaf 2.6.2 hoeven maatregelen niet tegen elke prijs genomen te worden en wordt een afweging gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidreductie die behaald wordt. In het akoestisch deelrapport zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen.

De Wet milieubeheer geeft ook aan welke objecten als 'geluidgevoelig' worden aangemerkt. Naast woningen zijn dit gebouwen waar kwetsbare groepen mensen verblijven zoals scholen en medische centra. Kantoren en bedrijven zijn niet als geluidgevoelig aangeduid en de geluidnormen zijn hierop dan ook niet van toepassing. Een aantal insprekers heeft specifieke wensen voor de uitvoering van de geluidsschermen, bijvoorbeeld ten aanzien van begroeiing of transparantie. Een aantal keuzes is in het OTB en TB en in OSP en SP gemaakt, namelijk voor zover de uitvoering op dat punt medebepalend is voor de te bereiken geluidsreductie en/of de landschappelijke inpassing (zie het deelrapport Landschapsplan). Zo worden de geluidsschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidsschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. De transparante schermen worden zó uitgevoerd dat ze zich als geluidabsorberende geluidsschermen gedragen.

#### 2.6.6 *Hoogte, locatie en uitvoering geluidsschermen - wijzigingen ten opzichte van OTB*

De belangrijkste verschillen tussen OTB en TB zijn:

##### *Hoofdwegennet*

- Over een totale lengte van 11,9 kilometer op 21 locaties worden langs de rijkswegen nieuwe geluidsschermen aangebracht. In het OTB was deze lengte 9,5 km. De schermen zijn deels ook hoger dan in het OTB.
- Op twee locaties (Vianen westzijde A27 en Gorinchem oostzijde A27) leiden de berekeningen voor het TB tot minder/ lagere schermen dan in het OTB. Conform een bestuurlijke afspraak worden op deze twee locaties de schermen met hoogtes uit het OTB gehanteerd.
- In het OTB werd ervan uitgegaan dat nieuwe schermen schuin geplaatst zouden worden. In het TB worden de nieuwe schermen rechtop geplaatst, absorberend uitgevoerd en aan beide kanten voorzien van (klim)beplanting (zie 2.6.5).
- Eén geluidsscherm (langs de A27 ter plaatse van de Donge) dat in het OTB was opgenomen, is nu geregeld in het SP.

Het OTB voorzag niet in vervanging van het asfalt op de te handhaven bruggen. In het TB worden de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug volledig vervangen en voorzien van tweelaags ZOAB en stillere voegovergangen. Dit is positief voor de geluidbelasting in de omgeving van de bruggen.

#### *Onderliggend wegennet*

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Een scherm van 3,5 meter hoog ten westen van de bestaande rotonde met de Eendrachtsweg, tussen de nieuwe verbindingsweg en de parallelweg. Dit scherm was in het akoestisch onderzoek van het OTB reeds als 'doelmatig' aangeduid, maar ten onrechte niet in het Besluit en op de Kaart opgenomen.
- Vanwege het scherm is het niet meer nodig voor het woon-zorgcomplex aan de Kloosterweg hogere grenswaarden vast te stellen.

## **2.7 Externe veiligheid**

Meerdere zienswijzepunten betreffen de consequenties van ligging in het zogenoemde plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Tijdens het vervoer van brandbare stoffen kan, bijvoorbeeld door een ongeluk, een uitstroming van de vloeistof ontstaan. Als gevolg van deze uitstroming kan een plas van de brandbare vloeistof ontstaan. Wanneer deze plas ontstoken wordt, is er sprake van een plasbrand. De belangrijkste effecten van dit scenario kunnen tot op 30 meter merkbaar zijn. Op wegen waarover veel brandbare stoffen vervoerd worden is daarom een zone aangewezen van 30 meter buiten de rijbaan, deze zone wordt het plasbrandaandachtsgebied genoemd. Bebouwing binnen deze zone kan bij een plasbrand worden blootgesteld aan warmtestraling. Dit effect kon altijd al optreden, maar wordt sinds de inwerkingtreding van het Basisnet specifiek inzichtelijk gemaakt, zodat gemeenten hier meer aandacht aan besteden in hun ruimtelijke ordeningsplannen en bij nieuwe bebouwing zeer dicht op de weg hiermee rekening gehouden wordt tijdens de bouw).

Voor bestaande woningen, bedrijfspanden, etc. die door de wijzigingen in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen, verandert er ten aanzien van de eisen aan het bestaande bouwwerk niets, want het Basisnet-beleid is alleen van toepassing op nieuwe bebouwing.

In het Bouwbesluit 2012 staat in artikel 2.133 opgenomen dat een nieuw te bouwen bouwwerk in een plasbrandaandachtsgebied zodanig gebouwd dient te worden dat personen beschermd zijn tegen een calamiteit op de weg. Dit kan betekenen dat het bouwwerk moet voldoen aan aanvullende eisen. Deze aanvullende eisen hebben tot doel het bouwwerk een zodanige kwaliteit te geven dat in het geval van een plasbrand) voldoende tijd is om het bouwwerk veilig te verlaten en de brandweer voldoende gelegenheid heeft om te voorkomen dat de brand overslaat.

In artikel 2.133a staat dat bij een verbouwing (het vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk) het rechtens verkregen niveau behaald dient te worden. Concreet betekent dit dat dezelfde eisen gelden als voor het bestaande bouwwerk. De eis zoals opgenomen in het bouwbesluit geldt dan ook enkel voor nieuw te bouwen bouwwerken en verbouwingen voor bouwwerken waarbij de aanvullende eisen in een eerder stadium gesteld zijn.

Samengevat heeft de ligging in het PAG geen consequenties voor bestaande bouwwerken. Ook bij een verbouwing of een uitbouw worden geen aanvullende eisen gesteld. De aanvullende eisen gelden alleen voor nieuw te bouwen objecten.

In bijlage 4 bij het Deelrapport Externe veiligheid bij het OTB zijn tekeningen opgenomen waarop is te zien welke bouwwerken binnen het PAG liggen. Het PAG is hier niet alleen langs de rijksweg zelf, maar ook langs op- en afritten aangegeven. Bij nadere beschouwing is gebleken dat dit onjuist is; het PAG ligt namelijk alleen langs de hoofdrijbaan en knooppunten, en niet langs de op- en afritten. In het Deelrapport Externe Veiligheid voor het TB is de juiste ligging van het PAG weergegeven.

## 2.8 Water

Door extra verhard oppervlak (asfalt) neemt de hoeveelheid afstromend regenwater (runoff) toe. De toename van afstromend regenwater wordt gecompenseerd met de aanleg van extra open water. In standaardsituaties stroomt wegwater oppervlakkig af naar de berm. Waar dit niet het geval is, wordt gebruik gemaakt van een regenwaterstelsel. In de berm vindt zuivering plaats door bezinking van verontreinigingen. Hiervoor is in het ontwerp overal sprake van een afstand tussen randverharding en watergang van circa 10 meter of meer. Dit is conform de richtlijnen van de Commissie Integraal Waterbeheer voor de inrichting van wegbermen. De berm moet voldoen aan standaard opbouw van de zuiverende berm met voldoende bindende eigenschappen. Door beheermaatregelen zoals het periodiek afschrappen van de berm wordt gebonden verontreiniging uit de toplaag verwijderd en doorslaan naar het grondwater voorkomen.

Op het hoofdwegennet wordt over het algemeen gebruik gemaakt van ZOAB. In dit type open wegverharding vindt ook in het wegdek zuivering van regenwater plaats. Dit leidt tot aanzienlijk minder verontreiniging dan bij dichte verhardingen. Om dit zuiveringsrendement van ZOAB te behouden is het periodiek reinigen van de vluchtstrook nodig.

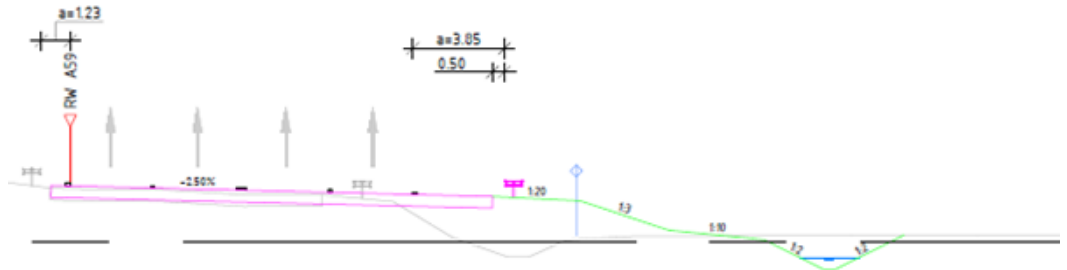
Bovenstaande beheermaatregelen worden in het Kader Afstromend wegwater omschreven als 'good housekeeping'. Het Kader Afstromend Wegwater is een praktische handreiking van Rijkswaterstaat ter invulling van het Besluit lozen buiten inrichtingen. Dit dient daarom in de beheerprogramma's van de Rijks- en provinciale weggedelen te worden vastgelegd.

Uitgangspunt bij het ontwerp is dat de bestaande afwateringswijze zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. Door de standaard wegopbouw van de A27 wordt regenwater oppervlakkig afgevoerd naar de berm (zie figuur 2.1). De berm fungeert als vertragende factor voor de afstroming van regenwater richting de watergang. Hierdoor kan infiltratie plaatsvinden en zal ook verontreiniging worden vastgehouden.

Als er sprake is van een verkanting naar de middenberm of beperkte ruimte is veelal in de bestaande situatie regenwaterriolering aangelegd om het water af te voeren. Lozing van deze stelsels vindt nu plaats op oppervlaktewater. Bij de aanleg van een spitsstrook (op de bestaande vluchtstrook) geldt dat er geen sprake is van een verandering van de lozingssituatie, waardoor de bestaande afwatering gehandhaafd kan blijven.

Bij verbreding van de weg naar meer reguliere rijstroken is sprake van een verandering van een bestaande lozingssituatie op het oppervlaktewater en wordt conform het Besluit lozingen buiten inrichtingen de afwatering aangepast. Hierbij wordt het

hemelwaterafvoerstelsel aangesloten op een infiltratievoorziening of een bezinkvoorziening voordat lozing op het oppervlaktewater plaatsvindt.



Figuur 2.1: Principe opbouw weg met afstromingsrichting wegwater.

## 2.9 Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie

### Bouwschade

*Insprekers maken zich zorgen om de mogelijke bouwschade die kan ontstaan bij de uitvoering van het project A27 Houten - Hooipolder. Er wordt gevraagd of er een nulmeting uitgevoerd wordt bij bebouwing om de schade tijdens de bouw te kunnen bepalen. Ook worden vragen gesteld om de regelingen die er zijn voor vergoeding van de schade.*

Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken

### Nadeelcompensatie

*Insprekers maken zich zorgen over de nadelen die zij kunnen ondervinden van de wegverbreding. Men maakt zich onder meer zorgen om waardedaling van woningen, schade doordat bedrijven tijdens de werkzaamheden onbereikbaar zijn of dat zij geschaad worden in de bedrijfsvoering als de weg dichterbij komt te liggen.*

Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als insprekers menen schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking

komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".

## 2.10 Aanbestedings- en uitvoeringsfase

*Insprekers hebben opmerkingen en vragen over de aanbestedings- en uitvoeringsfase. Deze richten zich onder meer op het garanderen van de bereikbaarheid van percelen, overlast door bouwverkeer of door sluipverkeer door de stad, of de grootte van werkterreinen*

Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Het zo veel mogelijk in stand houden van de bereikbaarheid van de regio is één van de belangen die spelen in de realisatiefase van de wegverbreding. De algemene werkwijze om verkeershinder als gevolg van werkzaamheden voor de weggebruiker te beperken is vastgelegd in de Werkwijzer Minder Hinder wegen (deze is te vinden op <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzers-minder-hinder.aspx>).

Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoerings-contract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2030 gereed.

Rijkswaterstaat streeft er daarnaast naar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen worden uitgevoerd onder de geldende wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.

Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving

### 3 Specifieke beantwoording zienswijzen OTB

Vanaf de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de beantwoording van alle ingediende zienswijzen op het Ontwerptractébesluit. Alle indieners van de zienswijzen krijgen daarnaast persoonlijk per post de beantwoording van de door hen ingediende zienswijze.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00003	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken.</p> <p>Dat vind ik een ernstige fout.</p> <p>Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag.</p> <p>Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats.</p> <p>En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken.</p> <p>Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00004	1	<p>1) In het geluidsrapport, deelrapport specifiek wordt aangegeven rekening te houden met het in aanbouw zijnde Dorp Hoef en Haag aan de oostkant van de A27 tussen Hagestein en de Lek. In het vastgestelde bestemmingsplan van de Gemeente Vianen uitgevoerd door AnteaGroep van 1 mei 2014 wordt aangegeven dat een scherm van 3m al tot afdoende afname van het geluid zal leiden. Echter, dit scherm is niet opgenomen op de voorliggende tekeningen en beschreven maatregelen.</p>	<p>In het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit zijn de geluidmaatregelen meegenomen die in het geluidregister vast zijn gelegd. Hierin is het scherm van 3 meter hoog ter hoogte van het in aanbouw zijnde dorps Hoef en Haag niet opgenomen. Uit het geluidonderzoek voor het Ontwerp-Tracébesluit bleek dat het geluidproductieplafond ter hoogte van Hoef en Haag met het realiseren van stiel asfalt (2LZoab) niet overschreden wordt als gevolg van de verbreding van de A27. Dat betekent dat er vanuit het Ontwerp-Tracébesluit geen noodzaak bestaat om een scherm te plaatsen en geen wettelijke noodzaak is om het bouwplan van Hoef en Haag mee te nemen in het geluidonderzoek. Vanuit de strengere normen die gelden bij nieuwbouw is deze noodzaak wel aanwezig vanuit de ontwikkeling van Hoef en Haag. Ten tijde van het Tracébesluit is de bouwvergunning verleend voor het realiseren van de geluidschermen die nodig zijn om de ontwikkeling van Hoef en Haag mogelijk te maken. Deze geluidschermen worden t.z.t. ook in het geluidregister opgenomen. Rijkswaterstaat heeft hierop geanticipeerd, de schermen bij Hoef en Haag zijn daarom meegenomen in het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit. Twee van de drie bestaande (nog te realiseren) schermen kunnen bij Hoef en Haag blijven staan. Als gevolg van de aanpassing van de A27 in het Tracébesluit (met ook een nieuwe hogere brug voor de oostelijke rijbaan, waar dat in het OTB niet het geval was) wordt het scherm ten noorden van de toerit aangepast. Op de Kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p>
	2	<p>2) In de verkeerscijfers is nauwelijks een groei te zien van het gebruik van toerit/afrit, behalve een autonome conform verkeersmodel (NRM). Het lijkt dus zo dat de extra te verwachten capaciteit vanwege Hoef en Haag niet is meegenomen (kunt u dit bevestigen?). Tevens zal de druk op de parallelbaan in de voorgestelde configuratie van de A27 toenemen omdat al het verkeer komende vanaf de richting Houten naar Den Bosch van de parallelstructuur gebruik dient te maken. Hoef en Haag zal dus de capaciteit op de doorsteek naar de A27 sterk beïnvloeden. Al het verkeer naar het zuiden (Breda) moet binnen 750m 2 stroken opschuiven en dus weven met al het verkeer dat naar de A2 wil vanuit Houten.</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd met het NRM2017. In het NRM2017 is rekening gehouden met de destijds meest recente inzichten ten aanzien van het aantal inwoners in Hoef en Haag in het jaar 2030. Dit vertaalt zich in een toename van de verkeersintensiteiten op de aansluiting Hagestein (nr. 27) in zowel de referentie- als plansituatie ten opzichte van het huidige gebruik. Daarnaast is het ontwerp van het Tracébesluit aangepast. Als gevolg van de complete vervanging van de Hagesteinsebrug is er geen sprake meer van een hoofd- en parallelbaan voor verkeer vanuit Utrecht richting Breda. Verkeer vanuit Houten kan de hoofdrijbaan blijven volgen en via het weefvak ten zuiden van Hagestein naar de A2 richting 's-Hertogenbosch rijden.</p>
	3	<p>Leefkwaliteit verslechterd door lucht- en geluidsbelasting toename vanwege ontbreken scherm terwijl deze wel in bestemmingsplan is opgenomen</p>	<p>De Wet milieubeheer bepaalt in welke situaties afgewogen wordt of geluidreducerende maatregelen toegepast worden om de berekende geluidbelasting te verminderen. Indien maatregelen noodzakelijk zijn dan zijn deze maatregelen in het TB opgenomen. Nabij Hoef en Haag blijven schermen deels behouden en deels worden deze aangepast als gevolg van het TB.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer benoemd.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
ZWE-00005	1	<p>Met belangstelling heb ik kennis genomen van bovengenoemd ontwerp-besluit. Onderstaand treft u mijn zienswijze aan.</p> <p>In de eerste plaats komt het mij voor dat in casu sprake is van verspilling, althans onverantwoorde besteding, van belastinggeld, omdat het project is gebaseerd op een onjuiste inschatting van de toename van het autoverkeer. Twee gerenommeerde onderzoeksinstituten, te weten het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB), vragen zich namelijk af of de infrastructurele plannen, die nog op stapel staan (waaronder onderhavig project), nog wel rendabel zijn.1 Deze instituten zijn van mening dat het Nederlandse hoofdwegennet geen belangrijke missende schakels meer heeft. Nederland heeft al een van de meest uitgebreide wegennetwerken ter wereld: in totaal 139.000 km lang, ruim drie keer de omtrek van de aarde. Bovendien zal het wegverkeer de komende jaren minder hard groeien dan voorheen. Nieuwe miljoenen- c.q. miljardeninvesteringen in nieuw asfalt zijn alleen verstandig indien de files substantieel toenemen; dat laatste is zeer twijfelachtig.</p> <p>Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft voegt hieraan toe, dat met de kennis van nu er waarschijnlijk andere beslissingen zouden zijn genomen.2 De wegen worden minder belast dat verkeerskundigen jaren geleden voorspelden, waardoor kosten-batenanalyses van projecten niet meer kloppen. Als oorzaken van de meevallende verkeersdrukten kunnen worden genoemd: het aantal huishoudens daalt, het aantal autobezitters stijgt minder snel en steeds meer mensen werken thuis of met flexibele werktijden.</p> <p>Daarnaast wil ik wijzen op het onderzoek van Simeon Calvert, die recent is gepromoveerd aan de TU Delft. Hij betoogt dat er andere (kleinere en goedkopere!) oplossingen tegen files zijn dan 'meer asfalt' (meer rijbanen). "De modellen die verkeerskundigen gebruiken gaan bij het berekenen van de drukte op de weg uit van de 'gemiddelde dag'. In werkelijkheid bestaat die helemaal niet. Omdat je in het verkeer te maken hebt met menselijk gedrag, is de situatie vaak anders dan gedacht. (...) Wel denk ik dat wegbeheerders als Rijkswaterstaat en de provincies heel snel naar extra asfalt grijpen, terwijl je beter eerst kunt kijken naar mogelijkheden binnen de huidige situatie. Kleinere ingrepen als wegbelijning kunnen de files ook terugdringen en zijn bovendien vele malen goedkoper. (...) In het algemeen neemt het aantal verkeersbewegingen af, waardoor je op sommige stukken snelweg je doel voorbij schiet."3</p> <p>De heer Calvert heeft het onder meer over matrixborden, spitsstroken en verkeerslichten bij opritten.</p> <p>Kortom: bezint eer ge begint!</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit is onderzoek uitgevoerd met het NRM 2017, een verkeersmodel dat algemeen wordt toegepast bij rijksweg-projecten en ieder jaar wordt geactualiseerd. In het deelrapport Verkeer en de Toelichting van het TB is te lezen dat de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Houten en Hooipolder leidt tot een verbeterde doorstroming op dit gedeelte van de A27.</p> <p>Vertrekkpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hooipolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hooipolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformoparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformoparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
ZWE-00006	1	<p>Volgens het voorliggende ontwerp zou er 8 m² van de gronden van het agrarisch bedrijf van Kooijman nodig zijn. Op vrijdag 10-06-2016 heeft er een gesprek plaats gevonden met een medewerker van Rijkswaterstaat (dhr Wijnands) over de verwerving van 8 m².</p> <p>Dhr. Wijnands kon ook geen redenen aangeven waarom Rijkswaterstaat deze 8 m² van Kooijman nodig heeft voor verbreding van de A27.</p> <p>Ook voor Kooijman en gemachtigde is het volkomen onduidelijk waarom Rijkswaterstaat een stukje van 8 m² nodig zou hebben om de verbreding van de A27 te realiseren. Naar onze mening is de op kaart aangegeven 8 m² absoluut niet nodig om de verbreding van de A27 te realiseren.</p> <p>Gelet op het bovenstaande verzoekt gemachtigde u namens Kooijman om uw plan op dit punt aan te passen en al de gronden van Kooijman [dus ook deze 8 m²] buiten het tracé van de A27 te houden.</p>	<p>Het betreffende stukje perceel valt binnen de TB-grens omdat de watergang op deze locatie afgerond moet worden. Aankoop van de grond is hiervoor echter niet noodzakelijk. In het TB is de aankoopgrens dan ook op de kadastrale grens gelegd.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00007	1	<p>Op de website <a href="http://www.a27participatie.nl">http://www.a27participatie.nl</a> kon ik de plannen vinden rondom waar de weg verbreed zou worden. Ik woon zelf aan de Dokter van Stratenweg (de flats nabij het klaverblad a15/a27) en rijdt iedere dag vanaf mijn huis naar mijn werk in Huizen (achter Hilversum) over de A27.</p> <p>Ik zie o.a. op de tekening dat jullie het klaverblad (ring a15 vanuit Rotterdam naar a27 richting Utrecht) in de bocht willen verbreden.</p> <p>In de afgelopen 3 jaar reed ik elke werkdag in de ochtend over dit gedeelte van het klaverblad en heb hier nooit vast staan, eveneens de afrit van de A27 naar de A15 richting Gorinchem-Oost staat, voor zover ik kan zien/beoordelen, bijna nooit vast. Iets wat mij opvalt als ik vanuit mijn keuken het klaverblad bekijk.</p> <p>De enige keren dat ik door de jaren heen heb vast gestaan, is alleen geweest toen er op de A27 (richting Utrecht) en de A15 (richting Rotterdam) een ongeluk is gebeurd van dergelijke grote dat het gehele knooppunt vast staat (en dus ook het gehele klaverblad). Hierbij zou het extra asfalt een oplossing kunnen zijn mits er bij een dergelijk groot ongeluk niet alle rijbanen worden afgesloten.</p> <p>Tevens zal dat gedeelte van het klaverblad tweebaans worden, terwijl het gedeelte van het weefvlak (dus van A15 (ri. Rotterdam) naar A27(ri. Utrecht) en A27(ri. Utrecht) en de A15 (ri. Rotterdam) maar uit 1 baan bestaan wat dus een mogelijk probleem met het weven niet oplost.</p> <p>Wat ik uit de tekeningen op maak is dat dit gedeelte tweebaans zal gaan worden, waar eigenlijk 1 baan mijns inziens voldoende is. In de ochtend staat het daar nooit stil en in de spits staat inderdaad de afslag van de A15 naar de A27 richting Breda wel vast.</p> <p>Dit brengt mij ook op de afslag van de A27 ri Breda en de A15 ri. Rotterdam en de afslag van de A27 ri Breda en de A15 ri. Gorinchem-oost. Op de tekening staat dat er deze twee afslagen beide tweebaans zullen worden. Ook hier kan ik vanuit ervaring meepraten dat beide afslagen geen twee banen nodig zullen hebben.</p> <p>Buiten dat mensen achterlangs tankstation Scheiwijk rijden, ontstaat net na dit tankstation een van de grotere problemen. De problemen rond de file hier is dat mensen vanaf het tankstation Scheiwijk uiterst rechts gaan rijden (langs de file rijden) en later net voor de afslagen A15 ri Rotterdam dan wel Gorinchem-Oost er weer op de A27 willen invoegen. Heel soms zie ik het gebeuren dat mensen dan op de baan richting Gorinchem-Oost blijven rijden, maar niet afslaan, maar later weer de file van de A27 in gaan (het ontlopen van file). Ik ben al regelmatig verrast, zowel met de auto als met de motor, door mensen die plotseling uit de file uitvoegen op deze baan en later vol in de ankers gaan omdat ze toch op de A27 richting Breda moeten blijven.</p> <p>#a27 t.h.v. Meerkerk / Mc Donalds Mijn ervaring leert dat hier het probleem niet zozeer de hoeveelheid auto's zijn, dan wel dat er gerits dient te worden van een 3 baans naar een 2 baans weg en, zeker niet te vergeten, mensen over een "heuvel" moeten kijken waarbij mensen op de rem gaan staan. Mensen kunnen door het viaduct niet verder kijken en weten niet wat daarachter andere automobilisten doen.</p> <p>Dit zelfde issue speelt bij de oprit vanuit Hilversum naar Utrecht bij het ecoduct. Mensen kunnen niet inschatten wat er achter de "heuvel" gebeurt en gaan daarom daar op de rem staan.</p> <p>Als alles dan toch opgeknapt dient te worden, probeer de glooiing van de weg beter aan te laten sluiten i.p.v. een directe "heuvel" doordat er over een viaduct gereden gaat worden.</p> <p>Ik denk dat dit wel voor meerdere plekken geldt waar de glooiing van de weg/landschap ervoor zorgt dat mensen niet weten wat er achter een viaduct gebeurt. (Zoals net na de afslag Houten richting Gorinchem)</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het vastgestelde voorkeursalternatief is het resultaat van een zorgvuldige verkenning. In het voorkeursalternatief is (onder andere) het aantal rijstroken vastgelegd. Zie ook paragraaf 2.2.2 en 2.3.1 van de Nota van Antwoord. Er wordt zo veel als mogelijk aangesloten op het bestaande alignment van de A27. Dit heeft mede te maken met het zo veel als mogelijk handhaven van bestaande kunstwerken, zoals het viaduct waarmee de A27 de N214 passeert bij Noordeloos. Het TB ontwerp is getoetst aan de ontwerprijlijnen. Volledigheidshalve kan daarbij nog worden vermeld dat er in het wegontwerp geen sprake is van 2 rijstroken in het betreffende klaverblad.</p>
	2	<p>Ondanks dat het volgens mij "gezonder" is om bij een betere doorstromende weg te wonen dan een weg waar veel file staat, zou ik graag willen weten wat de overige schade zou kunnen zijn.</p> <p>Denk bijvoorbeeld aan het feit dat mensen nu bijvoorbeeld het knooppunt mijden in de spits, zal het dan bijvoorbeeld meer geluidsoverlast veroorzaken en hoe zit het met de uitlaatgassen als er dus minder files zijn, maar wel weer meer verkeer zou rijden.</p> <p>Ik vraag dit, aangezien ik regelmatig mijn ramen schoon maak en dus ook met enige regelmaat een emmer met zwart water heb. Dat het in de emmer zit vind ik niet het probleem, maar wel dat het dus ook in de lucht zit.</p>	<p>In het kader van het Tracébesluit zijn de effecten op de omgeving onderzocht. Hierbij is de verbreding van de A27 getoetst aan de wettelijke normen.</p>
	2	<p>Ondanks dat het volgens mij "gezonder" is om bij een betere doorstromende weg te wonen dan een weg waar veel file staat, zou ik graag willen weten wat de overige schade zou kunnen zijn.</p> <p>Denk bijvoorbeeld aan het feit dat mensen nu bijvoorbeeld het knooppunt mijden in de spits, zal het dan bijvoorbeeld meer geluidsoverlast veroorzaken en hoe zit het met de uitlaatgassen als er dus minder files zijn, maar wel weer meer verkeer zou rijden.</p> <p>Ik vraag dit, aangezien ik regelmatig mijn ramen schoon maak en dus ook met enige regelmaat een emmer met zwart water heb. Dat het in de emmer zit vind ik niet het probleem, maar wel dat het dus ook in de lucht zit.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
	2	<p>Ondanks dat het volgens mij "gezonder" is om bij een betere doorstromende weg te wonen dan een weg waar veel file staat, zou ik graag willen weten wat de overige schade zou kunnen zijn.</p> <p>Denk bijvoorbeeld aan het feit dat mensen nu bijvoorbeeld het knooppunt mijden in de spits, zal het dan bijvoorbeeld meer geluidsoverlast veroorzaken en hoe zit het met de uitlaatgassen als er dus minder files zijn, maar wel weer meer verkeer zou rijden.</p> <p>Ik vraag dit, aangezien ik regelmatig mijn ramen schoon maak en dus ook met enige regelmaat een emmer met zwart water heb. Dat het in de emmer zit vind ik niet het probleem, maar wel dat het dus ook in de lucht zit.</p>	<p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	2	<p>Ondanks dat het volgens mij "gezonder" is om bij een betere doorstromende weg te wonen dan een weg waar veel file staat, zou ik graag willen weten wat de overige schade zou kunnen zijn.</p> <p>Denk bijvoorbeeld aan het feit dat mensen nu bijvoorbeeld het knooppunt mijden in de spits, zal het dan bijvoorbeeld meer geluidsoverlast veroorzaken en hoe zit het met de uitlaatgassen als er dus minder files zijn, maar wel weer meer verkeer zou rijden.</p> <p>Ik vraag dit, aangezien ik regelmatig mijn ramen schoon maak en dus ook met enige regelmaat een emmer met zwart water heb. Dat het in de emmer zit vind ik niet het probleem, maar wel dat het dus ook in de lucht zit.</p>	<p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	3	<p>Verder zou ik willen weten in hoeverre de omgeving wordt aangepast. Zullen er veel bomen verdwijnen? Dit in het kader van "horizon-vervuiling".</p> <p>Als ik nu over de A15/A27 kijk, kijk ik redelijk de landerijen in, veel groen met name door de bomen die rond dit knooppunt, echter als deze zullen verdwijnen zal dat waarschijnlijk ook ten kosten gaan met het aanzicht van de omgeving wat (misschien) de prijs van mijn woning doet dalen.</p> <p>Wie wil er aan een nog drukker wordend knooppunt wonen met eventuele gezondheidsproblemen waarvan wij misschien nu nog niets weten</p>	<p>De landschappelijk inpassing van de wegverbreding is opgenomen in het Landschapsplan behorende bij het TB. Het ruimtebeslag van de wegverbreding is op deze locatie beperkt. De bomenrijen tussen de woningen en de oprit worden door de TB-grens niet geraakt en blijven gehandhaafd. Ook de bomenrij tussen het klaverblad valt buiten de TB-grenzen.</p>
	4	<p>Buiten bovenstaande mogelijke problemen die ik mij kan inbeelden heb ik een ander probleem, namelijk de stremmingen van de A27.</p> <p>Ik heb, omdat ik de file zo zat ben geworden, recent een andere baan gezocht en gevonden in Breda. Ik had namelijk geen zin om ruim 1 a 2 uur heen naar Huizen en soms 2 a 3 uur terug naar Gorinchem te rijden. Nu lees ik dus dat "binnenkort" het een en ander aangepast gaat worden in het zuiden, hoelang gaat duren? Moet ik dan omrijden via de A15 / A16? Wie gaat die kosten vergoeden, doel dan niet alleen mijn kilometerkosten, maar ook mijn tijd die ik dan eventueel verlies doordat ik om moet rijden. Ik heb namelijk daarom een andere baan gezocht om meer tijd voor mijzelf te kunnen hebben.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met de betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oerreed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	Mijn ervaring is ook verder dat het ritsen van 3 naar 2 banen vaker problemen oplevert. Wat ik de laatste tijd wel heb gemerkt, is dat als er bij het ritsen ook een doorgetrokken streep komt, mensen minder gemakkelijk over die lijn rijden dan dat nu het geval is bij Meerkerk in de ochtendspits. Bij de oprit in Hilversum kan ik tegenwoordig maar weinig automobilisten betrappen op het feit dat zij over die streep vervoegen. Tevens zou je bij de matrix borden detectie kunnen inbouwen m.b.t. overschrijden van de doorgetrokken streep waardoor de automobilist gewoon een dikke prent mag ontvangen.	
			Het Tracébesluit regelt uitsluitend de ingrepen en maatregelen die ruimtebeslag vragen. De door inspreker genoemde maatregel heeft geen extra ruimtebeslag tot gevolg en daarom kan in het kader van het Tracébesluit niet aan deze wens worden tegemoet gekomen. Dit aspect komt aan de orde tijdens de volgende fase van het project: de realisatiefase.
ZWE-00008	1	Er is op dit moment in op mijn woonplek veel geluidsoverlast van de A 27. We kunnen op dit moment de ramen niet open hebben of we worden wakker van de snelweg. Dit geldt uiteraard ook voor het zitten in de tuin. Er worden nu onvoldoende maatregelen genomen.	De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de toetswaarde voor uw woning zijnde 52 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen gelijk blijft. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.
	2	Het plaatsen van geluidschermen en groen op het traject Lunetten tot en met de brug over het Amsterdam Rijn Kanaal is niet in het plan aangegeven.	Het project A27 Houten - Hooipolder betreft het traject tussen aansluiting Houten en het knooppunt Hooipolder. Alle effecten en maatregelen als gevolg van het project zijn beschreven in het Besluit en de diverse Deelrapporten en in de Toelichting van het TB. Het weggedeelte tussen Houten en het knooppunt Lunetten maakt geen onderdeel uit van het project A27 Houten - Hooipolder, maar van het project Ring Utrecht.
	3	De prijs van mijn huis is op dit moment lager dan mag worden verwacht op grond van de markt. De A27 is hier debet aan. Ik verwacht dan ook voldoende reparatie voor de geleden schade.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	4	Breng de geluidsoverlast terug naar het nivo 1988 toen ik het huis kocht.	Volgens de Wet milieubeheer is niet de aankoopdatum van de woning, maar de situatie in het geluidregister maatgevend voor het treffen van geluidmaatregelen.
ZWE-00012	1	het is wel erg spijtig dat de gevolgen van het nieuwe kruispunt bij Scheiwijk niet in deze plannen zijn meegenomen. De hierdoor veroorzaakte geluidsoverlast en de gebiedsaantasting komen wel bovenop de gevolgen van de tracé verbreding van de A27.	De gevolgen van de nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord zijn via een bestemmingsplanprocedure onderzocht. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk vastgesteld voor de afronding van het TB. Voor het TB betreft de nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord daarmee een autonome ontwikkeling. In het TB zijn de effecten van de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder bepaald ten opzichte van de autonome situatie. In het akoestisch onderzoek worden de ingrepen aan de rijksweg en aan de onderliggende wegen per bron getoetst aan het daarvoor geldende wettelijke kader. Voor rijkswegen is dat de Wet milieubeheer, voor onderliggende wegen is dat de Wet geluidhinder.  Hebben doelmatige maatregelen onvoldoende effect op het terugdringen van de geluidbelasting tot de toetswaarde, dan geldt er een wettelijke plicht om de cumula-tieve geluidbelasting in beeld te brengen en te beoordelen. Tevens wordt onderzocht of maximaal dezelfde geluidmaatregel langs de getoetste bron wellicht effectiever toegepast kan worden langs een andere bron, om zodoende de gecumuleerde geluidbelasting te verlagen ten opzichte van de maatregelen die voor de aangepaste bron worden geadviseerd. Daarbij wordt gekeken of de maatregelen (uitgedrukt in maatregelpunten) die op en langs de rijksweg zijn opgenomen, ook op of langs een andere bron ingezet kunnen worden om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen.  In het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit is gebleken dat er geen mogelijkheden zijn om de doelmatige maatregelen op of langs andere bronnen effectiever toe te passen.
	2	Participant is van mening dat de geluidswerende schermen die gepland staan aan de westzijde van de Rijksweg, ten noorden van het viaduct Dorpsweg onvoldoende zijn. De huidige schermen zijn ca. 4 meter hoog en zijn nu onvoldoende beschermend tegen geluid, zeker bij noordelijke tot oostelijke windrichting. De nieuwe schermen worden eveneens 4 meter hoog. Er is wel een kleine verlenging, maar die is zelfs maar 2 meter hoog. De verlenging zou ook minimaal 4 meter moeten worden.  Door de verbreding van de A27 komt de geluidswand dichterbij de woonwijk. Derhalve valt meer overlast te verwachten. Doordat de bewoners in dit buitengebied, zeker met oostelijke tot zuidelijke wind, veel in hun tuin en op het terras leven is juist dan een geluidsreducering buiten de woning belangrijk. De berekeningen gaan echter uit van het geluidsniveau in huis en met een overwegende zuidwestelijke windrichting. (bij die windrichting is de geluidproductie echter nauwelijks merkbaar!)  De huidige schermen nabij het viaduct Dorpsweg zijn enkele jaren geleden nieuw geplaatst. Sinds dat moment is tpv. de woningen aan de zuidzijde van de Dorpsweg het geluidsniveau juist aanzienlijk toegenomen! Vermoedelijk wordt dit veroorzaakt door reflectie van het geluid tegen het scherm dat ten zuiden van het viaduct en ten Oosten van R27 werd geplaatst. Om die reden is het dan ook belangrijk ook extra geluidsmaatregelen te gaan nemen voor de woningen aan de zuidzijde van de Dorpsweg ten westen van het viaduct. Participant stelt voor dat er ook een geluidsscherm van 4 meter hoog wordt geplaatst aan de zuidzijde van het viaduct Dorpsweg (westzijde A27) over eenzelfde lengte als aan de oostzijde van A27 nu wordt geplaatst. Bij zuidelijke wind heeft de woonwijk nl geen enkele bescherming tegen het geluid dat van de A27 komt en dit zal worden versterkt door de reflectie tegen het scherm aan de oostzijde van de A 27. Door de verbreding van de A27 op dit punt, (en zeker ook door het nieuwe kruispunt Scheiwijk) komen de rijstroken dichterbij de woonwijk. Derhalve valt ook meer overlast te verwachten. Ook door de verhoging van de max. snelheid naar 130 km. is een flinke toename van geluid te verwachten. Dit temeer omdat ik vernam dat er geen stiller asfalt zal worden toegepast dan thans aanwezig is op dit weg deel aanwezig is.  Participant heeft vernomen dat het viaduct Dorpsweg wordt opgehoogd. Derhalve dient verkeer een steilere weg omhoog te rijden om dat verschil te overbruggen. Dit geeft naar de mening van participant eveneens extra overlast en toename van geluid.	De bestaande schermen aan de oost- en de westzijde worden in het kader van de realisatie van de aansluiting Gorinchem-Noord vervangen door nieuwe schermen van dezelfde hoogte. Deze schermen zijn wel langer dan de bestaande schermen. Aan de oostzijde wordt het scherm 560 meter in plaats van de huidige 400 meter. Aan de westzijde wordt het scherm 260 meter in plaats van de huidige 100 meter. De schermen worden absorberend uitgevoerd waardoor de reflectie zo veel mogelijk beperkt wordt. Daarnaast zal in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder op de westelijke rijbaan geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab aangebracht worden. Op de oostelijke rijbaan is dat nu ook al het geval. De voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/u naar 130 km/u is inbegrepen in het bepalen van de effecten van het project. De Dorpsweg is onderzocht in het geluidonderzoek voor het onderliggend wegennet. De wijziging van de Dorpsweg en de wijziging van de verkeerintensiteit leiden niet tot een reconstructie effect. Dat wil zeggen dat er geen maatregelen getroffen hoeven te worden. De toename van de helling van de Dorpsweg is zeer beperkt en valt binnen de marge van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De verlenging van het scherm aan de westzijde in combinatie met de aanleg van tweelaags Zoab zorgt er voor dat de geluidtoename als gevolg van het project (verbreding, snelheidsaanname en de verkeersaanname) gemitigeerd wordt en er voldaan wordt aan de geldende geluidnormen.
			De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.
	3	Vermoedelijk forse toename van de geluidbelasting vooral buitenhuis door de verbreding en de oprit naar het nieuwe kruispunt Scheiwijk. Hierdoor zal zeker bij zuidelijke winden het vertoeven in de tuin en op het terras minder aangenaam gaan worden. Hierdoor zal de woningprijs ook negatief worden beïnvloed.	De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de toetswaarde voor uw woning zijnde 58 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 59 dB wordt en daarmee nagenoeg gelijk blijft. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.  De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00013	1	Participant bezit met zijn bedrijf een grote vrachtwagen van 17 meter lang. Het luistert zeer nauw, om met deze wagen vanaf de parallelweg de Broekseweg op de kunnen draaien, maar het is op dit moment wel mogelijk. Aanrijden vanaf de andere kant van de Broekseweg is onmogelijk, omdat de draai op de Broekseweg het bedrijfsterrein op niet te maken is met deze lange wagen.  Participant maakt zich zorgen dat hij tijdens de verbreding en de verbouwing van het viaduct niet meer naar zijn bedrijf kan komen met deze lange vrachtwagen. Het is zeer van belang voor het bedrijf dat deze vrachtauto bij het bedrijf kan komen.	Rijkswaterstaat streeft ernaar om hinder tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te voorkomen (zie punt hieronder). Voor de bereikbaarheid van het bedrijf van inspreker middels groot vrachtverkeer worden, indien noodzakelijk, tijdig met de inspreker afspraken gemaakt.  Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.  Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
ZWE-00014	2	Participant bezit met zijn bedrijf een grote vrachtwagen van 17 meter lang. Het luistert zeer nauw, om met deze wagen vanaf de parallelweg de Broekseweg op de kunnen draaien, maar het is op dit moment wel mogelijk. Aanrijden vanaf de andere kant van de Broekseweg is onmogelijk, omdat de draai op de Broekseweg het bedrijfsterrein op niet te maken is met deze lange wagen.  Participant maakt zich zorgen dat hij tijdens de verbreding en de verbouwing van het viaduct niet meer naar zijn bedrijf kan komen met deze lange vrachtwagen. Het is zeer van belang voor het bedrijf dat deze vrachtauto bij het bedrijf kan komen.	Rijkswaterstaat streeft ernaar om hinder tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te voorkomen (zie punt hieronder). Voor de bereikbaarheid van het bedrijf van inspreker middels groot vrachtverkeer worden, indien noodzakelijk, tijdig met de inspreker afspraken gemaakt.  Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.  Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
ZWE-00015	1	Participant woont ten westen van de A27 tussen het tunneltje van de Broekseweg en het tunneltje van de Zauwendijk terhoogte van Meerkerk. De woningen staat daar ongeveer 200 meter van de A27. Hier zijn op dit moment geen geluidswerende maatregelen toegepast en deze staan ook niet ingepland. Bij een oostenwind is er op dit moment al behoorlijk overlast van het geluid en dat zal in de toekomst niet minder worden; eerder meer. Participant zou graag zien dat er door middel van bijvoorbeeld beplanting (bomen) een natuurlijke geluidwering wordt gecreëerd.	Met het in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) wordt de geluidstoename als gevolg van het project ongedaan gemaakt en wordt er aan de geldende geluidnormen voldaan. De toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zal echter als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 61 dB blijven. Ter hoogte van de Broekseweg waard de A27 kruist komt in het kader van het saneringsplan een geluidscherm. Op adres van inspreker heeft dit scherm echter weinig tot geen effect, de geluidbelasting blijft 61 dB. Het beeld bestaat dat beplanting een rol kan vervullen als geluidbeperkende maatregel. Feit is echter dat beplanting (struiken en bomen) nauwelijks geluid absorberen. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van beplanting is dus gering en daarbij ook nog eens afhankelijk van het type beplanting. Daarnaast is er omwille van de openheid van het landschap voor gekozen om langs het tracé beplanting zoveel mogelijk te beperken.
ZWE-00016	1	Participant wil graag duidelijkheid over de geluidtoename op het terras van het restaurant. De oprit van de A27 bij Meerkerk vanuit Breda richting Utrecht wordt verlegd en komt derhalve dichtbij het (terras van het) restaurant te liggen. Participant krijgt geen duidelijkheid over de gevolgen die dit zal hebben met betrekking tot het geluid in verband met optrekkend verkeer. Op de informatieavond te Meerkerk werd duidelijk dat er waarschijnlijk geen geluidswerende maatregelen worden getroffen omdat het pand een bedrijfspan is.	Zoals reeds toegelicht op de informatieavond in Meerkerk is een restaurant geen geluidgevoelige bestemming in het kader van de Wet milieubeheer. Dat wil zeggen dat er voor het restaurant wettelijk geen geluidmaatregelen onderzocht hoeven te worden. Omdat er in de omgeving van het restaurant een aantal geluidgevoelige bestemmingen gelegen zijn, zal er ter hoogte van het restaurant geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) op de westelijke rijbaan en de oostelijke rijbaan ten zuiden van de aansluiting aangebracht worden. Dit komt ook ten goede aan de geluidbelasting ter plekke van het restaurant.
ZWE-00017	1	Er ligt nu een weegbrug aan de A27 ter hoogte van Meerkerk voor noord-zuid verkeer. Participant pleit voor een tweede tweekruis op zuid naar noord na de afslag N214 en voor Houten; ongeveer op dezelfde hoogte. Op dit moment is er veel overlast van illegaal en zwaar sluipverkeer dat de weegbrug tracht te ontwijken. Deze sluiproute loopt nu vanaf de A15 over de provinciale weg via de N214 terug naar de A27.	Het Tracébesluit regelt uitsluitend de ingrepen en maatregelen die ruimtebeslag vragen. De door inspreker genoemde maatregel heeft geen extra ruimtebeslag tot gevolg en daarom kan in het kader van het Tracébesluit niet aan deze wens worden tegemoet gekomen. Dit aspect komt aan de orde tijdens de volgende fase van het project: de realisatiefase.
	2	De N214 is een communicerend vat tussen de A15 en de A27. Zodra de A15 stagneert, loopt de hele provinciale weg vol. Dit is de huidige situatie. Tijdens de werkzaamheden van de verbreding van de A27 zal dit nog veel erger worden. Participant maakt zich zorgen over de uitvoeringsfase waarin er op de N214 extra druk wordt uitgeoefend.	Omleidingsroutes (zie hierna) lopen zoveel mogelijk over het hoofdwegenet of daaraan gelijkwaardige wegen.  Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.  Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
ZWE-00018	1	Participant heeft een druivenkas op zijn achtererf. Daarnaast ligt een romnyloods voor binnen- en buitenopslag. Achter deze kas en loods ligt tussen de 3 en 5 meter grond. RWS heeft een strook grond nodig van dit erf om de sloot te verleggen. Omdat de sloot verlegd moet worden wordt participant geraakt in zijn belang. Participant heeft daar nu groenvoorzieningen die moeten komen te vervallen. Het is participant onduidelijk waarom de sloot verlegd moet worden omdat de parallelweg op dat punt niet verbreed/verlegd wordt. Wanneer het verleggen van de sloot uitsluitend bedoeld is voor watercompensatie, dan wil de heer Schrijver graag met u in overleg of de compensatie elders op zijn eigendom kan plaatsvinden door middel van een vijver, poel of iets dergelijks.	In het ontwerp is de betreffende watergang ingekort zodat de bebouwing op het betreffende perceel niet meer wordt geraakt.
ZWE-00019	1	Participant constateert op de informatieavond dat de duiker die nu tussen kilometerpaal 40.3 en 40.4 ligt zal worden verlengd. Op de tekening staat deze ingetekend op het terrein van participant en is hierover echter nog nooit benaderd. Participant vraagt zich af of het de bedoeling is dat hij hiervoor land ter beschikking stelt of hoe men denkt dit te gaan oplossen.	De duiker tussen km 40.3 en 40.4 wordt in het kader van het Tracébesluit enkel aan de oostzijde verlengd. Het verlengen van deze duiker raakt de percelen die in eigendom zijn van inspreker niet. Het beschikbaar stellen van gronden is derhalve niet aan de orde.
	2	Voorts wil participant graag weten wat het effect van de verbreding van de A27 is op de huidige sloten.	De verbreding van de A27 heeft geen effect op de sloten van inspreker. De nieuwe aansluiting Scheiwijk raakt de bestaande watergang wel. De (ruimtelijke) consequenties hiervan zijn geregeld in het bestemmingsplan dat is vastgesteld voor de nieuwe aansluiting Scheiwijk.
ZWE-00020	1	Het viaduct ter hoogte van de dorpsweg wordt verbreed, verhoogd en verlengd. Ten gevolge hiervan wordt de uitloop ten noorden van het viaduct (ten oosten van de A27) breder. Dat heeft als gevolg dat het pad richting de tuinen van de woning van participant wordt afgesloten of in ieder geval zeer sterk wordt beperkt. Participanten hebben nu recht van overpad, maar vrezen dat dit pad wordt afgesloten of te smal wordt.	Het ontwerp van het talud dat nodig is voor het aan te passen viaduct is aangepast zodat het pad richting de betreffende tuinen gehandhaafd kan blijven. De TB-grens is hierop aangepast.
ZWE-00021	1	Wij kunnen niet beoordelen of er onjuistheden in staan, maar we vinden het jammer, dat de gevolgen van het nieuwe kruispunt Scheiwijk niet in deze plannen zijn meegenomen. Want dat komt nog eens bovenop de gevolgen van de tracé verbreding A 27.	De aansluiting Gorinchem-Noord is als autonome ontwikkeling meegenomen in het project A27 Houten - Hooipolder. Voor het project A27 Houten – Hooipolder betekent het dat de verkeers- en milieuberekeningen voor de toekomstige situatie ervan uitgaan dat de aansluiting is gerealiseerd. De effecten van A27 Houten – Hooipolder worden als het ware 'opgeteld' bij de al onderzochte effecten van de aansluiting Scheiwijk. Zie paragraaf 2.3.5 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op dit punt.
	2	De huidige schermen, die geplaatst zijn richting Utrecht, weerkaatsen het geluid naar onze kant, zodat we in plaats van minder MEER geluid horen. Wij willen heel graag aan onze kant ook schermen van 4 meter hoog, zodat er geen weerkaatsing plaats vindt. Aangezien het plan is om helemaal geen schermen te plaatsen naast de brug richting Breda, zijn we bang, dat de geluidsoverlast nog vele malen erger gaat worden.	De bestaande schermen aan de oost- en de westzijde worden vervangen door nieuwe schermen van dezelfde hoogte maar langer dan de bestaande schermen. Aan de oostzijde wordt het scherm 560 meter in plaats van de huidige 400 meter. Aan de westzijde wordt het scherm 260 meter in plaats van de huidige 100 meter. De schermen worden absorberend uitgevoerd waardoor de reflectie zo veel mogelijk beperkt wordt. Daarnaast zal in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder op de westelijke rijbaan geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab aangebracht worden. Op de oostelijke rijbaan is dat nu ook al het geval. De verlenging van de schermen, het absorberend uitvoeren van deze schermen en de aanleg van tweelaags Zoab zorgt er voor dat er geen sprake is van een toename van geluid en dat er wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.
	3	Het gevolg hiervan (toename geluid) is, dat het de huizenprijs gaat beïnvloeden.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	4	Verder missen we in deze plannen aanplanting van bomen en groen langs de weg i.v.m. fijnstof.	In onderstaand punt is aangegeven waarom vanuit het project geen mitigerende maatregelen nodig zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond. Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	Nog beter zouden wij het vinden als er een aarden geluidswal van een meter of vier vijf hoog tot aan Scheiwijk geplaatst gaat worden, begroeid met bomen en struiken. (Zoals links van het viaduct al aanwezig is)	In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Zoals eerder aangegeven bepaalt de wetgeving waar er geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden. Met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt en het vervangen van de huidige schermen door langere schermen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.
ZWE-00022	1	De overvloedige hoeveelheid informatie beschikbaar op de website maakt het voor een gewone burger onmogelijk hier een zinnig antwoord op te geven. Heel jammer dat er geen fatsoenlijke samenvatting beschikbaar is of (indien die er wel is) niet is te vinden.	Wij kunnen ons voorstellen dat het niet eenvoudig is uit de grote hoeveelheid informatie de voor u relevante informatie te herleiden. Mede daarom organiseert Rijkswaterstaat zowel in de OTB- als in de TB-fase informatieavonden, waar u schriftelijk en mondeling uw vragen kunt stellen. Ook kunt u via de website <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a27-verbreding-traject-houten-hoipolder/index.aspx">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a27-verbreding-traject-houten-hoipolder/index.aspx</a> toelichtende informatie over het project en de documenten bekijken.
	2	Betreft de 'Houtense Brug' over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze valt net binnen het tracé. Deze brug ligt hoog boven het kanaal en veroorzaakt daarmee zeer veel geluidsoverlast in de wijken van Houten die aan de noord-oost zijde van deze brug zijn gelegen. Met name vrachtverkeer en motoren zijn zeer goed te horen, vooral op de 1e verdieping van een woning waar veelal net de slaapkamers zijn. Erg hinderlijk als het verkeer in de ochtendspits vroeg op gang komt, maar ook op andere momenten van de dag. Bovendien is west of zuid-west de heersende windrichting en dus wordt het geluid extra ver meegenomen de bebouwde kom in. Bovenstaande geldt natuurlijk ook voor fijnstof. Dit probleem wordt nergens onderkend in het ontwerpbesluit en dus worden er ook geen maatregelen genomen hetgeen ik zeer betreurt. Rijkswaterstaat claimt rekening te houden met de belangen van de burger, maar doet in de praktijk geen streep meer dan de wet verplicht. Omdat deze zaken over het hoofd zijn gezien komen ze ook nergens voor in het ontwerpseringsplan.  Ik ondervind dan ook schade op het gebied van welzijn (geluidshinder) en gezondheid (fijnstof).  Ik verzoek Rijkswaterstaat naar aanleiding van de genoemde overlast inzake geluid en fijnstof passende maatregelen te nemen zodanig dat de hinder en gezondheidsrisico's beduidend afnemen in vergelijking tot het huidige niveau in de wijken van Houten gelegen aan de (noord-) oostzijde van de brug.	De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) van uw woning zijnde 48 dB, zal na realisatie van de A27 Houten-Hoipolder gelijk blijven.  In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 op de luchtkwaliteit in de omgeving.  De bestaande Houtensebrug wordt gehandhaafd. Aan de westzijde wordt de brug uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het Tracébesluit toont aan dat er ter plekke van de Houtensebrug geen sprake is van overschrijdingen van toetswaarden en er derhalve geen geluidbeperkende maatregelen getroffen hoeven te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Ten noorden van de Houtensebrug zal op de westelijke rijbaan in het kader van het project A27 Houten-Hoipolder van km 67,4 tot en met 68,4 geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) gerealiseerd worden. Met deze maatregel wordt ook ten noorden van de Houtensebrug aan de geldende geluidnormen voldaan. Tenslotte zal er in het kader van het project A27/A12 Ring Utrecht tussen de aansluiting Houten en Bilthoven op beide rijbanen van de A27 tweelaags Zoab gerealiseerd worden.  Het onderzoek dat is uitgevoerd voor de luchtkwaliteit laat zien dat de wettelijke normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet overschreden worden. Voor meer toelichting hierop wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5 van het algemene deel van de Nota van Antwoord. In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. In het kader van het project A27 Houten-Hoipolder wordt de westelijke brug inderdaad verbreed ten behoeve van de aanleg van een extra rijstrook. Hiertoe wordt er naast de bestaande brug een nieuwe constructie gerealiseerd die vervolgens verbonden wordt met de bestaande brug. De constructie van de bestaande bruggen blijft ongewijzigd waardoor het niet mogelijk is om geluidreducerend asfalt of een scherm op de bruggen te realiseren.
	3	Ik mis maatregelen op de Houtensebrug die de huidige geluidshinder doen verminderen. In het Geluidsplan 'A2/A27 Everdingen - Lunetten', vastgesteld op 12-06-2015, wordt dit punt nog wel aangehaald bij hoofdstuk 5.3. Daar wordt gesteld dat ZOAB technisch niet toepasbaar is op de brug. Mondeling werd mij medegedeeld dat dit ook gold voor een geluidsscherm. Echter, nu lees ik in hoofdstuk 3.2 van het rapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten - Hoopolder (Hoofdrapport) dat de westelijke brug wordt verbreed t.b.v. een extra rijstrook. Als dat technisch kan, kan dus ook de oostelijke brug zodanig worden aangepast zodat ZOAB en/of een geluidsscherm toegepast kunnen worden. M.i. is niet technisch aangetoond dat dit onmogelijk is.	In het kader van het project A27 Houten-Hoipolder wordt de westelijke brug inderdaad verbreed ten behoeve van de aanleg van een extra rijstrook. Hiertoe wordt er naast de bestaande brug een nieuwe constructie gerealiseerd die vervolgens verbonden wordt met de bestaande brug. De constructie van de bestaande bruggen blijft ongewijzigd waardoor het niet mogelijk is om geluidreducerend asfalt of een scherm op de bruggen te realiseren.
ZWE-00024	1	De overvloedige hoeveelheid informatie beschikbaar op de website maakt het voor een gewone burger onmogelijk hier een zinnig antwoord op te geven. Heel jammer dat er geen fatsoenlijke samenvatting beschikbaar is of (indien die er wel is) niet is te vinden.	Uw constatering dat er veel informatie beschikbaar gesteld is, is terecht en wij kunnen ons voorstellen dat het niet eenvoudig is hieruit de voor u relevante informatie te herleiden. Mede daarom organiseert Rijkswaterstaat zowel in de OTB- als in de TB-fase informatieavonden, waar u schriftelijk en mondeling uw vragen kunt stellen. Ook kunt u via de website <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a27-verbreding-traject-houten-hoipolder/index.aspx">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a27-verbreding-traject-houten-hoipolder/index.aspx</a> toelichtende informatie over het project en de documenten bekijken.
	2	Betreft de 'Houtense Brug' over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze valt net binnen het tracé. Deze brug ligt hoog boven het kanaal en veroorzaakt daarmee zeer veel geluidsoverlast in de wijken van Houten die aan de noord-oost zijde van deze brug zijn gelegen. Met name vrachtverkeer en motoren zijn zeer goed te horen, vooral op de 1e verdieping van een woning waar veelal net de slaapkamers zijn. Erg hinderlijk als het verkeer in de ochtendspits vroeg op gang komt, maar ook op andere momenten van de dag. Bovendien is west of zuid-west de heersende windrichting en dus wordt het geluid extra ver meegenomen de bebouwde kom in. Bovenstaande geldt natuurlijk ook voor fijnstof. Dit probleem wordt nergens onderkend in het ontwerpbesluit en dus worden er ook geen maatregelen genomen hetgeen ik zeer betreurt. Rijkswaterstaat claimt rekening te houden met de belangen van de burger, maar doet in de praktijk geen streep meer dan de wet verplicht. Omdat deze zaken over het hoofd zijn gezien komen ze ook nergens voor in het ontwerpseringsplan.  Ik ondervind dan ook schade op het gebied van welzijn (geluidshinder) en gezondheid (fijnstof).  Ik verzoek Rijkswaterstaat naar aanleiding van de genoemde overlast inzake geluid en fijnstof passende maatregelen te nemen zodanig dat de hinder en gezondheidsrisico's beduidend afnemen in vergelijking tot het huidige niveau in de wijken van Houten gelegen aan de (noord-) oostzijde van de brug.	De Wet milieubeheer regelt de geluidshinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stilere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de toetswaarde voor uw woning zijnde 48 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen niet zal toenemen.  In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. De bestaande Houtensebrug wordt gehandhaafd. Aan de westzijde wordt de brug uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het Tracébesluit toont aan dat er ter plekke van de Houtensebrug geen sprake is van overschrijdingen van toetswaarden en er derhalve geen geluidbeperkende maatregelen getroffen hoeven te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Ten noorden van de Houtensebrug zal op de westelijke rijbaan in het kader van het project A27 Houten-Hoipolder van km 67,4 tot en met 68,4 geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) gerealiseerd worden. Met deze maatregel wordt ook ten noorden van de Houtensebrug aan de geldende geluidnormen voldaan. Tenslotte zal er in het kader van het project A27/A12 Ring Utrecht tussen de aansluiting Houten en Bilthoven op beide rijbanen van de A27 tweelaags Zoab gerealiseerd worden.  Het onderzoek dat is uitgevoerd voor de luchtkwaliteit laat zien dat de wettelijke normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet overschreden worden. Voor meer toelichting hierop wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5 van het algemene deel van de Nota van Antwoord. In het kader van het project A27 Houten-Hoipolder wordt de westelijke brug inderdaad verbreed ten behoeve van de aanleg van een extra rijstrook. Hiertoe wordt er naast de bestaande brug een nieuwe constructie gerealiseerd die vervolgens verbonden wordt met de bestaande brug. De constructie van de bestaande bruggen blijft ongewijzigd waardoor het niet mogelijk is om geluidreducerend asfalt of een scherm op de bruggen te realiseren.
	3	Ik mis maatregelen op de Houtensebrug die de huidige geluidshinder doen verminderen. In het Geluidsplan 'A2/A27 Everdingen - Lunetten', vastgesteld op 12-06-2015, wordt dit punt nog wel aangehaald bij hoofdstuk 5.3. Daar wordt gesteld dat ZOAB technisch niet toepasbaar is op de brug. Mondeling werd mij medegedeeld dat dit ook gold voor een geluidsscherm. Echter, nu lees ik in hoofdstuk 3.2 van het rapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten - Hoopolder (Hoofdrapport) dat de westelijke brug wordt verbreed t.b.v. een extra rijstrook. Als dat technisch kan, kan dus ook de oostelijke brug zodanig worden aangepast zodat ZOAB en/of een geluidsscherm toegepast kunnen worden. M.i. is niet technisch aangetoond dat dit onmogelijk is.	In het kader van het project A27 Houten-Hoipolder wordt de westelijke brug inderdaad verbreed ten behoeve van de aanleg van een extra rijstrook. Hiertoe wordt er naast de bestaande brug een nieuwe constructie gerealiseerd die vervolgens verbonden wordt met de bestaande brug. De constructie van de bestaande bruggen blijft ongewijzigd waardoor het niet mogelijk is om geluidreducerend asfalt of een scherm op de bruggen te realiseren.
ZWE-00027	1	De tekening klopt niet geheel (de kadastrale grens). Dit is nog niet definitief te beoordelen, omdat een nieuwe tekening is aangevraagd.  De woning van inspreker is een voorhuis op 350 m2 grond. De woning beschikt over een kleine tuin op het noord-westen. Dat is de zijde van de rijksweg waar ook de werkzaamheden gaan plaatsvinden. Zoals de plannen nu zijn moet inspreker een gedeelte van de tuin afstaan. Inspreker wordt onevenredig zwaar getroffen door uw plannen. Bij uitvoering zou de beschutting van de woning door bomen en struiken verloren gaan. De toename van geluid, schadelijke stoffen en andere hinder nemen onevenredig toe.  Kan het niet anders?	Het perceel van inspreker wordt in het OTB geraakt door een watergang. In het TB is de betreffende watergang ingekort tot aan de perceelsgrens van inspreker, zodat de betreffende eigendommen niet meer worden geraakt. De TB grens is hierop aangepast.
	2	De kruising ter plaatse is complex. Er is een T-splitsing van Broekseweg en Parallelweg, terwijl onder de Rijksweg A27 een fietstunnel is gemaakt. De kruising is ter plaatse vrij onoverzichtelijk en wordt ervaren als gevaarlijk. Dit is ook onderkend door het waterschap Rivierenland, die recent (ongeveer 3 jaar geleden) het kruispunt heeft aangepast. Op grond van de huidige plannen zou die aanpassing ongedaan worden gemaakt en de gevaarlijke situatie weer tot stand worden gebracht. Een betere oplossing zou zijn om de fietstunnel te verlengen, zodanig dat de kruising tussen Parallelweg en fietspad ongelijkvloers wordt. Fietsers (m.n. schoolgaande kinderen) kunnen dan onder de (doorgaande) Parallelweg door. De Parallelweg komt dan iets dichterbij de Rijksweg A27 waardoor er een grote afstand komt tussen woningen en weg. De Broekseweg kan vervolgens met een bocht haaks gelegd worden op de Parallelweg, waardoor de situatie veel overzichtelijker wordt. Een oplossing die naar ons idee alleen maar voordelen biedt. Bijgevoegd een schets van het idee.  Schets Rode lijn: de verlegde Parallelweg Groene lijn: verlengde fietstunnel Blauwe lijn: nieuwe aansluiting op de Broekseweg	Vanwege de benodigde aanpassing van de waterstructuur schuift de parallelweg iets op, maar takt aan op de rotonde op dezelfde locatie als in de huidige situatie. Er is derhalve dan ook geen sprake van het ongedaan maken van de 3 jaar geleden aangepaste situatie. Het voorgestelde alternatief om het gehele kruispunt aan te pakken valt buiten de scope van het Tracébesluit, en is de verantwoordelijkheid van de lokale wegbeheerder.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	Het verzoek is om 25 m2 grond te verwerven. Participant vraagt zich af waarom deze 25 m2 van de grond af moet en waarom de parallelweg verlegd wordt, omdat in de huidige situatie rekening wordt gehouden met de fietstunnel. Zoals het nu op de tekening staat, is het onmogelijk om de schuur open te doen en er met de auto in en uit te gaan. Omdat de reep grond om de schuur heen een berm wordt en niet meer benaderbaar is, is het onmogelijk om rondom de schuur te komen. Het is geen optie om de 25 m2 af te staan, omdat dit tot gevolg heeft dat het huis onverkoopt wordt.  - Waarom is het ten opzichte van deze belangen nodig om het stuk grond van 25 m2 te verwerven? - Zijn er, gelet op het effect op de verkoopbaarheid van het huis, alternatieven om een en ander in te richten zonder dat de 25 m2 grond wordt verworven?	Op deze locatie is de TB-grens aangepast en verschoven naar de kadastrale grenzen.
	4	Uit oogpunt van verkeersveiligheid merkt participant op dat als er een andere bocht komt, het verkeer harder gaat rijden waardoor oversteken nog onveilig wordt.  - Waarom wordt de groenstrook tussen de uitgang van de voetgangerstunnel en de buitenzijde van de bocht (ter hoogte van kilometerpaaltjes 45,9 en 46) niet benut? Hierdoor zou de bocht minder scherp worden.	Zie de beantwoording van het vorige zienswijzepunt.
	5	Participant spreekt de voorkeur uit voor een scherm met aan beide zijden absorberend materiaal, omdat door de combinatie van het verleggen van de bocht en het plaatsen van het scherm de uiteindelijke geluidsbelasting mogelijk hoger wordt. De vraag is of het geluidsscherm geen negatieve consequenties heeft in verband met het vrachtverkeer op de parallelweg en de bijbehorende geluidsproductie. Ook vraagt participant zich af wat het effect is van het hoogteverschil van de schermen tussen de beide zijden. Het bestaande scherm aan de dorpszijde is namelijk hoger dan het ingetekende scherm (voetgangerstunnel).	De nieuw te plaatsen schermen worden aan de zijde van de A27 absorberend uitgevoerd. Wanneer zich aan de achterzijde een geluidbron bevindt, in dit geval de parallelweg, zal ook de achterzijde absorberend uitgevoerd worden. Het huidige scherm aan de oostzijde is ook absorberend uitgevoerd waardoor het hoogteverschil geen invloed heeft op de geluidbelasting aan de westzijde. Door absorberend materiaal te gebruiken wordt geluidreflectie zoveel mogelijk voorkomen.
ZWE-00029	1	In de huidige situatie is de walkant aan de rijksweg vrij recht, maar er wordt een nieuwe sloot gegraven. Als het vee van inspreker in de sloot terecht komt, kan het er aan de landkant uit. In het geval dat een schuinere helling wordt gemaakt, kan het vee dat in de sloot zit de rijksweg op gaan. Inspreker verzoekt om rekening te houden met voldoende breedte voor de bermwerkzaamheden.	Door de verbreding van de A27 dient de huidige watergang te worden verlegd. Tussen de rijksweg en de nieuwe locatie van de watergang wordt een onderhoudspad aangelegd voor het onderhoud van de watergang en de berm. De breedte van dit onderhoudspad voldoet aan de richtlijnen van het waterschap. De wijze waarop wordt voorkomen dat vee de snelweg op kan lopen wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsfase van het project.
	2	Participant maakt bezwaar tegen bedrijfsverkleining door onteigening van de grond (door RWS). Dit heeft gevolgen ten aanzien van de mestwetgeving, het uitvoeren van het bedrijf, de hectares, de bedrijfsoppervlakte etc.	Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheingingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.  De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.
	3	Ook vraagt hij aandacht voor het feit dat Rijkswaterstaat (RWS) nog geen contact heeft opgenomen en ook nog geen brief heeft gestuurd.	In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00032	1	Inspreker is van mening dat het geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de brug over de Lek bij Vianen tot aan de afrit Vianen in de nieuwe situatie te laag is. Dit geluidsscherm is slechts 1 meter hoog. Door de toename van het verkeer, valt meer geluidsoverlast te verwachten.	Het akoestisch onderzoek laat zien dat met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) en een 1 meter hoog scherm voldaan wordt aan de geldende geluidnormen. Doordat de A27 ter plekke van de afrit Vianen hoog ligt, is een scherm, ook een scherm van 1 meter hoog, erg effectief omdat het de lager gelegen wijk relatief goed afschermt van de weg.  De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.  Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut ( $L_{den,gpp}$ of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.  De $L_{den,gpp}$ of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.  De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen. De Minister heeft op 8 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype dan de bestaande bruggen voorzien.
	2	Op de brug over de Lek zelf staan nu ook geen geluidschermen. Nu heeft participant al hinder van het verkeersgeluid en de brugovergangen. Inspreker is van mening dat ook op de brug geluidschermen moeten worden geplaatst.	De Minister heeft op 8 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype dan de bestaande bruggen voorzien.
ZWE-00033	1	Inspreker vreest dat de geluidswal langs de A27 richting de afslag Vianen vanaf de brug die over de Lek gaat, die nu gepland is op 1 meter te laag is. Participant denkt dat het geluidwerende scherm, het geluid van de snelweg onvoldoende tegenhoudt. Inspreker zou graag zien dat de hoogte aangepast wordt gelijk aan de andere zijde van de A27, namelijk 3 meter hoog. Daarnaast zou het geluidswerende scherm langer moeten worden, namelijk minimaal tot onderaan de afslag Vianen.	Zoals beschreven is in paragraaf 2.6.1 van de Nota van Antwoord hoeven maatregelen niet tot elke prijs genomen te worden en kan in bepaalde situaties een afweging worden gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidswinst die behaald wordt. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties dat mogelijk is. In het akoestisch deelrapport Specifiek (TB) en het Hoofdrapport akoestisch onderzoek sanering (SP) zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen.  De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).  De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.  Bij nieuw te bouwen geluidschermen wordt de wegzijde van de geluidschermen absorberend uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt geabsorbeerd.  De Wet- en regelgeving die bepaalt of geluidmaatregelen aan de orde zijn is beschreven in hoofdstuk 2.6.2 van de Nota van Antwoord. De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oerlaatst worden.  Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.  Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v  In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.
	2	Bij de afrit Vianen staat nieuwe inplant ingetekend. Participant geeft mee dat dit niet te zuinig moet worden aangepland.	In het Tracébesluit wordt aangegeven welke gebieden worden voorzien van groenvoorzieningen, struiken en bomen en op welke wijze de groenstructuren zijn voorzien. De manier waarop deze groenvoorzieningen vorm worden gegeven (aanplant) wordt nader uitgewerkt in de (voorbereiding van de) uitvoeringsfase van het project.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00034	1	Inspreker woont aan de Westzijde van de A27 ter hoogte van de brug over de Lek. Op dit moment staat er een rij bomen naast de A27 waarop inspreker uitkijkt. In de voorliggende plannen worden de bomen weggehaald en hiervoor worden geen nieuwe bomen teruggepland. Dit betekent dat inspreker na de verbreding op de A27 uitkijkt, in plaats van op de groenvoorziening zoals die er nu staat. Inspreker zou graag zien dat de beplanting doorgezet wordt tot aan de straat Lekdijk zoals dat in de huidige situatie is.	De door inspreker bedoelde bomen liggen binnen de keurzone van een primaire waterkering. Vanuit normen en regels van het waterschap mogen op deze locatie geen nieuwe bomen worden geplant in verband met de stabiliteit van de dijk. Op het talud naar de nieuwe westelijke brug zal wel aanplant met struiken plaatsvinden.
	2	De overgang van het wegdek op de A27 naar de brug over de Lek maakt in de huidige situatie veel geluid. Vooral vrachtverkeer is erg storend. Doordat de onderkant van de brug van metaal is, versterkt dit het geluid enorm. Inspreker wil graag dat er maatregelen worden getroffen die dit geluid absorberen.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	3	Insprekers zouden graag zien dat de geluidswerende schermen worden doorgetrokken over de brug over de Lek, zodat de overlast van geluid ook hier verminderd wordt.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 2.
ZWE-00035	1	Inspreker woont aan de westzijde van de A27 ter hoogte van de brug over de Lek. Op dit moment staat er een rij bomen die het uitzicht op de A27 blokeert. In de nieuwe situatie worden deze bomen weggehaald. Inspreker kijkt derhalve in de nieuwe situatie direct op de A27. Daarnaast schijnen de koplampen van de auto's die van de afrit Vianen afkomen direct in inspreker's tuin. De bomen houden dat licht nu tegen, maar dat zal in de nieuwe situatie niet meer het geval zijn.	Ten behoeve van de verbreding van de A27 wordt een nieuwe brug over de Lek gerealiseerd. Hiervoor dient de aansluiting Hagestein (westzijde A27) aangepast te worden. Voor de aansluiting is een landschappelijke inpassing ontworpen. Hierin is het gebied tussen de A27 en woonwijk de Hagen voorzien van nieuwe bomen en (wintervaste) groenvoorzieningen. Op deze wijze wordt het zicht op de A27 en de overlast van koplampen zoveel mogelijk voorkomen.
	2	Omdat de weg ook nog dichterbij komt, vreest inspreker meer overlast van geluid. Inspreker zou graag zien dat er goede geluidswerende maatregelen worden getroffen middels begroeide geluidswanden om deze effecten tegen te gaan.	De nieuwe bruggen over de Lek worden voorzien van geluidstillere voegovergangen. Daarnaast wordt er geluidreducerend asfalt aangebracht (op de bruggen zoab en ten zuiden van de bruggen tweelaags zoab). En tenslotte wordt er aan de westzijde van de A27 ter hoogte van de afrit een één meter hoog scherm gerealiseerd. Het scherm wordt aan beide zijden voorzien van klimbeplanting.
	3	Inspreker vreest, dat door het verleggen van de brug over de Lek er meer geluidsoverlast zal ontstaan omdat het verkeer dan rechtstreeks de wijk inrijdt; zeker bij Noordoosten wind. Inspreker wil graag extra geluidswerende maatregelen op de brug over de Lek zelf.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	4	Omdat de weg ook nog dichtbij komt, vreest inspreker meer overlast van fijnstof.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. In de Wet milieubeheer is de geluidbelasting bij een volledig benut geluidplafond de toetswaarde. In dit geval is dat 61 dB. Dit is weliswaar hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB maar volgens de wet wel toegestaan. Na realisatie van het project wordt de geluidbelasting bij een volledig benut geluidplafond (de toekomstige toetswaarde) naar beneden bijgesteld naar 57 dB.
ZWE-00036	1	Inspreker zit met haar woning nu al boven de toegestane geluidsnorm. Dat is bekend bij RWS. RWS zegt dat het geluidsniveau in de nieuwe situatie naar een acceptabel niveau daalt; van 61 naar 57 dcb. De nieuwe normen zijn 53, derhalve is het niveau naar de mening van inspreker nog steeds niet laag genoeg. Met toename van het verkeer door de verbreding vreest inspreker dat de toegestane geluidsnormen nooit gehaald zullen worden. Inspreker zou graag zien dat de geluidswal op de brug over de Lek hoger wordt dan 1 meter; gelijk aan de andere kant namelijk 3 meter.	In de Wet milieubeheer is de geluidbelasting bij een volledig benut geluidplafond de toetswaarde. In dit geval is dat 61 dB. Dit is weliswaar hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB maar volgens de wet wel toegestaan. Na realisatie van het project wordt de geluidbelasting bij een volledig benut geluidplafond (de toekomstige toetswaarde) naar beneden bijgesteld naar 57 dB.  De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden. De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hoopolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder oerlaatst worden.  Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.  Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v  In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.
	2	Inspreker vraagt zich voorts af of er niet nog meer extra overlast van fijnstof komt door de verbreding en de te verwachte toename van het verkeer. Nu al moet inspreker iedere dag haar tafel buiten schoonmaken van de zwarte plakkerige substantie dat naar de mening van inspreker fijnstof is.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	3	Inspreker vreest waardedaling van het huis door de maatregelen die met de A27 genomen worden. Inspreker vraagt zich af hoe RWS hiermee omgaat.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00037	4	Inspreker wil weten hoe RWS controleert of de toegestane geluidsnormen gehaald worden. Wat gebeurt er als blijkt dat de toegestane norm overschreden wordt?	Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluidstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".
	5	Inspreker zou graag zien dat de geluidswerende schermen langs de A27 met planten bedekt worden.	Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid.
ZWE-00037	1	Inspreker heeft grond naast de A27 ter hoogte van het viaduct aan de Autenakade. De bedoeling is op het terrein van inspreker een sloot aan te leggen. De sloot ligt nu op het terrein van de gemeente. Inspreker zou graag zien dat de huidige situatie gehandhaafd wordt en dat de sloot pas verlegd wordt op het terrein naast inspreker zijn land.	De opgenomen watergang sluit aan op de bestaande watergang die op het perceel aanwezig is. Naast de watergang moet ruimte worden gereserveerd voor een onderhoudspad. Het is daarom niet mogelijk om de nieuwe watergang eerder op de bestaande watergang aan te sluiten. Het ontwerp kan derhalve niet worden aangepast

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	In de sloot aan de kant van inspreker zijn land staat nu hardhouten beschoeiing. Als deze weg wordt gehaald, krijgt inspreker een probleem met de afwateringen, tenzij RWS hier een gelijkwaardig alternatief biedt.	De afwerking van de taluds wordt niet geregeld in het Tracébesluit maar wordt nader uitgewerkt in de uitvoeringsfase van het project. Daarbij is het uitgangspunt dat de bestaande situatie van de afwatering van het perceel niet mag verslechteren.
	3	De sloot gaat in de nieuwe situatie heel dicht langs de bestaande bebouwing. Dit geeft risico tot verzakking en inspreker kan geen onderhoud meer uitvoeren.	De nieuwe watergang wordt aangesloten op de bestaande watergang welke reeds naast de betreffende bebouwing aanwezig is. De afstand vanaf de watergang naar de bestaande bebouwing veranderd in het TB niet ten opzichte van de bestaande situatie. Tussen de watergang en het talud van de A27 wordt een onderhoudspad aangelegd. Vanaf dit onderhoudspad kan de watergang door het waterschap worden onderhouden.
	4	Inspreker heeft nu een aantal notenbomen en fruitbomen staan op het stuk grond dat RWS zal saneren. Inspreker wil niet dat deze oude bomen verdwijnen.	Het ruimtebeslag dat binnen de grenzen van het TB ligt is noodzakelijk om de verbreding van de A27 en het ter plaatse aanwezige kunstwerk aan te kunnen passen. In het ontwerp is het ruimtebeslag van het profiel minimaal gehouden. Er kan echter niet worden voorkomen dat een deel van het perceel en de daarop aanwezige bomen geraakt wordt.
	5	Er ligt in de grond langs de bestaande sloot een septic tank. Deze moet worden verwijderd en de gevolgschade hiervan moet worden hersteld. Daarnaast ligt er veel leidingwerk in de grond. Deze leidingen worden regelmatig gebruikt. RWS moet hiervoor een oplossing bieden.	In de uitvoeringsfase van het project wordt de situatie ter plaatse gedetailleerd bekeken en nader bepaald op welke wijze de septic tank en aanwezige leidingen verwijderd dan wel aangepast moeten worden.
	6	Inspreker vreest door de aanpassingen die RWS wil uitvoeren rondom de A27 waardevermindering van zijn woning en land.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00038	1	Inspreker heeft op dit moment een uitrit over de grond van RWS heen. Inspreker wil graag in de nieuwe situatie ook op het land kunnen komen. Op de informatieavond wordt niet duidelijk of deze uitrit er komt.	Het betreffende perceel is bereikbaar via het nieuw aan te leggen onderhoudspad welke aansluit op de Autenasekade. De huidige perceelssluiting over de watergang wordt over de nieuwe watergang teruggebracht. In het TB is hiervoor de aanduiding 'perceelssluiting' opgenomen.
	2	Inspreker zijn grond wordt door de sanering verminderd. Hierdoor verminderd de waarde van de overgebleven grond. Inspreker vraagt zich af of RWS hier iets mee doet.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00040	1	Inspreker verhuurt en beheert kantoorruimte en magazijnruimte op industrieterrein Avelingen-West te Gorinchem . De gebouwen zijn gesitueerd nabij de snelweg A27 op zichtlocatie met diverse Neon reclames. De gebouwen betreffen: Avelingen West 1, Avelingen West 3, Avelingen West 5, Avelingen West 9, Avelingen West 34-90, Avelingen West 45-51 en Avelingen West 37.  Voor de verhuurbaarheid van de gebouwen is het in de toekomst van groot belang dat de zichtlocatie gehandhaafd blijft om planschade en leegstand te voorkomen. Onze huurders hebben in het verleden juist voor deze locatie gekozen vanwege de goede bereikbaarheid en de goede zichtlocatie. Het betreft hier circa 11.000 m <sup>2</sup> kantoorruimte en 3.000 m <sup>2</sup> magazijnruimte.  Het nieuwe geluidsscherm tussen het Kanaal van Steenhoek en de parallelweg aan de westzijde van de A27 te Gorinchem belemmert deze zichtlocatie.	Het geluidsscherm dat in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder aan de westzijde van de A27 bij het Kanaal van Steenhoek wordt gerealiseerd, wordt transparant uitgevoerd. Meer informatie hierover is te vinden in het Landschapsplan dat als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd. Hiermee blijft de zichtbaarheid van de gebouwen op Avelingen-West behouden.  Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".  Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.
ZWE-00041	1	Inspreker stelt dat Rijkswaterstaat (RWS) belangrijke gegevens eerst had moeten bespreken met de betreffende bewoners. Communicatie is belangrijk en er moet ook een terugkoppeling plaatsvinden.	Zoals in punt 2 van de zienswijze wordt aangegeven is de groeninpassing op het perceel van inspreker zoveel mogelijk verwijderd. Er kan echter niet worden voorkomen dat het gehele perceel niet wordt geraakt. Aan de achterzijde van het perceel dient namelijk watercompensatie gerealiseerd te worden.  In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
	2	Inspreker heeft via het web een tekening van RWS zonder maten; een tekening waarop de verhoudingen niet zijn te zien. RWS had een kadastrale tekening moeten toesturen met stippellijn en maten, zodat uitmeten mogelijk is en zichtbaar zou zijn waar het om gaat en hoe het gaat worden. Nu zijn er alleen luchtfoto's waarop te zien is dat men dwars door de tuin naar voren gaat en dat alle perenbomen etc. etc. moeten verdwijnen. Heeft RWS wel naar het belang van inspreker gekeken? Er is niet over nagedacht. RWS had bijvoorbeeld vijf meter kunnen opschuiven. Inspreker wil de strook grond niet kwijt, omdat het totaal overbodig is voor de uitbreiding en omdat in de nieuwe situatie geen weg komt te liggen maar groen en water. In de oude situatie is er al water en is er al beplanting. In de nieuwe situatie moeten de bomen worden gekapt; gezonde volwassen bomen die jaren oud zijn. Als er nieuwe aanplant komt, duurt het vele jaren voordat de bomen weer zijn uitgegroeid tot gezonde volwassen bomen.	In het TB wordt de Hagesteinsbrug bij Vianen volledig vervangen. Hierdoor is de afslag Hagestein in het ontwerp aangepast. Mede naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze en de zienswijzen vanuit de wijk de Hagen is de landschappelijke inpassing op deze locatie aangepast. De groeninpassing is zoveel mogelijk van de aangegeven gronden verwijderd. Met de nieuwe landschappelijke inpassing en de benodigde watercompensatie op deze locatie kan echter niet worden voorkomen dat het perceel in zijn geheel niet wordt geraakt.
ZWE-00042	1	Ondanks dubbel glas heeft inspreker in de woning, bij oostenwind, zeer veel last van verkeerslawaai. Het raam moet altijd dicht blijven. Inspreker kijkt uit op een plein met een doorgang naar de huizen daarachter; alles is open. Rijkswaterstaat heeft verteld dat de andere huizen in de Willem van Duvenvoordestraat minder last hebben van lawaai.	De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 58 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 56 dB wordt en dus naar beneden bijgesteld wordt.  In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.
	2	Inspreker heeft veel last van stof, onder andere op het dak van de schuur. Ook ligt er elke dag een stoflaag op de meubels. Dit komt door het ventilatierooster naar binnen.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.  In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	3	Inspreker vreest voor waardevermindering bij verkoop van het huis.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00043	1	Inspreker pleit voor geluidsreducerende maatregelen voor de huidige stalen brug over de Lek, bijvoorbeeld door het gebruik van beton in plaats van staal, geluidsabsorberend/reducerend asfalt of het plaatsen van een geluidsscherm. Bij westenwind gaat het geluid vol door het dorp. Inspreker adviseert om de plannen en het alignment zodanig aan te passen, dat gebruik van beton wel mogelijk is en er minder geluidsoverlast is.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00044	1	Inspreker vindt dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit in de ogen van inspreker ook aan de westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hoopolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder neolaast worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Hoputen-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	2	Inspreker is van mening dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer etc. zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Inspreker verzoekt Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum wordt beperkt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht worden besteed in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
ZWE-00045	1	Inspreker heeft een aantal ideeën over alternatieve energie, zoals gras neerleggen of grijs gesteente in de tuinen (olivine), waardoor meteen CO2 wordt gereduceerd. Er is sprake van een geluidswal van slechts 1 meter hoog. Laat de bewoners zonnepanelen plaatsen op de geluidswand, hierdoor wordt de acceptatie voor de wijk veel makkelijker!	De door inspreker genoemde energemaatregelen worden niet geregeld in het Tracébesluit, maar zijn goede suggesties om mee te nemen in het vervolgtraject richting uitvoering van het project.
ZWE-00046	1	Bij de loopbrug over de A27, Bolgerijsekade, wil Rijkswaterstaat een geluidsscherm gaan plaatsen. Inspreker vermoedt dat het een betonnen element wordt en als het dan toch moet, zou een doorzichtig scherm de voorkeur hebben.	<p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervolgtraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p>
	2	Met name de vrachtwagens veroorzaken het meeste geluid als zij over de watergang rijden. Hiervan hebben de omwonenden het meeste last, en niet zozeer van het personenverkeer.	In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder wordt onderscheid gemaakt tussen personenauto's en vrachtauto's. Het kunstwerk over de Autenase wetering zal als onderdeel van het project A27 Houten-Hoopolder vervangen worden door een nieuw kunstwerk. Hierbij zullen stillere voegovergangen toegepast worden waardoor de geluidhinder van het verkeer dat over het kunstwerk rijdt sterk gereduceerd wordt.
ZWE-00047	1	Inspreker woont precies bij de draai en de verwachting is dat er meer geluid komt.	<p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt en het realiseren van een één meter hoog scherm aan de westzijde van de A27 ter hoogte van de afrit wordt de geluidtoename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder (verbreding, verlegging toe-/afrit, verkeersnaam) gemitigeerd. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 60 dB wordt en dus naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	Ook worden bomen gekapt en duurt het weer veel jaren voordat de bomen volwassen zijn.	Daar waar werkzaamheden voor de verbreding van de A27 plaatsvinden is het kappen van bomen niet altijd te voorkomen. Uitgangspunt voor het wegontwerp is een zo klein mogelijk ruimtebeslag waarbij zo weinig als mogelijk beplanting gekapt moet worden. Te kappen bomen worden volgens de daarvoor geldende wettelijke regelgeving gecompenseerd, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de A27. In het contract naar de uitvoerend partij worden eisen gesteld aan de minimale stamomtrek van de aan te planten bomen, te weten 14 tot 16 cm conform beleid Rijkswaterstaat.
	3	De afrit is nabij de woonwijk en komt dicht in de buurt van het huis van inspreker. Dit geeft overlast mede door de werkzaamheden tijdens de nacht.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	4	Inspreker is van mening dat een en ander effect zal hebben op de verkoopwaarde van het huis.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00048	1	Inspreker is als bewoner van de bestaande bouw erg teleurgesteld over het feit dat er andere geluidsnormen worden gehanteerd als voor bewoners van de nieuwbouw. Wettelijk klopt het, maar inspreker voelt zich er wel door gediscrimineerd en hij wil dezelfde geluidsnormen als voor de nieuwbouw gelden. Dit houdt in dat er hogere geluidschermen moeten komen.	<p>De geplande geluidschermen aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van de nieuwbouwalocatie Hoef en Haag vallen buiten het project A27 Houten - Hoopolder, met uitzondering van het scherm van Hoef en Haag ten noorden van de toerit dat als gevolg van de wegaanpassing aangepast moet worden. Zoals de inspreker al aangeeft, gelden er strengere geluidnormen voor nieuwbouwalocaties. Met het in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder toegepaste geluidreducerend asfalt, voldoet het project aan de westzijde van de A27 aan de geldende geluidnormen. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Dit betreft een tweezijdig begroeid scherm.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>
ZWE-00049	1	<p>Inspreker is als bewoonster van de bestaande bouw erg teleurgesteld over het feit dat er andere geluidsnormen worden gehanteerd als voor bewoners van de nieuwbouw. Wettelijk klopt het, maar zij voelt zich er wel door gediscrimineerd en zij wil dezelfde geluidsnormen als voor de nieuwbouw gelden. Dit houdt in dat er hogere geluidschermen moeten komen.</p>	<p>Het geplande geluidsscherm aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van de nieuwbouwalocatie Hoef en Haag valt buiten het project A27 Houten Hooipolder, met uitzondering van het scherm van Hoef en Haag dat als gevolg van de wegaanpassing aangepast moet worden. Zoals inspreker al aangeeft gelden er strengere geluidnormen voor nieuwbouwalocaties. Deze zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. Met het in het kader van het project A27 Houten Hooipolder toegepaste geluidreducerend asfalt voldoet het project aan de geldende geluidnormen en hoeft er aan de westzijde geen 3 meter hooi geluidsscherm toegepast te worden.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00050	1	<p>Wel kan ik zeggen dat bij het beoordelen van de geluidsoverlast het onbegrijpelijk is dat het nieuwe kruispunt bij Scheiwijk niet meegenomen is. Dit hoort er toch ook bij.</p>	<p>De aansluiting Gorinchem-Noord is als autonome ontwikkeling meegenomen in het project A27 Houten - Hooipolder. Voor het project A27 Houten – Hooipolder betekent het dat de verkeers- en milieuberekeningen voor de toekomstige situatie ervan uitgaan dat de aansluiting is gerealiseerd. De effecten van A27 Houten – Hooipolder worden als het ware ‘opgeteld’ bij de al onderzochte effecten van de aansluiting Scheiwijk. Zie paragraaf 2.3.5 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op dit punt.</p> <p>De bestaande schermen aan de oost- en de westzijde worden in het kader van de realisatie van de aansluiting Gorinchem-Noord vervangen door nieuwe schermen van dezelfde hoogte. Deze schermen zijn wel langer dan de bestaande schermen. Aan de oostzijde wordt het scherm 560 meter in plaats van de huidige 400 meter. Aan de westzijde wordt het scherm 260 meter in plaats van de huidige 100 meter. De schermen worden absorberend uitgevoerd waardoor de reflectie zo veel mogelijk beperkt wordt. Daarnaast zal in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder op de westelijke rijbaan geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab aangebracht worden. Op de oostelijke rijbaan is dat nu ook al het geval. De verlenging van het scherm aan de westzijde in combinatie met de aanleg van tweelaags Zoab zorgt er voor dat er geen sprake is van een toename van geluid en er wordt voldaan aan de geldende geluidnormen. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 59 dB blijft na realisatie van de A27 Houten-Hooipolder gelijk.</p> <p>Zoals beschreven is in paragraaf 2.6.1 van de Nota van Antwoord hoeven maatregelen niet tot elke prijs genomen te worden en kan in bepaalde situaties een afweging worden gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidswinst die behaald wordt. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties dat mogelijk is. In het akoestisch deelrapport Specifiek (TB) en het Hoofdrapport akoestisch onderzoek sanering (SP) zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenaemde jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).</p> <p>De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>Bij nieuw te bouwen geluidschermen wordt de wegzijde van de geluidschermen absorberend uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt geabsorbeerd.</p> <p>De Wet- en regelgeving die bepaalt of geluidsmaatregelen aan de orde zijn is beschreven in hoofdstuk 2.6.2 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Het lijkt mij als de uitbreiding van de rijksweg doorgaat ook de geluidschermen verhoogd en verlengd moeten worden. Er zal 130 km per uur gereden gaan worden en het is mij duidelijk geworden dat er geen stiller asfalt gebruikt gaat worden. Het is dan toch logisch dat er meer geluid geproduceerd gaat worden. Er zal m.i. een scherm bij moeten komen aan de zuidzijde van de A27 naast het viaduct en over dezelfde lengte en hoogte als bij het dorp aan de overzijde om de geluidsoverlast van de afrit Scheiwijk en de rijksweg op te vangen. Ook belangrijk is de reflectie van het geluid als er maar aan een zijde een geluidsscherm is.</p>	<p>De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.</p>
	3	<p>Ik heb begrepen dat het viaduct bij Hoogblokland verhoogd gaat worden wat inhoudt een langere en steilere weg wat weer meer geluid met zich meebrengt. Het geheel overziende moet je stellen dat wij buitens en binnenshuis zeker meer overlast zullen ervaren. Als het mooi weer is en we buiten zitten, meestal oostenwind, hebben wij nu al last van de weg en dat zal alleen maar erger worden. Is er ook met oostenwind gemeten want hij is niet altijd zuidwest.</p>	<p>In het proces om tot het OTB en OSP te komen is de omgeving op verschillende momenten in de gelegenheid gesteld om wensen en ideeën kenbaar te maken. Bijvoorbeeld door de participatiewebsite en participatieavonden. Rijkswaterstaat heeft de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen en waar mogelijk wensen en ideeën meegenomen. Zo is bijvoorbeeld op meerdere locaties de TB-grens aangepast zodat beter wordt aangesloten op kadastrale perceelsgrenzen.</p>
	4	<p>Ik denk ook dat het minder aantrekkelijk wordt hier te gaan wonen wat natuurlijk ook de woningprijs zal beïnvloeden.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00051	1	<p>De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Inspreker vindt dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Hij is van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Inspreker vindt dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit volgens inspreker ook aan de westzijde te gebeuren.</p> <p>Aan de oostzijde wordt een absorberend geluidsscherm geplaatst en aan de kant van de woning van inspreker komt alleen een één meter hoog niet absorberend geluidsscherm. Inspreker vindt het een ongelijkheid dat mensen die een nieuw huis kopen een scherm krijgen van twee meter of hoger en dat de hele wijk waarin hij woont dit moet ontberen, ook al is aan de wet voldaan. Er wordt uitgegaan van berekeningen gebaseerd op jaargemiddelden, maar het geluid van de bruggen is niet in de berekeningen opgenomen, omdat hiervan geen referentie is.</p>	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 64 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 61 dB wordt en dus naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	Inspreker vindt dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 2.
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer etc. zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Inspreker verzoekt Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht worden besteed in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huid</del>werkzaamheden en het <del>huid</del>verkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	5	(deelrapport Water deel 1, paragraaf 7.4.3/Bijlage 7a Waterhuishoudkundigenplan) Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen/Vianen, kunnen verzakken. Rijkswaterstaat mag dit project pas gaan uitvoeren nadat er goede voorzieningen zijn getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorzene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Rijkswaterstaat vindt dat de aannemer dit moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de gedachte schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Vervuiling (Bijlage 13 Deelrapport luchtkwaliteit) Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt, maar de norm moet worden voorbereid op de nieuwe, strengere normen en in het definitieve tracébesluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Inspreker denkt aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in de ogen van inspreker de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregime op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In onderstaand punt is aangegeven waarom vanuit het project geen mitigerende maatregelen nodig zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	8	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hierboven wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00052	1	Inspreker is bestuurslid van appartementencomplex VVE Stalkaarsen. De woningen bovenin het appartementencomplex hebben veel geluidsoverlast. Metingen van RWS hebben aangetoond dat de bovenste appartementen nu al boven de toegestane norm zitten. De VVE wil dat er maatregelen worden genomen om deze geluidsoverlast terug te dringen naar een acceptabel niveau.	In het knooppunt Gorinchem worden aanzienlijke geluidmaatregelen toegepast. Naast het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (in de vorm van tweelaags Zoab) op de A27 en de A15 worden er diverse schermen langs de A27, de A15 en in de verbindingsboog van de A15 naar de A27 richting Utrecht geplaatst. Hiermee wordt de geluidbelasting op het appartementencomplex teruggebracht. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 65 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 61 dB worden en dus naar beneden bijgesteld worden. De saneringstreefwaarde wordt ondanks dit aanzienlijke maatregelpakket niet voor alle woningen gehaald. Voor deze woningen wordt er nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd naar de binnenwaarde. Dit onderzoek valt niet binnen het Tracébesluit maar wordt in de volgende fase opgepakt.
	2	Daarnaast vraagt inspreker maatregelen te treffen die het fijnstof tegen gaan.	<p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00053	1	Inspreker heeft op de tekeningen tijdens de informatieavond gesignaleerd dat er over het stuk grond (ten noordwesten van het Klaverblad – Gorinchem) dat inspreker in gebruik heeft –dit stuk grond is eigendom van RWS- lijnen lopen. Inspreker vreest derhalve dat RWS plannen heeft met dit stuk grond. Het stuk grond is al in gebruik bij inspreker vanaf dat hij de woning heeft aangekocht. Er staan bomen op en er is een stukje bestraat. Inspreker wil graag duidelijkheid over de precieze plannen op dit stuk erf, dat aan zijn eigen kavel grenst.	Het betreffende perceel valt buiten de grenzen van het TB en wordt voor de verbreding van de A27 niet geraakt.
	2	Inspreker heeft vernomen dat er geluidwerende schermen komen op de afrit van de A27 naar de A15 (Utrecht in de richting van Rotterdam) met een hoogte van 2 meter. Inspreker is benieuwd hoe deze eruit komen te zien en zou graag meedenken over het te gebruiken materiaal en het visuele deel.	De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervolgtraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.
ZWE-00055	1	Inspreker heeft een pand in plasbrandgebied, dit heeft gevolgen voor toekomstige bestemmingsplannen. Als inspreker nieuwbouw wil plegen, moet een en ander aan andere voorwaarden voldoen als vandaag het geval is. Dit heeft gevolgen voor de verkoop over een aantal jaren, namelijk waardevermindering en minder mogelijkheden om de bedrijfsvoering te optimaliseren. Vraag: Wat betekent dit voor uitbreiding van het bestaande pand?  Stel dat inspreker de bestemmingsplannen van het pand wil wijzigen om andere activiteiten te gaan ontplooiën, bijvoorbeeld een magazijnruimte/warehousing, machinefabriek of een verkoopshowroom. Vraag: Wat zijn dan de gevolgen van het feit dat het pand in plasbrandgebied is gevestigd?  Inspreker heeft Hinderwetvergunningen die zijn uitgegeven door de DCMR. Vraag : Verandert daar iets in? Wordt het in toekomst strenger omdat het pand in plasbrandgebied is gevestigd, of verandert er überhaupt iets omdat het pand zo dicht bij de weg zit?	Het betreffende perceel van de inspreker bevindt zich langs een toe-/afrit van de A27. De zones voor Plasbrandaandachtsgebieden bevinden zich niet langs de toe- en afritten van de snelweg. Op deze locaties is de zone uit het TB verwijderd waardoor het perceel van inspreker buiten het plasbrandaandachtsgebied is komen te vallen. Ter hoogte van het betreffende bedrijf wordt een keerwand geplaatst. Deze keerwand heeft tevens een waterkerende functie welke voorkomt dat water vanaf de weg direct het bedrijventerrein op stroomt. In de uitvoeringsfase van dit project wordt gedetailleerd naar de afwatering van het bedrijventerrein gekeken. Indien noodzakelijk wordt voor de afwatering van het bedrijventerrein een technische oplossing ontworpen.
	2	De bebouwing is vlak aan de rand van het gebied, er is een truckschoonmaakplaats, een vloestofdichte vloer en olie/waterafscheiding. Vraag : Kan het zo blijven? Het staat namelijk pal tegen het hek aan en dicht bij de oprit. Vraag : Wat zijn de gevolgen van afwatering van het wegensel, omdat het aangrenzend is aan en hoger ligt dan het terrein van inspreker?  Vraag: Wat is de invloed op de bodemkwaliteit van het bedrijf van inspreker met betrekking tot afstromend wegwater, vervuiling door asfalt, verontreinigingen, rubber van banden en olieresten?	In de huidige situatie is het betreffende pand vanaf de brug, de rijksweg en de afrit niet goed zichtbaar vanwege de aanwezige bomen tussen het bedrijventerrein en de snelweg. In de nieuwe situatie zal een deel van deze bomen verdwijnen en is de weg hoger gelegen. Hierdoor is het aannemelijk dat de zichtbaarheid vanaf de snelweg en de afrit op het pand zal verbeteren.
	3	Het gaat om een zichtlocatie en het pand is vanaf de rijksweg zichtbaar. Vraag: Wat zijn de gevolgen van de verhoogde oprit met het oog op het zicht vanaf de rijksweg? Gaat dit zicht verloren?	Met het toepassen van geluidreducerend asfalt wordt de toename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder gemitigeerd. Vanwege de hoogte van de geluidbelasting in de huidige situatie is deze aangemerkt als saneringsobject. Om deze reden is er als onderdeel van het Saneringsplan onderzoek gedaan naar aanvullende maatregelen om de geluidbelasting zoveel mogelijk te reduceren tot de saneringsstreefwaarde (60 dB). Met het doelmatige geluidscherm wordt een geluidreductie behaald van 2 dB op de bovenste verdieping. Hiermee wordt de saneringsstreefwaarde niet behaald waardoor er nog een gevelisolatieproject naar de binnenwaarde plaats zal vinden in het vervolg op het Tracébesluit. Op de begane grond wordt de geluidbelasting door het scherm overigens met 8 dB gereduceerd. De Wet milieubeheer bepaalt dat alleen met gezoneerde geluidbronnen (o.a. industrieterreinen) rekening gehouden moet worden. Aangezien dit bedrijventerrein geen gezoneerd industrieterrein is, is het in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting niet meegenomen.
ZWE-00056	1	Op dit moment is er al een ernstige overschrijding van de normale normen van leefklimaat. Door uitvoering van de plannen op de A27 neemt de overbelaste situatie toe. Voor wat betreft geluidsbelasting zelfs tot 72 dBI Hierbij is ons inziens nog geen rekening gehouden met het bestaande omgevingslawaai van het industrieterrein. Dat zou wel moeten. De toename van geluid neemt onevenredig toe. De berekeningen volgens de tekening zijn zodanig dat er maar 2 dB geluidsreductie zou zijn met het geluidsscherm, want het gaat van 74 naar 72 dB. Inspreker denkt dat de bedrijven naast de woning (richting dorp) meer profijt zullen hebben van het scherm.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer henerkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	2	Door toename van het verkeer nemen de hoeveelheden schadelijke stoffen in de lucht toe. Bij uitvoering zou de beschutting van de woning door bomen en struiken verloren gaan. De toename van schadelijke stoffen en andere hinder nemen onevenredig toe.	Doordat de relatief geringe afstand van de A27 tot de woning, is een geluidsscherm op gelijke hoogte zoals nu in het akoestisch onderzoek is opgenomen het meest effectief omdat het verkeer op dit wegvak het meeste bijdraagt aan de geluidbelasting.
	3	Inspreker maakt bezwaar tegen het verwerven van grond van inspreker door Rijkswaterstaat en het plaatsen van het geluidsscherm op de locatie waar het scherm nu is ingetekend. Het huis van inspreker is er precies achter gesitueerd op de tekening. Het meeste geluid komt uit het zuidwesten, waardoor het scherm beter iets meer naar het zuiden geplaatst zou kunnen worden, om er meer profijt van te hebben. Door plaatsing van het scherm verliest het pand uitzicht en daglicht. De vraag is of de plaatsing niet leidt tot het wegnemen van het zicht op de omliggende bedrijven. Het is een A-locatie en het moet een doorzichtig scherm zijn voor de bedrijven die eveneens op die locatie zijn gevestigd. Is de maatregel wel kosteneffectief (belangrijke nadelen, slechts 2 dB verlaging)?	De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen– te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.  De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervolgtraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.
ZWE-00058	4	Zou het niet beter zijn de vergroting van de weg ter plaatse van Meerkerk uit te voeren in meer (noord)Westelijke richting? Het ontziet daarmee veel inwoners en bedrijven in de kern Meerkerk. Er zouden veel minder inwoners getroffen worden, want aan die kant van de weg zijn vrijwel geen gebouwen. Een belangrijk deel van onze bezwaren zouden dan weggenomen zijn.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt.
	5	Verbreding/verlegging bermsloot: dit kan beter op een andere locatie (in hetzelfde peilgebied). Het scheelt ons tuingrond waarop beplanting mogelijk is als groene buffer tussen de woning en de A27.	Ten behoeve van de verbreding van de A27 dient op deze locatie de bestaande watergang verlegd te worden. Het is niet mogelijk om deze watergang op een andere locatie in het peilgebied te plaatsen omdat deze tevens nodig is voor de afwatering van de A27.
	6	Ondanks een zeer lange voorbereiding van de ontwerpbesluiten is er erg veel onduidelijk. U neemt eerst het besluit, de uitwerking (bijv. voor geluid, de keuze van een scherm, etc.) volgt dan later. Op grond daarvan kunt u geen juiste afweging maken en evenwichtig besluiten. Reden waarom ik u verzoek uw besluit zolang op te schorten.	Het TB onderzoekt alle onderdelen die ruimtebeslag vragen en de daarmee gepaard gaande effecten en onderbouwt de gemaakte keuzes. Zo zijn de locaties en hoogtes van geluidschermen vastgelegd, en zijn ook aspecten geregeld die te maken hebben met de landschappelijke inpassing van de weg (bijvoorbeeld of een scherm transparant of met begroeiing wordt uitgevoerd). Overige keuzes met betrekking tot de uitvoering, bijvoorbeeld materiaalkeuze, maakt de aannemer die het project gaat uitvoeren, binnen de door het TB aangegeven kaders.
ZWE-00058	1	Inspreker dient een zienswijze in met betrekking tot de molenbiotoop. Die biotoop zorgt voor de omgeving van Oud-Hollandse windmolens. Het gaat hierbij om bomen en de ruimte rondom de bomen en dat de windmolens voldoende wind vangen om goed te kunnen functioneren. Daarbij komt dat de Oostmolen en de Westmolen de slechtste biotopen van Zuid-Holland hebben. Door Rijkswaterstaat is gezegd dat rekening zou worden gehouden met de molenbiotoop, dat een rij huidige bomen zou worden gekapt en dat daar laag struikgewas voor in de plaats zou komen. Zoals nu blijkt, wordt het alleen maar slechter en komt er alleen maar herbepanting. Tevens komt er een nieuw stuk geluidsscherm: dit levert in de toekomst ook nog meer windbelemmering op. Het huidige geluidsscherm ter hoogte van de Bataafsekaade wordt twee meter hoger.	De locatie, hoogte en lengte van geluidschermen is het resultaat van toepassing van wet- en regelgeving. Zie paragraaf 2.6.2 van het algemene deel van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het wettelijke kader. In het Tracébesluit zijn de aangegeven schermen in het betreffende cluster gewijzigd ten opzichte van het OTB. Het westelijke scherm is beperkt verlengd, en 2 meter hoog in plaats van 3,5 meter hoog geworden. Het oostelijke scherm blijft net als in het OTB 6 meter hoog. De randvoorwaarden en belangen van het wegontwerp en de te nemen mitigerende maatregelen kunnen conflicterend zijn met belangen van stakeholders en/of aanwezige waarden. Dit geldt onder andere voor de bouw van deze schermen binnen de aanwezige molenbiotoop van de Oostmolen. Er is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen in dit geval geoordeeld dat geluidschermen op deze locatie doelmatig zijn, omdat het enkel toepassen van geluidreducerend asfalt hier niet voldoende is om te voldoen aan de streefwaarde en omdat er geen negatieve effecten op de molenbiotoop van de Oostmolen te verwachten zijn. Het Tracébesluit heeft geen negatieve effecten op de aanwezige molenbiotoop omdat: - De bomen op het westelijke talud van de A27 vanwege de wegverbreding over een lengte van 200 meter vanaf de Bataafsekaade naar het noorden gekapt worden en vanwege de molenbiotoop niet teruggeplant worden; - Het westelijke scherm deels buiten de molenbiotoop valt en in de windschaduw van het oostelijke scherm en de bomen op het westelijke en oostelijke talud staan; - Het oostelijke scherm deels even hoog blijft als in de bestaande (register)situatie en deels één meter hoger wordt, wat gezien de afstand van de molen tot dit scherm een verwaarloosbaar effect heeft. Daarnaast zijn achter dit scherm bomen aanwezig welke boven het scherm uitkomen. Tot slot valt dit oostelijke scherm deels buiten de molenbiotoop. De molenbiotoop van de Westmolen valt niet binnen de grenzen van het Tracébesluit. Het Tracébesluit heeft dan ook geen effect op deze molenbiotoop.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00059	1	<p>Inspreker dient een zienswijze in met betrekking tot de molenbiotoop. Die biotoop zorgt voor de omgeving van Oud-Hollandse windmolens. Het gaat hierbij om bomen en de ruimte rondom de bomen en dat de windmolens voldoende wind vangen om goed te kunnen functioneren.</p> <p>Daarbij komt dat de Oostmolen en de Westmolen de slechtste biotopen van Zuid-Holland hebben. Door Rijkswaterstaat is gezegd dat rekening zou worden gehouden met de molenbiotoop, dat een rij huidige bomen zou worden gekapt en dat daar laag struikgewas voor in de plaats zou komen. Zoals nu blijkt, wordt het alleen maar slechter en komt er alleen maar herbepanting. Tevens komt er een nieuw stuk geluidsscherm: dit levert in de toekomst ook nog meer windbelemmering op. Het huidige geluidsscherm ter hoogte van de Bataafsekaade wordt twee meter hoger.</p>	<p>De locatie, hoogte en lengte van geluidschermen is het resultaat van toepassing van wet- en regelgeving. Zie paragraaf 2.6.2 van het algemene deel van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het wettelijke kader.</p> <p>In het Tracébesluit zijn de aangegeven schermen in het betreffende cluster gewijzigd ten opzichte van het OTB. Het westelijke scherm is beperkt verlengd, en 2 meter hoog in plaats van 3,5 meter hoog geworden. Het oostelijke scherm blijft net als in het OTB 6 meter hoog.</p> <p>De randvoorwaarden en belangen van het wegontwerp en de te nemen mitigerende maatregelen kunnen conflicterend zijn met belangen van stakeholders en/of aanwezige waarden. Dit geldt onder andere voor de bouw van deze schermen binnen de aanwezige molenbiotoop van de Oostmolen. Er is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen in dit geval geoordeeld dat geluidschermen op deze locatie doelmatig zijn, omdat het enkel toepassen van geluidreducerend asfalt hier niet voldoende is om te voldoen aan de streefwaarde en omdat er geen negatieve effecten op de molenbiotoop van de Oostmolen te verwachten zijn.</p> <p>Het Tracébesluit heeft geen negatieve effecten op de aanwezige molenbiotoop omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bomen op het westelijke talud van de A27 vanwege de wegverbreding over een lengte van 200 meter vanaf de Bataafsekaade naar het noorden gekapt worden en vanwege de molenbiotoop niet teruggeplant worden;</li> <li>- Het westelijke scherm deels buiten de molenbiotoop valt en in de windschaduw van het oostelijke scherm en de bomen op het westelijke en oostelijke talud staan;</li> <li>- Het oostelijke scherm deels even hoog blijft als in de bestaande (register)situatie en deels één meter hoger wordt, wat gezien de afstand van de molen tot dit scherm een verwaarloosbaar effect heeft. Daarnaast zijn achter dit scherm bomen aanwezig welke boven het scherm uitkomen. Tot slot valt dit oostelijke scherm deels buiten de molenbiotoop.</li> </ul> <p>De molenbiotoop van de 'Westmolen' valt niet binnen de grenzen van het Tracébesluit. Het Tracébesluit heeft dan ook geen effect op deze molenbiotoop.</p>
ZWE-00060	1	<p>Voor het belang van de bewoners KeizerNapoleonweg te Hank zal de woonomgeving verbeteren doordat het verkeer naar de N283 geen gebruik meer maakt van de KeizerNapoleonweg. De geluidsoverlast die wij nu ondervinden komt van het verkeer wat gebruik maakt van de KeizerNapoleonweg en niet van De A27. Als de afrit bij Hank voorbij de N283 wordt aangebracht en het geluidsscherm wordt verlengd aan de oostzijde van de A27 zullen onze woningen meer woongenot bieden.</p> <p>Wij zien alleen voordelen bij dit plan van aanpak. Veel succes met de uitvoering Met het bovenstaande zijn het 90 % van de bewoners eens</p>	<p>Hartelijk dank voor uw positieve reactie. Het zienswijzepunt wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
ZWE-00061	1	<p>De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt. Daarenboven ben ik niet overtuigd van de werkelijke reden dat de weg aan de Westzijde is gepand, louter vanwege de hogere kosten in relatie tot het oorspronkelijke budget. Ik ervaar dat nogal als; Kort door de bocht.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van sprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als spreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.</p>
	2	<p>(Hoofdrapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten-Hoopolder)</p> <p>Ik vind dat op basis van de bovenmatige geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een(ook hoger) geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren!</p>	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 64 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 59 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hoopolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw erop gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend uit de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Hoputen-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	<p>Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	4	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsoq voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	5	<p>Tevens teken ik bezwaar aan tegen de wijze van zogenaamd vaststellen van het geluid; niet meten maar op basis van berekeningen c.q. modellen uit het verleden. U weet toch ook dat resultaten behaald in het verleden géén garantie geven voor de toekomst?</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hoopolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukke en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoor geluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	6	(deelrapport Water deel 1, paragraaf 7.4.3/Bijlage 7a Waterhuishoudkundigplan) Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.  Tot nu toe is mijn kruipruimte geheel droog en is er geen sprake van scheuring in de gevels en dergelijk. Ik stel voor dat u zogenaamde vóórpnames laat uitvoeren om discussie later te voorkomen. Tot aan het moment van de eerste werkzaamheden nodig ik u uit om mij aan de Goudenregenstraat 20, 4131 BD te Vianen dit te laten realiseren, uiteraard zijn de kosten welke hiermee gepaard gaan geheel voor uw rekening.	<p>Er is geen wettelijke verplichting om trillingshinder tijdens de aanlegfase in het Tracébesluit al te onderzoeken. Deze trillingshinder is namelijk mede afhankelijk van de wijze waarop de aannemer uiteindelijk het werk uit gaat voeren. Zie hiervoor het punt hieronder. De motivering van het Tracébesluit schiet hierin dan ook niet tekort.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkómen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	8	Vervuiling (Bijlage 13 Deelrapport luchtkwaliteit) Voor het ontwerptractébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheid regiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.  Wellicht kan er in de plaats van de voormalige boerderij van de familie Olieman en thans anti-kraak-woning, een bosrijke omgeving en/of park gecreëerd worden? Tenslotte is er sprake van een bestemmingswijziging waarbij er van de gebouwen c.q. voormalige stallen en dergelijk, oneigenlijk gebruik wordt gemaakt. Zo is er sprake van stalling van schade-auto's en wordt het terrein misbruikt door opslag van bouw materieel van Vliet (bekend bij de gemeente Vianen)! Tot slot zij vermeld dat de dakbedekking van enkele bijgebouwen bestaat uit asbesthoudend materiaal!	<p>Rijkswaterstaat is niet het bevoegd gezag om handhavend op te treden tegen oneigenlijk gebruik van gronden. Dit verzoek dient ingediend te worden bij de gemeente. De bijgebouwen waarop wordt gedoeld worden door het ontwerp van de A27 niet geraakt.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p> <p>Op het perceel dient een bestaande watergang aangesloten te worden. Hiervoor hoeft echter geen grond aangekocht te worden. De aankoopgrens is hierop aangepast. De gronden die worden gepacht van Staatsbosbeheer vallen buiten de scope van het TB. Aankoop van deze gronden is dan ook niet aan de orde</p>
ZWE-00062	1	Volgens het voorliggende ontwerp zou er op twee plaatsen gronden van inspreker nodig zijn zie de bijlage situatie tekeningen 1 en 2. Voor inspreker is het volkomen onduidelijk waarom Rijkswaterstaat kennelijk een klein stukje nodig zou hebben om de verbreding van de A27 te realiseren bij het perceel van inspreker. Naar onze mening is de op kaart aangegeven oppervlakte absoluut niet nodig om de verbreding van de A27 te realiseren. Ook de noodzaak van de verwerving van gronden van het perceel gelegen aan de Minkeloos is niet duidelijk voor inspreker en gemachtigde bijlage 2. Ook wat deze grond betreft zou het tracé zonder verwerving van deze grond verbreed kunnen worden. Gelet op bovenstaande verzoekt inspreker om uw plan op deze punten aan te passen en al de gronden van inspreker buiten het tracé van de A27 te houden.  Er heeft een gesprek plaatsgevonden met de grondverwerfer van Rijkswaterstaat. De volgende optie is daarbij aangedragen: de volledige verkoop van het perceel Minkeloos zodat Rijkswaterstaat direct de benodigde grond aldaar bezit en tevens grond in bezit krijgt om andere grond eigenaren in de Minkeloos te kunnen compenseren: Met hieraan gekoppeld de terugkoop van grond aan de Parallelweg door de VOF van Staatsbosbeheer. Deze grond van Staatsbosbeheer wordt reeds gepacht door inspreker. De win win situatie die ontstaat is dat Rijkswaterstaat in de Minkeloos grond verwerft welke ter compensatie kan worden aangeboden wat de mogelijkheid biedt om gemakkelijker tot overeenstemming te komen met grond eigenaren aldaar. Inspreker kan worden gecompenseerd met de koop van grond van Staatsbosbeheer welke bij de huiskavel van inspreker is gelegen. Het intensieve bedrijf van inspreker zal bij een dergelijke deal geen m2 grond behoeven in te leveren en de grond is bij de huiskavel gelegen.	
ZWE-00063	1	Structureel worden de belangen van 'langswonenden' aan de A27 over het hoofd gezien. In een dergelijk plan zou je er alles aan moeten doen om terugdringing van geluid te realiseren. Wij merken bijvoorbeeld dat het groen in het voorjaar een enorm dempend effect op het geluid heeft waardoor er zelfs af en toe avonden zijn waar je zonder geluidsoverlast buiten kunt zitten, mits de wind goed is.  De brug over de Bergsche Maas tussen Hank en Geertruidenberg, produceert een muur van geluid. Door geluiddempende maatregelen in het wegdek en geluidswering op de bestaande en de beoogde nieuwe brug kunnen bijdragen aan minder geluidsoverlast. Ik zie daar heel weinig van terug in de plannen. Er is bij Hank een geluidsscherm van een hoogte van 3 meter voorzien. Echt een gemiste kans. Maak er een scherm van 5 meter van, zoals bij Nieuwendijk. Dat levert directe winst op tegen relatief lage kosten.  Wij wonen nu 20 jaar langs de snelweg en zien de toenemende verkeersstroom gepaard gaan met meer geluidsoverlast. De rapportages die ik lees stellen mij allermist gerust. Maatregelen worden pas genomen als de plafonds worden overschreden. Steeds vaker horen wij nu al binnenshuis het geluid van de snelweg. Als er niet de juiste maatregelen worden genomen zal die overlast blijven toenemen, met alle gevolgen voor de gezondheid van de mensen die langs de snelweg wonen.  Automobiliteit is belangrijk maar gaat te vaak ten koste van welzijn. Snelheidsverhogingen en almaar meer verkeer staan al lang niet meer in verhouding met maatregelen om overlast te voorkomen. In plaats van te schermen met normen en plafonds zou de houding veel idealistischer en ambitieuzer mogen zijn gericht op een prettig woon- en leefklimaat voor omwonenden direct langs de snelweg. Dus meer groen, hogere en betere geluidsschermen en geluiddemping bij de bruggen, dit naast het voorgestelde dubbellaags zoab asfalt. Het zou fijn zijn als inwoners langs de A27 over tien jaar zeggen: 'We hebben meer verkeer langs de deur, en tegelijk minder fijnstof en geluid. Lang leve Rijkswaterstaat, lang leve minister Schultz van Haegen'.	



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Bergsche Maas te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen vakwerkbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een geluidreducerend asfalttype (tweelaags zoab) voorzien worden.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (L<sub>den,gpp</sub> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De L<sub>den,gpp</sub> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>Daar waar werkzaamheden voor de verbreding van de A27 plaatsvinden is het kappen van bomen niet altijd te voorkomen. Uitgangspunt voor het wegontwerp is een zo klein mogelijk ruimtebeslag waarbij zo weinig mogelijk beplanting gekapt moet worden. Te kappen bomen worden volgens de daarvoor geldende wettelijke regelgeving gecompenseerd, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de A27.</p>
	2	Ik zou in de plannen willen pleiten voor structureel aandacht voor de aanleg van meer groen langs de wegen en het voorkomen van het kappen van groen nu.	
	3	Structureel worden de belangen van 'langswonenden' aan de A27 over het hoofd gezien. In een dergelijk plan zou je er alles aan moeten doen om terugdringing van fijnstof te realiseren.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer henerkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altana College, te vergrotten.</p> <p>De geluidschermen zullen ruim 200 meter op de brug doorgetrokken worden.</p>
ZWE-00064	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Van mijn school maken dagelijks 350 leerlingen uit Werkendam en Nieuwendijk 2 x per dag gebruik van die oversteekplaats. Dat zijn 700 oversteekhandelingen per dag.</p> <p>Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets daar oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven</p>	
ZWE-00065	1	<p>Ja. Bij de oprit naar de brug in de A27 vanuit het zuiden bij Sleeuwijk zijn heel beperkte geluidsschermen gepland. De geluidsoverlast wordt met name veroorzaakt door de klap bij het oprijden van de brug. Daarom dienen de geluidsschermen een aantal meters voorbij (dwz de brug op) het punt te komen waarbij de auto's de brug oprijden.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00066	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>(Hoofdrapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten-Hooipolder)</p> <p>Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.</p>	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (L<sub>den,gpp</sub> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 59 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oerplaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralstnqo voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	5	(deelrapport Water deel 1, paragraaf 7.2/Bijlage 7a Waterhuishoudkundigplan) Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	Het aspect grondwaterkwaliteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling nodig. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
	6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	Er is geen wettelijke verplichting om trillingshinder tijdens de aanlegfase in het Tracébesluit al te onderzoeken. Deze trillingshinder is namelijk mede afhankelijk van de wijze waarop de aannemer uiteindelijk het werk uit gaat voeren. Zie hiervoor het punt hieronder. De motivering van het Tracébesluit schiet hierin dan ook niet tekort.  Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..  Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.
	7	Vervuiling (Luchtkwaliteit, deel 1) Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelsheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.
	8	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".  Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidsituatie in Vianen.
ZWE-00067	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerpverplichtingen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.
ZWE-00068	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerpverplichtingen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.
ZWE-00069	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00070	1	Ik maak mij ernstige zorgen over alle schoolgaande kinderen die dagelijks naar het Altena college naar school fietsen vanuit Werkendam. Voor zover nu duidelijk is, verdwijnen de stoplichten die veilig oversteken nu nog mogelijk maken. De pubers zijn meer met andere zaken bezig dan het verkeer. De auto's rijden hard. Kort geleden heeft de politie zich nog extra ingezet om het belang van de stoplichten bij de kinderen onder de aandacht te brengen. Toch jammer dat hier nu geen aandacht voor is. Het is wachten op een dodelijk ongeval. Graag een veilige oversteekplaats voor de kinderen.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p> <p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00071	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00073	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00074	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00075	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Dussen, Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven. Het niet voldoende rekening houden met de verkeersveiligheid zal onherroepelijk tot gevolg hebben dat RWS moet opdraaien voor de gevolgen bij een ongeval. Ietsel, schade of anderszins. Daarbij komt dat er in toenemen mate sprake is van sluipverkeer. De verkeersdruk neemt dus alleen maar toe.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00076	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00077	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag!!!! Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven!!!!	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00078	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00079	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dit vind ik een ernstige fout, omdat de belangen van honderden leerlingen over het hoofd zijn gezien. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid vind ik het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00080	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
		Ik werk in Werkendam en steek deze weg 2 x per dag over met de auto. Als de vele scholieren zomaar de weg over steken zullen daar vele ongevallen Door veroorzaakt worden. Daarom pleit ik voor verkeerslichten behouden op de oversteekplaats nabij het Altena college te sleeuwijk.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00081	1	<p>Het belang van de schoolgaande kinderen naar het Altena College in Sleeuwijk. De op- en afritten van de A27 in de richting Gorinchem nabij Sleeuwijk worden een stuk verplaatst in noordelijke richting. Er komt een rotonde ongeveer halverwege de Tol en de huidige rotonde aan het begin van Sleeuwijk waar deze nieuwe op- en afrit op aan gaan sluiten. Het gevolg is dat de verkeerslichten voor de auto's bij de huidige op- en afrit verdwijnen. Rijkswaterstaat wil daar echter ook de verkeerslichten voor de overstekende fietsers weghalen. Dat vinden wij als school een heel slecht plan omdat daar dagelijks vele honderden leerlingen moeten oversteken, vooral afkomstig uit Werkendam, Nieuwendijk en deels ook uit Almkerk.</p> <p>Graag willen we dat u verkeerslichten laat staan of verplaatst zodat onze leerlingen veilig over kunnen steken.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00082	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00083	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00084	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen (waaronder ook mijn kinderen ) uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00085	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p> <p>DENK AAN ONZE KINDEREN</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00086	1	<p>Dit is een polder waar het geluid ver draagt en de mensen klagen over het geluid. Er kunnen wel schermen worden neergezet, maar de bewoners van de polder hechten aan de openheid van het landschap: dat is cultuurhistorisch bepaald en het staat in de structuurvisie. Nu hebben de kruisingen met de lokale wegen een viaduct over de weg en de suggestie is om de lokale A27 onder het maaiveld te leggen. Inspreker beseft dat dit meer gaat kosten, maar er zijn ook tussenoplossingen denkbaar, namelijk de A27 niet helemaal onder het maaiveld, maar een meter onder het maaiveld door laten gaan. Dit reduceert geluid en het houdt het landschap opener.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het verdiept aanleggen van de A27 op deze locatie past niet binnen het beschikbare taakstellend budget.</p>
	2	<p>Een andere reden voor inspreker om een zienswijze in te dienen is dat continue blootstelling aan geluidshinder schadelijk is voor mens en omgeving.</p>	<p>Om de omgeving van een rijksweg te beschermen tegen geluidhinder en de (gezondheids)effecten daarvan zijn er door de wetgever geluidnormen vastgelegd. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 51 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 49 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p>
ZWE-00087	1	<p>Verbreding fietspad westzijde ter hoogte van Keizersveerse brug, zodat fietsers zowel richting noord als zuid elkaar kunnen passeren.</p>	<p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord. Het Tracébesluit voorziet, anders dan het Ontwerp-tracébesluit, in een 2-richtingenfietspad op de Keizersveerbrug. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan dit zienswijzepunt van inspreker.</p>
	2	<p>Viaduct Hank, Kurenpolderweg niet gebruiken als doorgang voor vrachtverkeer richting Biesbosch. Bij veel water is er altijd wateroverlast en dus geen doorgang. Als dit wordt uitgediept, betekent het meer wateroverlast, ook voor de omliggende wijken.</p>	<p>Vanuit het project A27 Houten - Hooipolder is er geen aanleiding of noodzaak de doorrijhoogte van het bestaande viaduct aan te passen. Een wijziging van de doorrijhoogte valt dan ook buiten de scope van het Tracébesluit.</p>
	3	<p>De geluidswal Hank verhogen en niet verplaatsen.</p>	<p>Het bestaande geluidscherm aan de westzijde van de A27 wordt gehandhaafd. De afstand tot het scherm zal groter worden omdat de A27 iets naar het oosten schuift. Ter hoogte van Hank zal er geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht worden. Met het handhaven van het bestaande scherm en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen. De huidige toetswaarde (vergonde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 57 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 56 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden.</p>
ZWE-00088	1	<p>Het is de bedoeling dat het land van inspreker bestemd wordt voor bomencompensatie. Op dat land ligt emotionele waarde, het is een erfstuk. Inspreker is eraan gehecht en het is eveneens van emotionele waarde voor de nabestaanden die allemaal nog in leven zijn. Er gaat een rioolperleiding door het land lopen, dit betekent dat daar geen bomen mogen worden geplant. De akte hiervoor is gepasseerd in de derde week van juni 2016. Inspreker vraagt zich af of Rijkswaterstaat er wel van op de hoogte is dat er een rioolperleiding komt.</p>	<p>In het OTB was op het gebied tussen de A27 en Sleeuwijk een zoekgebied voorzien voor boscompensatie. In het Tracébesluit is gebleken dat deze boscompensatie elders binnen het plangebied van het Tracébesluit of elders binnen de betreffende gemeenten gerealiseerd kan worden. Het is dan ook niet meer noodzakelijk om het zoekgebied te benutten. Het betreffende gebied is dan ook uit het Tracébesluit verwijderd.</p>
ZWE-00089	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten verwijderd bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dit vind ik een hele ernstige fout in bovengenoemd plan. Ten eerste moeten er dagelijks meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 keer per dag oversteken om naar hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. Ook is er vooral in het weekend en gedurende de zomermaanden veel recreatief fietsverkeer wat daar moet oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00090	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.</p>
ZWE-00091	1	<p>Het huis van inspreker is niet in de geluidsmeting opgenomen en inspreker verzoekt Rijkswaterstaat een geluidsmeting uit te voeren. Waarom is er niet voor gekozen om ook bij de huidige wegverhardingen van stil asfalt gebruik te maken? Volgens het bestemmingsplan van de gemeente bedraagt het geluidsniveau op de woning van inspreker maximaal 54 dB.</p>	<p>Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij uw woning opgenomen in het onderzoek dat we hebben uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit. In de huidige situatie is de A27 ter hoogte van Sleeuwijk voorzien van Zoab, het standaard asfalttype voor Rijkswegen. In het kader van het project A27 Houten - Hooipolder wordt er geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab aangelegd waarmee aan de geldende geluidnormen wordt voldaan. De 54 dB zoals genoemd in het bestemmingsplan is bepaald op basis van de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op de Transvaal. De woning (bouwplan) ligt buiten de wettelijke geluidzone van de A27 (400 meter) waardoor deze niet meegenomen is in het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan. In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het Tracébesluit is dit uiteraard wel gedaan.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>In het OTB was op het gebied tussen de A27 en Sleeuwijk een zoekgebied voorzien voor boscompensatie. In het Tracébesluit is gebleken dat deze boscompensatie elders binnen het plangebied van het Tracébesluit of elders binnen de betreffende gemeenten gerealiseerd kan worden. Het is dan ook niet meer noodzakelijk om het zoekgebied te benutten. Het betreffende gebied is dan ook uit het Tracébesluit verwijderd.</p>
	2	Tevens vraagt inspreker wat de status is van het gebied achter zijn woning waar momenteel een bomencompensatie gepland staat.	
ZWE-00092	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven of dat er wellicht een fietstunnel aangelegd kan worden.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00093	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00094	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00095	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00096	1	Inspreker denkt dat de technische mogelijkheden van de weg binnen de mogelijkheden liggen van het financieel haalbare. Wel is het belangrijk om te benoemen dat er veel last is van het lawaai als de wind vanuit het noordwesten komt. Inspreker vraagt zich af of eraan is gedacht om aan beide kanten (maar m.n. de oostzijde) van de brug aansluitend aan de fietspaden geluidschermen te plaatsen. Ook zitten er knikken in de voegen in het brugdek. Regelmatig komen onderdelen van auto's, vrachtwagens en delen van de lading van vrachtwagens op de fietspaden terecht. Er zijn dus twee argumenten voor het plaatsen van geluidschermen, namelijk voor de omwonenden (sterke geluidsoverlast) en voor de veiligheid van de fietsers en de voetgangers.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>De Wet milieubeheer bepaalt in welke situaties afgewogen wordt of geluidreducerende maatregelen toegepast moeten worden. Indien geluidreducerende maatregelen aan de orde zijn dan betreffen dit voornamelijk geluidreducerende wegdekken en geluidschermen. Het aanplanten van bomen heeft niet het gewenste effect. Voor een uitgebreide toelichting op geluidsmaatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord. In onderstaand punt is aangegeven waarom vanuit het project geen mitigerende maatregelen nodig zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie heraan hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de orenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	2	Extra bomenaanplant ten behoeve van opvang fijnstof en geluidemping: De woonkern Sleeuwijk heeft veel last van fijnstof en er is geluidsoverlast van de A27; extra bomenaanplant tussen de geplande aanplant en de Merwededijk zal positief bijdragen aan een beter leefmilieu in de woonkern Sleeuwijk. Eventueel kan een deel van de geplande aanplant worden verplaatst naar het op bijgaande kaart aangegeven gedeelte (zie bijlage 1 en 2). Fijnstof: Inspreker wil duidelijk krijgen hoe de normen liggen en of ze niet overschreden worden door de hogere snelheid, de vergroting van het aantal rijbanen en meer verkeersaanbod. De hoeveelheid fijnstof wordt bijv. ook bepaald door andere zaken dan alleen maar uitlaatgassen (bijvoorbeeld door remmen, slijtage van autobanden etc.).	<p>De voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/u naar 130 km/u is inbegrepen in het bepalen van de effecten van het project.</p> <p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van de Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor zagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>
	3	De vraag is of alle geluidsmetingen al zijn verricht en niet alleen langs de rijksweg maar ook dieper richting de woonkern. Dit vooral wanneer de wind uit westelijke richting waait, m.n. uit het noordwesten. Ook de hogere maximumsnelheid (130 km/uur) zal een ongunstig effect hebben m.b.t. het verkeerslawaai, tevens zal dit de uitstoot van schadelijke stoffen bevorderen.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB en de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is hierbij met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat op het vlak van fijn stof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering van stikstofconcentratie optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijn stof worden niet overschreden. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee gering. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit is de wijk Hoef en Haag wel meegenomen.</p>
ZWE-00097	1	In het nieuwe dorp Hoef en Haag aan de oostkant van de A27 bij Vianen worden momenteel woningen gerealiseerd. De geluidsmeting ontbreekt daar.	<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zaob) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	2	Omdat het gebied momenteel niet wordt bewoond is er nog geen bewonerscommissie. Een bomenrij zoals aan de kant van Vianen ingetekend, zou ook aan de kant van Hoef en Haag moeten komen om geluidshinder verder te beperken	<p>Het toekomstige gebied Hoef en Haag is meegenomen in het akoestisch onderzoek dat voor de verbreding van de A27 is uitgevoerd. De geplande geluidschermen aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van de nieuwbouwalocatie Hoef en Haag vallen buiten het project A27 Houten - Hooipolder, met uitzondering van het scherm van Hoef en Haag ten noorden van de toerit dat als gevolg van de wegaanpassing aangepast moet worden. De opgaande beplanting op de taluds van de aansluiting worden in het Tracébesluit zoveel mogelijk behouden. Het talud benodigd voor de nieuwe oostelijke Haesteinsebrug wordt aangeplant met struiken.</p>
ZWE-00098	1	Inspreker wil graag dat het geluidsscherm voor de bouw wordt geplaatst, omdat door de bouwput de situatie alleen nog maar verergerd.	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke. Als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van de verbreding van de A27 is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aanvrager(s) kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>
	2	De vraag is hoe hoog het scherm wordt en hoeveel bomen erbij komen. In de huidige situatie kan men elkaar in de tuin van inspreker al niet verstaan. Het is niet 'acceptabel' zoals Rijkswaterstaat aangeeft. Inspreker wil graag een snelle verandering hierin, omdat de situatie alleen maar verergerd.	<p>Met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zaob en het handhaven van het bestaande geluidsscherm wordt er aan de geldende geluidnormen voldaan. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 60 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 59 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden. Het beplantingsplan maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit en zal in de volgende fase van het project uitgewerkt worden. Dan zal ook duidelijk worden of en zo ja hoeveel bomen er extra geplant gaan worden. Overigens is wetenschappelijk niet vastgesteld dat beplanting een geluidreducerende werking heeft.</p>
	3	Tevens is het de vraag of milieuaspecten zoals fijnstof, CO2 ook worden gemeten en of er maatregelen tegen verhoging van de milieubelasting worden genomen.	<p>Voor het bepalen van effecten op luchtkwaliteit vinden geen metingen plaats. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. Voor een verdere toelichting hierop wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.4 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p>
	4	Wie vergoedt de waardevermindering van de huizen die in de directe omgeving te koop staan?	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00099	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdinaen als gevolg.</p>
	2	(Hoofdrapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten-Hooipolder) Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 58 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 56 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
3		Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
4		Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
5		(deelrapport Water deel 1, paragraaf 7.4.3/Bijlage 7a Waterhuishoudkundigplan) Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
6		Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
7		Vervuiling (Bijlage 13 Deelrapport luchtkwaliteit) Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
8		De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van sprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00100	1	De rij-ijzers van de bestaande brug maken verschrikkelijk veel geluid. Het verzoek van inspreker is om dit aan te passen aan de nieuwste systemen om geluidsreductie te bewerkstelligen.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00101	1	Inspreker vindt dat tussen de brug in Gorinchem en de afslag Werkendam aan zowel de oost- als de westzijde een langer geluidsscherm moet komen. Het scherm moet een minimale totale lengte van 1 km krijgen.	<p>In het akoestisch onderzoek is bepaald of en zo ja welke doelmatige maatregelen er nodig zijn om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Het resultaat van dit onderzoek is dat er aan de oostzijde over een lengte van 640 meter twee schermen van 2 meter hoog geplaatst zullen worden. Aan de westzijde zal er een scherm van 320 meter lang en 3 meter hoog geplaatst worden. Daarnaast zal de A27 tussen de brug en de afslag Werkendam van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab voorzien worden.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p>
ZWE-00102	1	Inspreker is positief gestemd over het traject bij Hank en hij staat er voor 100% achter. Er is hierdoor veel minder verkeer voor de deur, minder sluipeerkeer en verkeer naar het Land van Heusden en Altena (N382), dus minder geluid aan de voorzijde van de woning. Het is ook beter voor de gezondheid, omdat er minder fijnstof zal zijn.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie. Het zienswijzepunt wordt voor kennisgeving aangenomen.
ZWE-00103	1	Inspreker is positief gestemd over het traject bij Hank en hij staat er voor 100% achter. Er is hierdoor veel minder verkeer voor de deur, minder sluipeerkeer en verkeer naar het Land van Heusden en Altena (N382), dus minder geluid aan de voorzijde van de woning. Het is ook beter voor de gezondheid, omdat er minder fijnstof zal zijn.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie. Het zienswijzepunt wordt voor kennisgeving aangenomen.
ZWE-00104	1	Inspreker heeft altijd aan de Tol gewoond en zijn vraag is of er ook een strook voor langzaamrijdend- en landbouwverkeer komt over de Gorinchemse brug. Bij het Keizersveer is al een rijstrook tussen de twee bestaande bruggen en het verzoek van inspreker is om dat ook voor de Gorinchemse brug te laten gelden.	In de huidige situatie is er geen strook voor landbouwverkeer op de Merwedeburg. Vanuit het project A27 Houten - Hooipolder is er geen aanleiding of noodzaak een dergelijke (nieuwe) voorziening aan te leggen. Dit valt dan ook buiten de scope van het Tracébesluit. Voor het realiseren van ruimte voor agrarisch verkeer is een motie Von Martels behandel (29398, nr 599) in de Tweede Kamer. Deze motie is bij stemming op 27 maart 2018 verworpen.
ZWE-00105	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p> <p>In het kader van het project A27 Houten - Hooipolder brengt Rijkswaterstaat terug wat verdwijnt. De Verbindingsweg Raamsdonksveer vervangt aansluiting 34 op de A59, die vervalt als gevolg van de aanpassingen in knooppunt Hooipolder. Aanleg van een geheel nieuwe fietsverbinding langs deze weg is geen onderdeel van de scope van het project, omdat er geen vervangende fietsroute nodig is als gevolg van het vervallen van aansluiting 34. Voor de aanleg van een nieuw fietspad is de gemeente het bevoegde gezag en dus uw aanspreekpunt.</p>
ZWE-00106	1	Het gaat om de weg Hooipolder, aansluiting A59, afrit naar Geertruidenberg, Raamsdonksveer. Inspreker zou langs de afbuiging van de weg een fietspad willen zien. De Statendamweg ligt in Oosterhout langs het Wilhelminakanaal en daarlangs zou een fietspad moeten komen dat doorloopt naar de nieuwe weg en een fietspad langs de nieuwe weg.	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheffingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p> <p>Uit de reactie is niet te achterhalen om welk geluidsscherm het hier gaat. Voor zover wij het hebben kunnen beoordelen wordt er op de gronden die in eigendom zijn van inspreker geen geluidsscherm geplaatst. De geluidmaatregelen zoals deze in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder worden gerealiseerd zijn noodzakelijk om aan de geldende geluidnormen te voldoen.</p>
ZWE-00107	1	Inspreker heeft bouwland aan de westzijde van de A27. Aan de hand van de tekeningen heeft hij gezien dat daarvan ongeveer 1 tot 1,5 ha af gaat. Inspreker is het hiermee niet eens. Het bouwplan komt dan niet meer goed uit; nu is het een vrij vierkant stuk en het wordt een lang, smal stuk en moeilijk te bewerken (spie).	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
	2	Inspreker wil geen geluidsscherm langs het bouwland.	
	3	Op een stuk van zijn bouwland zit een zakelijk recht en de vraag is hoe dit in de toekomst uitwerkt.	
ZWE-00108	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. Alle leerlingen die met de interliner naar Breda of Utrecht gaan moeten daar ook oversteken. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p> <p>Door de maatregelen die getroffen worden op de A27 in de vorm van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en een langer scherm zal de geluidbelasting als gevolg van de A27 aanzienlijk afnemen. Het verkeer vanaf de A27 komende vanuit het zuiden richting Hank (dat nu nog gebruik maakt van de Keizer Napoleonlaan) zal in de toekomst over de provinciale weg N283 afgewikkeld gaan worden. De huidige toetswaarde (vergonde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 67 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 59 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
ZWE-00109	1	De verkeersstromen nemen in de ogen van inspreker toe bij hem voor de deur. Het geluid neemt ook toe waardoor het wooncomfort minder wordt.	Het wegontwerp voor de bocht van de Keizer Napoleonweg naar de N283 voldoet aan de ontwerprichtlijnen die voor bochtstralen van toepassing zijn (handboek wegontwerp CROW). Daarnaast is het kruispunt ook getoet op geschiktheid voor bijzonder transport (lange/brede transporten). Hiermee is de verkeerveiligheid en de functionaliteit op dit kruispunt gewaarborgd.
	2	De verkeersstromen nemen in de ogen van inspreker toe bij hem voor de deur. Hinder van fijnstof neemt ook toe waardoor het wooncomfort minder wordt.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stille voeovergangaen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p>
	3	Inspreker heeft tevens vragen over de veiligheid. Het zware transport kan nu rechtdoor de kruising over; in de toekomstige situatie moet er een draai worden gemaakt, de Napoleonweg op of af.	
	4	Wat het wooncomfort betreft: Het huis is niet onderheid en het vermoeden is dat er schade ontstaat door de toename van het vrachtverkeer, omdat alle vrachtwagens uit het zuiden nu twee keer voorbij het huis komen. Het verkeer naar de Kurenpolder (komend uit het zuiden) komt voortaan ook over de Keizer Napoleonweg. Het argument dat het sluipeerkeer verdwijnt, is een loos argument volgens inspreker.	
	5	De vraag is of het huis nog verkoopbaar is. De snelweg komt tien meter naar het huis toe en het geluidsscherm ook. Eveneens komt er aan de voorkant meer verkeer.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00110	1	Inspreker wil dat er rekening wordt gehouden met een parkeer- en opstelplaats (Kiss + Ride) ter hoogte van de afslag Nieuwendijk, bij de nieuwe rotonde. Dit voor het afzetten en ophalen van mensen die met de bus reizen en daar bij het busstation in/uitstappen.	Uitgangspunt is dat bestaande functies, die moeten verdwijnen als gevolg van het project A27 Houten - Hoopolder worden teruggebracht. In de huidige situatie is op de genoemde locatie echter geen Kiss + Ride aanwezig en er zijn ook geen concrete plannen waarmee rekening gehouden zou moeten worden. Het realiseren van een Kiss + Ride is daarom geen onderdeel van het project A27 Houten - Hoopolder. Inspreker dient hiervoor de gemeente Werkendam te benaderen. Voor eventuele hinder tijdens de uitvoeringsfase wordt verwezen naar het punt hieronder.
ZWE-00111	1	Inspreker vraagt aandacht voor de voegen bij de oude brug. Het zou prettig zijn als daar ook iets aan gebeurt in verband met de geluidsoverlast. Hij gaat ervan uit dat er in de nieuwe situatie geen geluidshinder is (vergelijkbaar met de brug in Zaltbommel).	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	2	Inspreker heeft gezien dat er een stukje geluidsscherm komt vanaf de brug naar Hoopolder toe - vanuit Sleeuwijk gezien; hij pleit ervoor om dit geluidsscherm verder door te trekken, bij voorkeur voorbij de woonwijken. Het scherm moet voldoende hoogte hebben en voorzien zijn van een overkapping. Om alle problemen op te lossen voor Sleeuwijk is een tunnel de beste oplossing.	Met het plaatsen van schermen langs de A27 aan de zuidelijke oever van de Boven Merwede en het ter hoogte van Sleeuwijk aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 55 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder 54 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden. Daarnaast wordt er ook voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Er bestaat dus geen noodzaak voor het realiseren van een doorlopend geluidsscherm met overkapping of een tunnel. In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 op de luchtkwaliteit in de omgeving.
ZWE-00112	1	Inspreker is gevestigd aan de afrit: het bedrijf grenst direct aan de afrit 23/Werkendam. Inspreker zou graag een andere ontsluiting willen krijgen, direct op de rotonde. Dit in verband met de veiligheid van fietsers, het hinderen van de buurtbewoners en het oversteken van de kruising Dijkgraaf den Dekkerweg.	De gevraagde aansluiting op de rotonde valt buiten de scope van het TB. De rotonde heeft in het TB enkel als doel de toe- en afrit aan te sluiten op het onderliggend wegennet.
	2	Aan de oostzijde van de tol komt een fietspad; daar staan nu verkeerslichten voor de fietsers. In het nieuwe tracé staan ze niet meer ingetekend. Inspreker vindt dit een levensgevaarlijke situatie.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
	3	Van twee percelen landbouwgrond raakt inspreker grond kwijt: voor het westelijke perceel aan de Werkendamse kant is het verzoek om daar niet in te gaan snijden en het perceel zo te laten. Als daarin gesneden wordt, is het perceel niet doeltreffend meer voor landbouw, plus dat de weg te dicht op de bedrijfsgebouwen komt.	De percelen worden geraakt door de nieuw te realiseren afrit. Gezien het benodigde ruimtebeslag en de ontwerpnormen die van toepassing zijn is het niet mogelijk het ontwerp dusdanig aan te passen dat het betreffende perceel niet wordt geraakt.  Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.  De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.
ZWE-00113	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00114	1	De verkeerslichten bij de Tol worden verwijderd. Vele van onze leerlingen passeren daar dagelijks. Nu al een druk oversteekpunt, maar gelukkig enigszins veilig door aanwezigheid van de verkeerslichten. Als de verkeerslichten worden verwijderd, moeten de leerlingen dagelijks tijdens spijstijden de weg oversteken. Op deze weg is dan druk autoverkeer. Groepen fietsende leerlingen en haastige automobilisten is een dodelijke mix. Ik wil het niet meemaken dat een van mijn leerlingen omkomt op weg naar mijn les. Zorg ervoor dat de verkeerssituatie ook voor fietsers veilig blijft. Handhaven van verkeerslichten licht dan voor de hand. (of gaat een fietsersbrug geplaatst worden?)	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00115	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00116	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00117	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Het is hier erg druk en onoverzichtelijk. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00118	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00119	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00120	1	Ik ben de vader van 2 kinderen die elke dag de oversteek moeten maken richting De Schans en het Altenacollege. Ik voorzie gevaarlijke situaties als er een rotonde zonder verkeerslichten wordt aangelegd waar in de spitsuren honderden kinderen over moeten steken op, in het geval van mijn kinderen, de fiets. Om de veiligheid van de kinderen te waarborgen, moet er niet bezuinigd worden op verkeerslichten, want een kind op de fiets is te kwetsbaar tegen welke vorm van gemotoriseerd verkeer dan ook.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00121	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00122	1	Inspreker wil de afrit Sleewijk/Tol Oost tijdens de bouw openhouden voor bussen in plaats van deze via een omweg te laten rijden zoals dat nu gepland staat. Door het openhouden van afrit verliezen de bussen geen tijd. Wanneer niet dit niet mogelijk is, zou de bus voor de brug nabij afrit Sleewijk/Tol van de snelweg af kunnen gaan.	<p>Rijkswaterstaat gaat komende jaren in overleg met aanbieders van openbaar vervoer over de bereikbaarheid in de aanlegfase.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p>
	2	Inspreker is van mening dat de rotonde tussen snelweg A27 en Den Dekkerweg bij afrit Sleewijk- Tol West iets naar achter geplaatst moet worden zodat de knik uit het traject gaat en doorstroming van het zware verkeer bevordert.	<p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Met het ontwerp van de afrit is zoveel mogelijk aangesloten op het bestaande onderliggend wegennet. De betreffende rotonde is in de huidige situatie reeds op deze locatie aanwezig en ontsluit tevens de ter plaatse aanwezige carpoolplaats. Er is gekozen om de nieuwe op- en afrit op de bestaande rotonde aan te sluiten. Het verplaatsen van de rotonde is voor een goede en een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer niet noodzakelijk.</p>
ZWE-00123	1	Inspreker heeft ernstige twijfels bij de uitkomsten van het MER rapport, hieruit blijkt dat na realisatie van de plannen niemand in het dorp Hank er op geluidsniveau er op achteruit gaat. Dit rapport maakt gebruik van computerberekeningen en is naar mening van inspreker puur gebaseerd op aannames. Graag zou inspreker willen zien, dat er bij zijn woning een werkelijke geluidsmeting plaatsvindt om dan over een aantal jaren een eerlijke vergelijking te hebben of een dubbele laag ZOAB en een even hoge geluidsmuur inderdaad leidt tot geluidsvermindering.	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op in gegaan.</p> <p>Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".</p>
	2	Ook zou inspreker graag zien dat er achter zijn woning, of in de buurt van zijn woning, geen bomen worden gekapt of verwijderd voor de verbreding van deze weg, omdat het de enigste buffer voor de bewoners is tegen het fijnstof.	<p>Daar waar werkzaamheden voor de verbreding van de A27 plaatsvinden is het kappen van bomen niet altijd te voorkomen. Uitgangspunt voor het wegontwerp is een zo klein mogelijk ruimtebeslag waarbij zo weinig als mogelijk beplanting gekapt moet worden. Te kappen bomen worden volgens de daarvoor geldende wettelijke regelgeving gecompenseerd, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de A27. In het punt hieronder is aangegeven waarom er vanuit het project geen specifieke maatregelen voor de effecten op luchtkwaliteit nodig zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	3	Inspreker is van mening dat een 2e Keizers Veerse brug onnodig is, omdat er in de huidige situatie geen filevorming is of sprake is van een knelpunt bij de huidige brug. Inspreker vindt dat het geld beter besteed kan worden aan een nieuw klaverblad bij knooppunt Hooipolder.	<p>In de punten hieronder is weergegeven op welke wijze het Voorkeursalternatief (VKA) voor het wegontwerp tot stand is gekomen. In dit VKA is gekozen voor uitbreiding als gevolg van verkeersonderzoek dat is gebaseerd op 2030.</p> <p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hooipolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar een onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hooipolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Imaqs/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Imaqs/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p> <p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. De uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder in het kader van het project A27 Houten – Hooipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hooipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluisverkeer te beperken.</p>
	4	Door het aanleggen van de 2e brug verslechtert de verkeersveiligheid voor de fietsende schooljeugd ernstig, omdat deze met de nieuwe situatie de nieuwe afslag van Raamsdonksveer moeten gaan kruisen als ze terug willen fietsen naar Hank en/of Dussen. Verder verdubbelt de reisafstand door de extra lus die er gemaakt moet worden om de nieuwe brug te bereiken..Een eventuele oplossing is het bestaande fietspad aan de westkant van de oude brug te verbreden zodat schooljeugd veilig heen en weer kunnen rijden naar het Dongemond College. Met de 2e brug wordt ook de de afslag Hank aan de oostkant verplaatst naar het noorden met als gevolg dat al het verkeer via deze nieuwe afslag naar Hank en recreatiegebied de Kurenpolder via de Beatrixstraat dwars door Hank heen moet. Dit levert zeker voor de bewoners van deze straten en de lagere school de Bolderik onaanvaardbare risico's met zich mee omdat deze straten een toename van 30% meer verkeer zoals is berekend niet aan kunnen.	<p>De bestaande brug wordt in het Tracébesluit volledig vervangen door een nieuwe brug. Deze brug krijgt aan de westzijde een in twee richtingen te berijden fietspad. Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel NRM2017 en het regionale verkeersmodel. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. Paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord gaat specifiek in op de effecten voor het onderliggende wegennet, waaronder de wegen in Hank. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggend wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.</p>
	5	Ook de geluidsoverlast in het dorp zal evenredig toenemen. Een oplossing hiervoor is het behouden van de huidige afslag Hank en deze in plaats van aan te laten sluiten.op de Napoleonweg uit te laten komen naast het viaduct Kurenpolderweg. Dit heeft als voordeel dat ook een bedrijf als Janson Bridging goed bereikbaar blijft zonder veel overlast voor omwonende.	<p>Om een goede doorstroming op de A27 te bewerkstelligen en de verbreding van de A27 op een verkeersveilige manier te realiseren is het noodzakelijk om de huidige afrit Hank te verplaatsen. In het wegontwerp wordt deze afrit over circa 1300 meter in noordelijke richting verplaatst en sluit aan op de N283. De oostelijke toerit van de aansluiting Hank wordt vanwege het verplaatsen van de afrit en de verbreding van de A27 naar buiten verplaatst. Het bedrijf Janson Bridging is vanaf deze nieuwe afrit bereikbaar vanaf de Keizer Napoleonweg. Dit verkeer komt dan ook niet langs of door de woonkern van Hank waardoor de overlast in de woonkern door dit verkeer niet zal toenemen. Uit de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het milieueffectrapport voor de A27 Houten-Hooipolder blijkt dat de geluidbelasting in de kern Hank afneemt met uitzondering van de Jachtsloot. De Jachtsloot wordt in het kader van het project aangepast en is als gevolg daarvan in het geluidonderzoek voor het onderliggend wegennet onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat op de Jachtsloot een bronmaatregel (in de vorm van geluidreducerend asfalt) wordt toegepast waarmee de geluidtoename wordt gemitigeerd.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	6	Inspreker vindt het ook wenselijk dat het viaduct Kurenpolderweg in zijn totaliteit wordt vervangen en vernieuwd, omdat de huidige doorrijhoogte (3,2m) onvoldoende in voor vrachtverkeer en deze nu dus ook al gedwongen door het dorp rijden, maar dat het huidige viaduct zich in zo'n slechte staat bevindt, dat gemiddeld 1x per week vrachtwagens hun banden op dit viaduct kapot rijden.	Het bestaande viaduct blijft gehandhaafd en er wordt een nieuw viaduct naast gebouwd. De doorrijhoogte van het bestaande viaduct geldt daarbij als uitgangspunt. Vanuit het project A27 Houten - Hooipolder is er geen noodzaak of aanleiding de doorrijhoogte aan te passen. Dit valt dan ook buiten de scope van het Tracébesluit.
	7	Inspreker is van mening dat de geluidswal op traject westkant afslag Hank tot Keizers Veersebrug niet voldoende op hoogte is in de huidige situatie. Het verbaast Inspreker dan ook dat een nieuwe geluidswal dezelfde hoogte gaat krijgen (3 meter) hij ziet graag een geluidswal van minimaal 4 meter. Inspreker vreest dat bij een wal van 3 meter het geluid niet voldoende wordt tegengehouden. Het leefklimaat van Inspreker verslechterd hierdoor.	Het bestaande geluidsscherm aan de westzijde van de A27 wordt gehandhaafd. De afstand tot het scherm zal groter worden omdat de A27 iets naar het oosten schuift. Ter hoogte van Hank zal er geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht worden. Met het handhaven van het bestaande scherm en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.
	8	Inspreker vreest dat bij een wal van 3 meter het fijnstof niet voldoende wordt tegengehouden. Het leefklimaat van insprekersverslechterd hierdoor.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 2.
	9	Ook verwacht inspreker een aanzienlijke waarde vermindering van zijn woning door het verbreden van de A27 en de bouwwerkzaamheden die een flink aantal jaren in beslag gaan nemen.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00124	1	Inspreker is van mening dat de capaciteit van de duiker onder de snelweg ter hoogte van kilometerpaal 27,2 te klein is voor de wateropvang. Hierdoor ontstaat wateroverlast. De duiker zou in het nieuwe traject aanzienlijk vergroot moeten worden of de watergangen moeten worden omgelegd. De hoofdwatergang gaat nu met een haakse bocht richting de sluis bij kilometerpaal 27,2 dit zou dan weer de oude rechte watergang moeten worden onder de A27 door.	Per duiker is bekeken of de huidige constructieve staat en werking van de duiker afdoende is. Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Voor deze situatie is, in overleg met het waterschap, gebleken dat verlenging van de bestaande duiker afdoende is om het watersysteem op orde te houden en het water goed te laten afstromen. Deze bestaande duiker was in het OTB niet juist op de kaart aangegeven; dit is in het TB aangepast (ligging conform huidige situatie).
	2	Inspreker is van mening dat door het uitbreiden van het traject de toekomstplannen van zijn bedrijf ernstig verhindert worden. Bij het aanvragen van vergunning van 2 trainingsvelden voor de honden is aangegeven dat in de toekomst meegewerkt gaat worden door de gemeente Werkendam aan een 3e veld. Deze moest dan gelegen zijn tussen de huidige velden en de A27. Door het nieuwe traject wordt deze ruimte beperkt omdat er grond moet worden ingeleverd i.v.m. het aanpassen van de huidige watergang. Als oplossing ziet inspreker het in gebruik nemen van de oude watergang zodat het schouwpad alleen aan de kant van de A27 komt.	In het TB is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen die voldoende concreet zijn en waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden. De door u gewenste uitbreiding met een derde trainingsveld voldoet hier niet aan, voor zover wij hebben kunnen nagaan. De door u aangegeven oplossing is niet mogelijk vanwege de eisen die vanuit het waterschap worden gesteld aan het watersysteem, inclusief het beheer.  De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00125	1	Inspreker maakt zich ernstige zorgen over mogelijke verzakking van zijn huis tijdens werkzaamheden aan A27. Zijn huis staat niet op heipalen en door de trillingen van de werkzaamheden en het graven verwacht inspreker problemen met de fundering en scheuren in de muren. Wanneer er schade ontstaat verwacht inspreker schadevergoeding. Inspreker heeft 3 jaar geleden met het uitdiepen van het water aan aangelegen watergang langs A27 ook schade ondervonden en deze is toen niet vergoed. Inspreker verwacht dat het bij deze werkzaamheden goed geregeld is.	Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.  Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.
	2	Verder vraagt inspreker zich af of het nu nog zinvol is om zonnepanelen te plaatsen op zijn dak. Doordat de geluidswal ter hoogte van Dijkje bij de nieuwe situatie dichterbij komt en hoger wordt dan in de huidige situatie, vreest inspreker dat de zonnepanelen minder opbrengen.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	3	Inspreker bezit een strook grond aan het talud van de snelweg A27 ter hoogte van benzinepomp Tamoil. Het talud wordt verbreed waardoor Inspreker een strook grond moet inleveren. Het is nu onbekend welke vergoeding hier tegenover staat en inspreker wenst daarop een antwoord. Inspreker vraagt zich af waarom het perceel niet in zijn geheel wordt opgekocht. Er blijft nu ongeveer 30% van zijn talud over waar inspreker geen moestuin en fruitbomen meer op kan plaatsen.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00126	1	Inspreker vreest voor verzakking en scheuren van zijn op palen gebouwde woning door de werkzaamheden tijdens het verbreden van het talud bij de A27 ter hoogte van Dijkje. Als dit gebeurt wil participant schadevergoeding.	Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.  De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00127	1	Inspreker is van mening dat het geplande geluidsscherm ter hoogte van Sleeuwijkse dijk niet voldoende lengte heeft. Inspreker ziet als oplossing een verlenging van de geluidswal tot net voorbij de bebouwing.	Met het realiseren van een 320 meter lang geluidsscherm van 3 meter hoog en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab voldoet het project A27 Houten-Hooipolder aan de geldende geluidnormen. Er bestaat dus geen noodzaak om het scherm te verlengen. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 63 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder gelijk blijven en daarmee ondanks de verbreding en het extra verkeer niet verder stijgen.
	2	Inspreker wenst een groene geluidswal eventueel met klimop. Dit bevordert het woongenot. Inspreker vreest met een betonnen of glazen wal dat er graffiti op gezet wordt.	In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.  De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.
	3	De wal is nodig om het geluid en fijnstof van de A27 te reduceren. Inspreker wenst het plaatsen van de geluidswal voor aanvang van de werkzaamheden.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke. Als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van de verbreding van de A27 is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemer(s) kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.
ZWE-00128	1	Inspreker vreest waardevermindering en mogelijk on verkoopbaarheid van zijn woning.	



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	2	Insprekers woning is gelegen aan de rand van het traject; ter hoogte van het fietspad van Sleeuwijk naar de Gorinchemse brug aan de dijk. Dichtbij zijn woning wordt de A27 verbreed waardoor er meer geluidsoverlast ontstaat.	Aan de oostzijde van de brug zullen er tussen km 33,73 en 34,36 geluidschermen met een hoogte van 2 meter gerealiseerd worden. Daarnaast zal de A27 ten zuiden van de bruggen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab voorzien worden. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 67 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 59 dB wordt en daarmee fors naar beneden bijgesteld wordt.  De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	3	Insprekers woning is gelegen aan de rand van het traject; ter hoogte van het fietspad van Sleeuwijk naar de Gorinchemse brug aan de dijk. Dichtbij zijn woning wordt de A27 verbreed waardoor er meer fijnstofoverlast ontstaat.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer henerkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	4	In de kom van de oprit van het fietspad naar de Merwedebrug is nu een strook hoge bomen. In het nieuwe plan staat aangegeven dat deze strook zou kunnen verdwijnen omdat de grond nodig zou zijn als werkgebied. Deze strook bomen vormt nu een natuurlijke geluidswal.	In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werktein in het TB op te nemen. Het werktein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de betreffende bomen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal nader gedetailleerd worden bepaald op welke locatie werkteinen noodzakelijk zijn. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.
	5	In de kom van de oprit van het fietspad naar de Merwedebrug is nu een strook hoge bomen. In het nieuwe plan staat aangegeven dat deze strook zou kunnen verdwijnen omdat de grond nodig zou zijn als werkgebied. Deze strook bomen heeft veel waarde voor flora en fauna in dit gebied.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 4.
	6	In de kom van de oprit van het fietspad naar de Merwedebrug is nu een strook hoge bomen. In het nieuwe plan staat aangegeven dat deze strook zou kunnen verdwijnen omdat de grond nodig zou zijn als werkgebied. Deze strook bomen is beeldbepalend voor de aangelegene woningen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 4.
	7	De afbakening van het project ter hoogte van het fietspad naar de Merwedebrug ligt nu op een groenstrook. Deze moet mogelijk verdwijnen indien dit stuk grond nodig is als werkgrond. Inspreker stelt voor deze afbakening te verplaatsen naar het fietspad. Deze groenstrook blijft dan behouden als afscheiding tussen de woningen en het fietspad	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 4.
ZWE-00129	1	Inspreker is van mening dat de geluidswal ter hoogte van voetbalveld Altena doorgetrokken moet worden. Het huidige geluidsscherm stopt bij Rijksweg 228. De woningen die niet achter het scherm staan ondervinden hierdoor ernstige geluidsoverlast. Het geluidsscherm moet doorgetrokken worden tot het viaduct ter hoogte van Zevenbanseweg / Doornseweg.	Met het handhaven van de bestaande schermen en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab voldoet het project A27 Houten-Hooipolder aan de geldende geluidnormen. Er is dus geen noodzaak om het huidige scherm door te trekken. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 63 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 61 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.
ZWE-00130	1	Inspreker wenst een greppel of afwateringsloot ter hoogte van de afrit Breda naar N322. Nu is daar geen afwatering waardoor beplanting op het perceel van inspreker te nat wordt.	In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. De situatie van de afrit ter hoogte van het perceel van inspreker wijzigt niet ten opzichte van de bestaande situatie. Afwatering van de afrit vindt in de huidige situatie plaats via de bermen. De breedte van de weg en de berm wijzigt ter hoogte van het perceel niet waardoor de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg ongewijzigd blijft.
	2	Daarnaast kan dan geen natuurlijke geluidsbarrière ontstaan	Het is niet helemaal duidelijk wat de inspreker met een natuurlijke geluidsbarrière bedoelt. Feit is dat beplanting (struiken en bomen) nauwelijks geluid absorbeert. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Daar is op deze plek echter geen sprake van
ZWE-00131	1	Inspreker wenst dat het stuk grond ter hoogte van westzijde A27 tussen Schenkeldijk en duiker (object WSRL 18737) niet wordt aangekocht maar dat er 2x per jaar tegen vergoeding gebruik wordt gemaakt van de grond om de sloot te onderhouden. Hierdoor houdt inspreker de grond in bezit.	Het ontwerp is op deze locatie aangepast zodat het perceel waar inspreker op doelt niet meer wordt geraakt door het Tracébesluit.
ZWE-00132	1	De fietsroute van Werkendam naar Sleeuwijk bij de Tol-Oost kruist in het nieuwe plan de rijksweg. In het nieuwe plan vervallen de verkeerslichten. Het traject heeft een slinger in de weg en een snelheidslimiet van 80 km per uur. Door deze factoren ontstaat een onveilige situatie. De route is een fietsroute voor scholieren. Inspreker is van mening dat de veiligheid voor fietsers over het hoofd is gezien en wenst aanpassingen zoals bijvoorbeeld een stoplicht of een tunnel of een brug.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00133	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten honderden leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn veel oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten in of buiten Sleeuwijk die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00134	1	De woning staat niet op tekening, Check of deze wel in geluidmodel zit	Naar aanleiding van uw zienswijze is uw woning meegenomen in het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het Tracébesluit.
ZWE-00135	1	In het plan vervallen de verkeerslichten bij de Tol West waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Ook onze kinderen uit Werkendam moeten 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Vanwege de verkeersveiligheid is het absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven. Dit geldt niet alleen voor onze kinderen, maar voor vele fietsers die tussen Werkendam en Sleeuwijk bij de Tol moeten oversteken. Rijkswaterstaat moet niet alleen de belangen van de automobilisten dienen, maar (juist) ook die van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00136	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00137	1	Inspreker is voorstander van uitvoering van het plusplan; en dan met name punt 6. Dit betreft de parallelweg met de A59.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00138	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p> <p>Mijn kinderen maken dagelijks gebruik van het fietspad met verkeerslichten. De fietspaden zijn aangelegd n.a.v. diversen ongelukken, sommigen met dodelijke afloop. Desondanks is en blijft het een heel druk verkeerspunt met veel jonge weggebruikers. De verkeerslichten zijn geen overbodige hulpmiddelen om meer structuur en overzicht te brengen op dit drukke punt. Het weghalen van de verkeerslichten is m.i. een ondoordachte en gevaarlijke actie en hopelijk geen bezuinigingsmaatregel. Mijn dringend verzoek nog een met aandacht naar dit punt te kijken, liefst met een bezoek ter plaatse op het moment dat de school, het Altena College in of uitgaat. BVD</p>	<p>De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hoopolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit (zie de Nota van Wijziging voor een gebundelde beschrijving van deze maatregelen). Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.</p> <p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.</p>
ZWE-00139	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.</p>
ZWE-00140	1	<p>Inspreker vreest waardevermindering van zijn huis door de afrit die verplaatst wordt. Het gevolg van deze verplaatsing is dat het zwaarverkeer dat richting het restaurant en een bruggenbouwbedrijf gaat, in de toekomst twee maal langs zijn huis komt. Op dit moment is dat 1 x richting Zuid Noord en 2x in de richting Noord Zuid. Dit betekent minimaal 30% meer zwaarverkeer.</p> <p>Door het vervallen van de afrit, komt er ook meer verkeer in de richting van de Kurenpolder langs inspreker zijn huis.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	2	Al de extra verkeersstromen en optrekend en afremmend verkeer zorgen voor onwenselijk meer fijnstof.	<p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
ZWE-00141	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.</p>
ZWE-00142	1	Inspreker heeft een alternatief voor de extra lus naar de Statendam. Inspreker stelt voor deze omleiding parallel aan de A59 in de richting van Statendam, langs de (voormalig) vuilstort te laten lopen. De reden daarvan is dat het natuurgebied, wat nu doorkruist wordt, te besparen.	<p>Specifiek voor de nieuwe verbindingsweg Raamsdonksveer is tussen OTB en TB onderzocht of er vanuit natuuroogpunt betere, realistische varianten zijn. De in het OTB voorgestelde route voor de verbindingsweg heeft negatieve effecten op het foerageergebied van de bever en waardevolle verblijfplaatsen van vleermuizen, waaronder kraamkolonies van de watervleermuis. Uit de variantenstudie kwam naar voren dat zowel meervoudig ruimtegebruik ter hoogte van de stort als een ligging aan de zuidzijde van de A59 geen realistisch alternatief bleken. Een 'geoptimaliseerde OTB variant' bleek de enige haalbare variant die voor het aspect natuur een verbetering laat zien ten opzichte van het OTB. Deze variant is in het TB opgenomen.</p>
ZWE-00143	1	<p>Inspreker is van mening dat de oplossing die nu is gekozen met betrekking tot het nieuwe stukje kloosterweg, niet de meest efficiënte en goedkoopste oplossing is. Er moet onder andere een viaduct worden gemaakt. Inspreker stelt voor deze weg parallel te laten lopen langs de A59. Dit is naar de mening van inspreker veel goedkoper. Toen de A59 werd aangelegd, moest er een viaduct worden gebouwd, omdat er destijds een rivier stroomde. Nu is dat niet meer nodig omdat de rivier daar ophoudt.</p> <p>In de nu gekozen situatie wordt de hele Karthuizerpolder doorsneden. Dit is niet nodig.</p>	<p>In het punt hieronder is aangegeven op welke wijze het wegontwerp tot stand is gekomen met de daarbij behorende belangenafweging. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat verschillende varianten voor de ligging van de verbindingsweg zijn onderzocht en de nu gekozen variant het meest geschikt is gebleken. De variant waar inspreker op doelt is tevens bekeken maar niet goedkoper gebleken.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00144	1	Betreft: Keuze voor de materiaal soort van de geluidswal (de locatie is volgens de tekening van Rijkswaterstaat bij hectometerpaaltje 17.6). De zon gaat in het westen onder en dat is aan de kant van de A27. In verband met de schaduwwerking verdient het de voorkeur dat de geluidswal van transparant materiaal is en niet van diffuus materiaal.	<p>In het kader van het project A27 Houten-Hoopolder wordt ingezet op een rustig en continu wegprofiel met een zo eenduidig mogelijk beeld van geluidwerende voorzieningen. In dat kader is in het Saneringsplan ter hoogte van de Oosterhousweg een absorberend aan beide zijden begroeid scherm voorzien. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt.</p>
ZWE-00145	1	<p>hebben jullie met verplaatsen van de op en afritten rekening gehouden met fietsers?</p> <p>In jullie plan zijn verkeerslichten verdwenen. Voor mijn werk rij ik echter regelmatig via de huidige op en afritten de A27 op en er zijn heel veel fietsers die oversteken. Er zitten twee scholen in Sleeuwijk met scholieren uit verschillende gemeentes. We praten over zo'n 700 leerlingen die dagelijks deze route gebruiken.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.</p>
ZWE-00146	1	<p>Groepen scholieren op de fiets hebben bescherming nodig van de overheid. In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een zeer ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p> <p>ik woon aan de Rijksstraatweg. Regelmatig zie ik hoe onvoorzichtig automobilisten reageren op kwetsbare groepen scholieren op de fiets. Deze groepen hebben bescherming nodig van de overheid.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te veranderen.</p>
ZWE-00147	1	Inspreker woont vlakbij het viaduct Julianalaan. Het verkeer wat in de richting Breda de afrit neemt naar de A59, gaat over een voegovergang. Die overgang maakt ontzettend veel lawaai (rammelt, er zit iets los). Dit is al ruim een jaar het geval. De overgangen van de andere afritten hebben dat niet.	<p>Het viaduct Julianalaan zal in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder vervangen worden door een nieuw viaduct. Dit zal van stillere voegovergangen voorzien worden.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00148	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00149	1	Ik heb geen plannen gezien, waarbij is bekeken wat de mogelijkheden zijn om de A59 over de A27 heen te tillen. Het afslaan de verkeer kan dan op maaiveldniveau hun weg vervolgen (rotondes/verkeerslichten). Dit plan heeft in mijn ogen bijna alleen maar voordelen en in ieder geval veel minder nadelen dan de huidige plannen. Zie hieronder.  Voordelen: 1. Het verkeer rechtdoor bij Knp Hooipolder ondervindt geen hinder meer. 2. Op-/Afrut 34 in de A59 kan behouden blijven. Dit is een belangrijke toe- en afrit voor het verkeer van en naar Raamsdonksveer, Oosterhout en Geertruidenberg in de richting 's-Hertogenbosch. Ook kan dan het verkeer dat de snelweg opkomt bij de watertoren weer richting Utrecht. 3. Minder (geen) grondaankopen noodzakelijk bij knp. Hooipolder. 4. De "pleisters" die in de huidige plannen door de gemeenten worden geplakt, moeten worden bekeken of deze nog wel noodzakelijk zijn. 5. Plan is goedkoper. 6. Plan is door een betere doorstroming beter voor het milieu.  Nadelen: 1. Minder goede doorstroming voor het verkeer komend vanaf Knp Zonzeel in de richting Utrecht, dan in de huidige plannen. 2. De bewoners langs de A59 bij Knp Hooipolder zullen mogelijk meer hinder (geluid en zicht) ondervinden van de flyover. Daar tegenover staat dan weer wel dat er minder uitstoot is van schadelijke stoffen en dat het geluid van optrekkend verkeer op maaiveldniveau aanzienlijk zal afnemen.	In het punt hieronder is toegelicht op welke wijze het wegontwerp voor knooppunt Hooipolder tot stand is gekomen. Om de ontwerpvariant van inspreker te realiseren moet met het wegontwerp meer de hoogte in worden gegaan. Dit past niet binnen de scope en taakstellend budget van het project.  De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder in het kader van het project A27 Houten – Hooipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hooipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.  Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluisverkeer te beperken.
ZWE-00150	1	Participant maakt bezwaar tegen het door Rijkswaterstaat (RWS) berekende geluidsniveau bij Hooipolder, omdat hij denkt dat er meer verkeer over de weg gaat rijden dan RWS nu aanneemt. Participant wil dat er geluidswerende maatregelen worden genomen op het traject bij Hooipolder, specifiek achter de woningen van de Engelse wal in Raamsdonk.	Met het, in het kader van het project, aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en geluidschermen op/langs de nieuwe verbingsboog, de A27 ten noorden en ten zuiden van de A59 en de A59 ter hoogte van Raamsdonk wordt aan de geldende geluidnormen voldaan. Hierbij is gerekend met de in 2040 verwachte hoeveelheid verkeer. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 58 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 57 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden. De nieuwe geluidproductieplafonds, die gebaseerd zijn op de verkeerberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit moeten door RWS nageleefd worden en zullen jaarlijks worden vergeleken met werkelijke verkeerscijfers, gebaseerd op telgegevens. Wanneer de werkelijke verkeerscijfers in de toekomst hoger uitvallen dan de verkeersberekeningen in het kader van het Tracébesluit en daarmee een overschrijding van de geluidproductieplafonds dreigt, zal Rijkswaterstaat passende geluidmaatregelen moeten treffen.  In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".
ZWE-00151	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00152	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00153	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00154	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er ook veel leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. 1 van onze kinderen gaat naar school in Sleeuwijk, maar de andere naar Gorinchem. Beide komen dus 2 x per dag over dit zeer drukke traject. Ik vraag jullie daarom vriendelijk , doch dwingend om een veilige oversteek te creëren op deze plaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00155	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00156	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dicht bij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.  Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een averschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.</p>
	2	Ik wil u verzoeken de volgende aanpassingen in uw bouwplan door te voeren: de draai naar de A2 van de A27 af, een spitsstrook toevoegen tot Leerdam t.b.v. een snellere afvoer van verkeer.	De verkenningfase van het project (onderzoek naar realistische alternatieven) is afgerond en er is in 2014 door de Minister een Voorkeursalternatief gekozen. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Dit Voorkeursalternatief is verder uitgewerkt in het TB. Vergroting van de capaciteit van de verbindingsboog van de A27 naar de A2 is geen onderdeel van het Voorkeursalternatief en past dus niet binnen de scope van het project.
	3	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hoopolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder geplaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	4	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	5	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het ontwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwaliteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hoopolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	8	Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hoopolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>

ID	Volgnr.	Zienschijzepunt	Antwoord
ZWE-00157	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van de oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00158	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost te Werkendam-Sleeuwijk verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit de plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00159	1	Ik lees in de samenvatting: Opheffen en verplaatsen van de huidige aansluiting # 34 Raamsdonksveer op de A59 met een nieuwe gecombineerde aansluiting op de A59 bij # 33 Oosterhout.  Als ik het goed zie betekent dit dus dat als inwoners van Raamsdonksveer naar Waalwijk/Den Bosch en omgeving willen zij eerst naar Oosterhout (de andere kant op) moeten om op de A59 te kunnen komen? (En andersom: dat als ze vanuit de richting Waalwijk/Den Bosch komen ze dan eerst door moeten rijden naar Oosterhout om vandaar weer terug te rijden naar Raamsdonksveer?) Dat lijkt mij niet de bedoeling. Is er wel nagedacht over de mensen die in de regio Waalwijk/Den Bosch werken en dagelijks gebruik maken van het traject Raamsdonksveer-Den Bosch?  Raamsdonksveer is een ideale woonplaats omdat het van oudsher een goede verbinding alle kanten op heeft. Het laten vervallen van de aansluiting op de A59 zal m.i. een belangrijk negatief effect hebben op de afweging om zich in Raamsdonksveer te vestigen.  Ik kan me voorstellen dat de bedrijven op de beide industrieterreinen hier ook nadeel door ondervinden, wat vervolgens weer een negatief effect zal hebben op het vestigingsklimaat.	Om een goede en verkeersveilige doorstroming op de A59 ter hoogte van het knooppunt Hooipolder te bewerkstelligen is in het wegontwerp noodzakelijk gebleken om de huidige op- en afrit bij Raamsdonksveer te verwijderen. Voor de bereikbaarheid van Raamsdonksveer wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd vanuit Raamsdonksveer naar op- en afrit 33. Bedrijven ten noorden van Raamsdonksveer blijven bereikbaar via op- en afrit Geertruidenberg (afrit 20).
ZWE-00161	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00162	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dit vind ik een ernstige fout! Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten, die ook gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00163	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00164	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00165	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten kinderen uit Werkendam 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00166	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienschijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verrotten.
ZWE-00167	1	De tussen ruimte van de oude en de nieuw te bouwen brug bij Hagestein is 10 meter. Waarom zo breed, als de brug dichter bij de bestaande brug komt, scheelt dat ook weer in minder afstand van de op/afrit naar het woonwijk.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen. Om die reden blijft de oostelijke rijbaan op dezelfde plek liggen om een asverschuiving over grotere lengte van de A27 te voorkomen. De tussenruimte tussen de nieuwe bruggen is noodzakelijk om de twee bruggen op een veilige manier te kunnen bouwen. Daarnaast is de afstand nodig om voldoende afstand tussen de funderingen van de bruggen te creëren. Deze afstand is nodig om de brugpijlers stabiel te houden en deformaties (vervorming) te beperken.
	2	Ik heb nog steeds twijfels over de geluidsoverlast. Nu hebben we al veel geluid van de snelweg vooral bij oostenwind. Er is een geluidsscherm geprojecteerd tussen de lekbrug bij Hagestein en knooppunt Everdingen. Hier heb ik een opmerking over. Aan de westkant komt een scherm van 1 meter hoog, aan de oostkant wordt hij 2 meter. Ik heb begrepen dat de westkant onder de oude regels valt. Aan de oostkant komen nieuwe huizen. Deze hebben betere isolatie betreft warmte en geluid. Aan de westkant zijn het oudere huizen en dus minder geïsoleerd. De westkant heeft meer behoefte aan betere geluidsbescherming. De snelweg komt ook juist die kant op. Het geluid kan nu omdat de westkant lager is en de oostkant hoger, terug ketsen over de 1 metermuur. Nog meer overlast? Volgens de regels mag men niet lager, maar volgens mij mag het scherm aan de westkant wel hoger worden. De nieuwe regelgeving is niet voor niets aangepast van 1 naar 2 meter hoog. Als er dan toch een scherm gezet wordt, kijk dan vooruit en pas hem voor de toekomst aan. De verbreding zal er vast ook aan de oostkant komen, omdat het verkeer daar ook al regelmatig vastloopt.	In het geluidonderzoek dat is uitgevoerd voor het project A27 Houten - Hooipolder is er vanuit gegaan dat de oostelijke rijbaan niet verbreed wordt. Indien dit in de toekomst gaat gebeuren zal hier een nieuwe procedure inclusief een nieuw geluidonderzoek voor verricht moeten worden. In tegenstelling tot het saneringsplan is voor het Tracébesluit dat op dit tracédeel van toepassing is, geen minimale schermhoogte van 2 meter voorgeschreven. Door de hoge ligging van de A27 ter hoogte van Vianen, geeft een 1 meter hoog scherm al een hoge geluidreductie vanwege de goede afscherming van de wijk.  De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.  Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p> <p>Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluidstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".</p>
ZWE-00168	1	Dat de verkeerslichten bij Tol Oost zijn verdwenen is een kwalijke zaak. Dagelijks steken er honderden kinderen deze weg over, waaronder mijn twee zonen. Gezien de drukte daar, is het absoluut noodzakelijk om het verkeer te regelen via verkeerslichten.	<p>Litgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p> <p>Een deel van de gronden waarop inspreker een paardenfokkerij en manege uitoefent, is nodig voor de realisatie van de A27 Houten - Hooipolder. Het ontwerp van het project is zodanig vormgegeven dat zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Rijkswaterstaat zal met inspreker in overleg treden over de minnelijke verwerving van de voor het project benodigde gronden. Tijdens deze onderhandelingen zal ook worden nagegaan welke invloed deze verwerving heeft op de bedrijfsvoering van inspreker, of er aanleiding is meer gronden aan te kopen dan alleen de gronden die strikt noodzakelijk zijn voor het project, en is inspreker in de gelegenheid om wensen uit te spreken over een eventuele vervangende locatie. De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een eventueel onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het TB. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. De geluidberekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 66 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 59 dB wordt en daarmee behoorlijk naar beneden wordt bijgesteld. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) dermate afneemt, zal dit ook buitenhuis het geval zijn.</p>
ZWE-00169	1	<p>Clïente oefent op genoemde percelen een paardenfokkerij/paardenbedrijf in het duurdere segment uit.</p> <p>Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel werken te realiseren verband houdende met de verbreding van de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van 1 of meerdere van voornoemde kadastrale percelen benodigd zijn. Als gevolg van deze plannen komt het bedrijf in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Voorts voorziet het OTB in de verwerving van de buitenmanege. Gezien de impact die de voorziene realisatie van het OTB voor haar paardenbedrijf zal hebben is dit voor haar onaantvaardbaar en onwerkbaar.</p> <p>Ook zal realisatie van slechts partiele verwerving van het betreffende perceel tot gevolg hebben, dat de resterende percelen in de toekomst niet of slechts tegen aanzienlijk lagere waarden te vervreemden zijn.</p> <p>In dit verband verwijzen wij naar de gelijksoortige situatie bij de aanleg van de Betuweroute. In de gemeente Gorinchem bevond zich destijds het paardenpensionbedrijf "Het Stapje ", ook zeer direct gesitueerd naast de geprojecteerde goederenspoorlijn. Gezien de geluidsoverlast voor de ook aldaar aanwezige dure dressuurpaarden is destijds op last van de toenmalige minister van VWS, mevrouw Netelenbos, besloten tot minnelijke verwerving van alle betreffende percelen van dit bedrijf . In casu doet zich thans een gelijke situatie voor. Wij menen dan ook dat gelijke gevallen gelijk moeten worden behandeld.</p> <p>Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Wij stellen ons onverkort op het standpunt dat op basis van de nieuwe infrastructurele situatie, als ook de gehanteerde methodiek bij "Het Stapje "in Gorinchem, voormeld, de overheid alsnog moet besluiten om ook aan cliënte de gelegenheid te geven haar bedrijf om een andere locatie voort te zetten, waartoe een aantal mogelijkheden voorhanden zijn.</p> <p>Daarnaast zal de waarde van het bedrijf van cliënte na realisatie van de verbreding van de A27 en door de verwerving van de buitenmanege ernstig in waarde dalen, waarschijnlijk zelfs onverkooptbaar zal blijken te zijn.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat zowel de geluidsbelasting, de directe nabijheid van de verbreding van de A27, alsmede de verwerving van de buitenmanege zodanig belemmerend zullen zijn voor het bedrijf van cliënte dat geen normale bedrijfsuitoefening meer mogelijk zal zijn.</p> <p>Reden te meer om nogmaals het voorgaande (aankoop van het totale object op basis van onteigening) sterk in overweging te nemen.</p>	<p>De nadere onderbouwing met betrekking tot de geluidbelasting is opgenomen in de geluidrapportages die als bijlage bij het Tracébesluit zijn gevoegd. In het geluidonderzoek is de geluidstraling van de brugconstructie niet meegenomen maar de geluidproductie van het verkeer dat gebruikt maakt van de brug wel meegenomen omdat deze maatgevend is.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. We hebben begrepen dat de geluidsoverlast afkomstig van de Merwede-brug buiten beschouwing is gelaten. Graag een toelichting hierop.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen in het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voegovergangen'. Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de bedrijfsbebouwing naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is en derhalve geen effecten heeft op de bedrijfsvoering van inspreker.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan de bedrijfsexploitatie ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Kerkeinde 21 ten aanzien van deze aspecten.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op de bedrijfsexploitatie van inspreker. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan de bedrijfsexploitatie ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Kerkeinde 21 ten aanzien van deze aspecten.	
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan de bedrijfsexploitatie ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Kerkeinde 21 ten aanzien van deze aspecten.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan de bedrijfsexploitatie ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Kerkeinde 21 ten aanzien van deze aspecten.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	7	Tot op heden is er door Rijkswaterstaat geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00170	1	Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een fly-over te realiseren welke een rechtstreekse verbinding moet vormen tussen de A59 en de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt zij in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Wij stellen ons voorsnog op het standpunt dat op basis van de nieuwe infrastructurele situatie de overheid alsnog moet besluiten om inspreker de gelegenheid te geven om de keuze te maken of zij wil blijven wonen op het adres van inspreker danwel wil vertrekken.	Het wegontwerp voor de verbindingsoog valt over het perceel van inspreker. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerpverplichtingen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat het perceel van inspreker wordt geraakt.  Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheingingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot ontheinging overgegaan.  De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een ontheingingstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de ontheinging worden ingebracht.
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná realisering van de fly-over zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin/erf ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 60 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.  Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeovergangaen'.  Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het woongenot en geen gevolgen voor de woning van inspreker. De woning valt buiten de plaatsgebonden risicocontour. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.  De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.  Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.  Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.  De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.  Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn gebodig. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huisverkeer  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	7	Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00171	1	Het voornemen is om op voornoemde kadastraal percelen een nieuwe afrit inzake de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt het bouwblok in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit kan voor hen nadelige effecten (bijvoorbeeld ten aanzien van een mogelijke uitbreiding en niet doeltreffend landbouw uitoefenen) tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in.	Het Tracébesluit legt het ruimtebeslag vast, waarbinnen het project gerealiseerd wordt. In de vervolgfase wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang van het project en de precieze uitvoering van de maatregelen.  In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geluid) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 57 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 58 dB wordt en daarmee zeer beperkt toeneemt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of in uw geval licht toeneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.
	3	Reden te meer om nogmaals het voorgaande (aankoop van het totale object op basis van onteigening) sterk in overweging te nemen.	In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeervoerconstructies'.  Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het woongenot en geen gevolgen voor de woning van inspreker. De woning valt buiten de plaatsgebonden risicocontour. In het punt hieronder wordt uitgeleed op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.  De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.  Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.  Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.  De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.  Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de <a href="#">nadeelcompensatieregeling</a> , zie <a href="#">paragraaf 2.9</a> van de Nota van Antwoord.
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als hinder tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huidwerkzaamheden en het huwverkeer</del>  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	7	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtkwaliteit (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.  In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	8	Verder zou Van den Heuvel graag een andere ontsluiting (direct op de rotonde) wensen. Dit in verband met de veiligheid van fietsers, het hinderen van de buurtbewoners en het oversteken van de kruising Dijkgraaf den Dekkerweg.	De betreffende rotonde is in het ontwerp opgenomen om de afslag aan te sluiten op het onderliggend wegennet. De huidige aansluiting van het perceel wordt niet geraakt en valt dan ook buiten de scope van het tracébesluit.
	9	Aan de oostzijde van de Tol komt een fietspad.Daar staan nu verkeerslichten voor de fietsers. In het nieuwe tracé staan deze verkeerslichten niet meer ingetekend. Dit kan voor levensgevaarlijke situaties zorgen.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altana College, te vergroten.
	10	Tot op heden is er door de gemeente/provincie geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00172	1	Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van voornoemd kadastraal perceel benodigd is. Dit kan voor hen nadelige effecten tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. In verband met de afname van een deel van de cultuurgrond wenst Pellikaan in ieder geval in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.	Op uw perceel is in het TB een nieuwe watergang voorzien, deze sluit aan op de reeds aanwezige waterstructuur op uw perceel.  In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
	2	Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat we in de toekomst benaderd zullen worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkerreinen?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.	Het uitvoeren van de wegverbreding wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Als tijdens de uitvoering blijkt dat tijdelijk werkerrein op uw perceel gewenst is, zal de uitvoerend aannemer hierover met u in overleg treden.
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastraal perceel.	Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeervoerconstructies'.  Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastraal perceel. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het overblijvende kadastrale perceel van inspreker. Op het overblijvende kadastrale perceel bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig. In het punt hieronder wordt uitgeleed op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als hinder tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastraal perceel. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huid</del>werkzaamheden en het <del>huid</del>verkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtkwaliteit (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastraal perceel. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object ten aanzien van deze aspecten.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer <del>henerkt</del>.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	Tot op heden is er nog geen gesprek geweest met Rijkswaterstaat. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan voor het eigendom van Pellicaan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00173	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00174	1	Het voornemen is om op voornoemde kadastraal percelen werken te realiseren welke verband houden met de verbreding van de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat gedeeltes van voornoemde kadastrale percelen benodigd zijn. Niet duidelijk is of de benodigde grond definitief- of tijdelijk benodigd is. Graag duidelijkheid hierin. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat we in de toekomst benaderd zullen worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.	<p>Als gevolg van de volledige vervanging van de Keizersveerbrug, is het ontwerp op deze locatie aangepast. Gevolg is dat ten opzichte van het OTB méér ruimte nodig is om het project te realiseren. Na afweging van voor- en nadelen is gekozen voor een oplossing waarbij de insteekhaven volledig gedempt moet worden. Een aantal van uw percelen wordt daarom (gedeeltelijk) aangekocht. Aangezien de genoemde percelen geheel of gedeeltelijk verworven worden, zijn de overige zienswijzpunten niet meer relevant. In het kader van de grondverwerving vinden (opvolgende) gesprekken plaats met grondeigenaren.</p>
	2	Andere aandachtspunten zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>Het talud langs de haven is nu circa 1:4 en verzakt nu al (het Heras-hekwerk is over de gehele lengte naar binnen gedrukt). In de toekomst wordt het talud naar schatting 1:0,5. Dat is niet haalbaar en niet verantwoord.</li> <li>Een medewerker vertelde tijdens de terinzagelegging dat de weg en fietspad aanzienlijk dichter bij de haven komen te liggen. De vrees is dat de beschoeiing langs de haven dit niet aan kan. Deze is slechts 3,5 meter lang en zal onder de druk mogelijk bezwijken.</li> <li>Straks ligt de infrastructuur op zeer korte afstand van de haven en op een hoogte van ca 12 meter boven het eigendom van inspreker. Dit is op vele vlakken onverantwoord. Er kan niet meer veilig in de haven worden verbleven of gewerkt.</li> </ul>	Zie de beantwoording van het eerste zienswijzepunt.
	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>In de haven en op de toegangsweg komt een werkstrook van ca 22 meter. Hoe wordt dit beschermd tegen zand, vuil, stof en roest?</li> <li>Hoe worden de vaartuigen in de toekomst en tijdens het werkzaamheden aan de weg, beschermd tegen zand, vuil, roest en stof?</li> <li>Wat gebeurt er met de meerpalen tijdens de werkzaamheden aan de weg?</li> <li>Hoe wordt de toegangsweg, welke over de grond van inspreker loopt gebruikt? Ook deze valt binnen de werkstrook.</li> <li>Tijdens de duur van de werkzaamheden kan het lage gedeelte van de loswal niet worden gebruikt om kranen en machines aan boord te zetten. Hoe wordt dit opgelost? Dit gedeelte is speciaal ontworpen voor dit gebruik.</li> </ul>	Zie de beantwoording van het eerste zienswijzepunt.
	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meerdere ligplaatsen zijn nu reeds al opgezegd vanwege de te verwachten werkzaamheden aan de weg. Dit levert schade op. Ligplaatsen voor de pleziervaart zijn evenmin in de toekomst nog haalbaar, omdat het verkeer bijna over de vaartuigen raast.</li> </ul>	Zie de beantwoording van het eerste zienswijzepunt.
	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>In de weg / werkstrook liggen kabels en leidingen. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden.</li> </ul>	Met kabels en leidingen wordt rekening gehouden. Waar nodig worden leidingen verlegd tijdens de uitvoering van het project.
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeervoeraanen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p>
	7	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het overblijvende kadastrale perceel van inspreker. Op het overblijvende perceel zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
	8	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huid</del>werkzaamheden en het <del>huid</del>verkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	9	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	10	Tot op heden is er slechts 1 gesprek geweest met Rijkswaterstaat. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan voor het eigendom van inspreker. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00175	1	Het voornemen is om op de kadastraal percelen van inspreker een fly-over te realiseren welke een rechtstreekse verbinding moet vormen tussen de A59 en de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van voornoemde kadastrale percelen benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt het bouwvlak in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hem onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Hoe dan ook sluiten wij niet uit dat als gevolg van deze infrastructurele maatregel het bedrijf een waardedaling ondergaat. In verband met de afname van een deel van de cultuurgrond wenst de Bont verder in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.	<p>Over de verwerving van de gedeeltes van de genoemde percelen is inmiddels overeenstemming bereikt met inspreker.</p>
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná realisering van de fly-over zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin/erf ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 57 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 56 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voecoerlagen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p>
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het woongenot en geen gevolgen voor de woning van inspreker. De woning valt buiten de plaatsgebonden risicocontour. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hoopolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hoopolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de <del>nadeel</del>compensatieregeling, zie <del>paraagraaf</del> 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huid</del>werkzaamheden en het <del>huid</del>verkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	Tot op heden is er door de gemeente/provincie geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00176	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00177	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00183	1	Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een fly-over te realiseren welke een rechtstreekse verbinding moet vormen tussen de A59 en de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt zij in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Wij stellen ons voornamelijk op het standpunt dat op basis van de nieuwe infrastructurele situatie de overheid alsnog moet besluiten om inspreker de gelegenheid te geven om de keuze te maken of zij wil blijven wonen op het adres van inspreker dan wel wil vertrekken.	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná realisering van de fly-over zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin/erf ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 60 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p>
ZWE-00184	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
ZWE-00185	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00186	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00187	1	Er wordt gesproken over een gemiddeld geluidsniveau. Hier kunnen wij wel mee leven, echter de pieken van hoger geluidsniveau zijn niet leefbaar. Regelmatig moeten wij 's nachts de ramen sluiten vanwege geluidsoverlast. Overdag met de oosten wind in de tuin zitten is niet prettig. We moeten harder praten om elkaar te kunnen verstaan.	<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De Lden,gpp of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor naaenog het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichter bij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt. Onbegrijpelijk is waarom de afrit niet met een kleinere bocht aangelegd kan worden. Kopieer hem zoals hij nu is en verplaats hem een klein stukje. Nu komt er een dusdanige ruime bocht in die veel te veel ruimte vergt. Houd de snelweg zo ver mogelijk van de woonwijk af.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>
	3	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaast worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
4		Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkasten van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.
5		Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
6		Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
7		Is er ook gekeken naar het verzakingsgevaar van onze woonhuizen. Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedrag worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
8		Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelsheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt. Onze gezondheid komt in het geding.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
9		De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00188	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.
ZWE-00189	1	stoplichten voor overstekende scholieren ontbreken. De veiligheid voor de zwakkere weggebruiker wordt in gevaar gebracht. In Gorinchem is een vergelijkbare situatie met rotondes zonder stoplichten. Er zijn al vele bijna en echte ongelukken gebeurd.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00190	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p> <p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p>
ZWE-00191	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw erop gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder omlaast worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Hoputen-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	2	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Tevens dient er een geluidsscherm langs de brug te komen omdat de brug hoger ligt en het geluid over het hele woonwijk komt. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortvloeit uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast. Ik ga er vanuit dat het wegdek voorzien wordt van geluiddempend asfalt.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	5	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hiermit gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hierbovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00192	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die ook gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p>
ZWE-00193	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vinden mijn vrouw en ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, waaronder onze 2 dochters, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p>
ZWE-00195	1	Het voornemen is om op voornoemde kadastraal percelen een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van voornoemde kadastrale percelen benodigd zijn. Dit kan voor hen nadelige effecten tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. In verband met de afname van een deel van de cultuurgrond wenst inspreker in ieder geval in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.	<p>Als gevolg van de wegverbreding is een deel van de genoemde percelen nodig voor de verschoven parallelweg en voor een watergang.</p>
			In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat we in de toekomst benaderd zullen worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.	De wegverbreding, inclusief genoemde parallelweg en watergang, wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Als tijdens de uitvoering blijkt dat tijdelijk werkterrein op uw perceel gewenst is, zal de uitvoerend aannemer hierover met u in overleg treden.
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voecoeraanaen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p>
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op de overblijvende percelen van inspreker. Op het overblijvende perceel zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'delelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>In het delelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het delelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het delelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	Tot op heden is er nog geen gesprek geweest met Rijkswaterstaat. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan voor het eigendom van inspreker. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00196	1	Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Niet duidelijk is of de benodigde grond definitief- of tijdelijk benodigd is. Graag duidelijkheid hierin. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat men in de toekomst benaderd zal worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden. In verband met de afname van een deel van het bedrijfsterrein wenst inspreker in ieder geval in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.	<p>De wegverbreding, inclusief aanpassing van het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek, wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Rondom het kunstwerk voorziet het Tracébesluit in het maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'. Deze ruimte is voor de aannemer beschikbaar als tijdelijk werkterrein en zal na afronding van het project in de oorspronkelijke staat teruggebracht worden. Ten opzichte van het OTB is de begrenzing van het genoemde maatregelvlak aangepast zodat deze niet meer over de Parallelweg heen valt. Als tijdens de uitvoering blijkt dat er vanuit de aannemer behoefte is aan extra tijdelijke werkterrein op uw perceel, zal de uitvoerend aannemer hierover met u in overleg treden.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
	2	Als gevolg van deze plannen wordt het bedrijfsterrein (gehuurd van inspreker en waarop een bedrijf in autohandel en autodemonstratie wordt uitgeoefend) verkleind waardoor zowel huurder als verhuurder in haar inkomens- en vermogenspositie wordt aangetast. Graag aangeven hoe men dit wil ondervangen of compenseren.	<p>Zie hiervoor de beantwoording van zienswijze punt 1.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechtshouders om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot ontheening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een ontheeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de ontheening worden ingebracht.</p>
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voecoeraanaen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p>
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op de overblijvende percelen van inspreker. Op de overblijvende percelen zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'delelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>In het delelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het delelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het delelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verbruiksobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verbruiksobjecten. Voor alle overige verbruiksobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	Voor wat betreft de bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein maken wij ons zorgen. Er is maar 1 toegangsweg en dat betreft de Parallelweg naar het oosten, welke overgaat in de Schelluinsestraat. Specifiek tijdens de aanleg van de verbreding van de A27 vrezen wij dat het bedrijf van inspreker niet of minder goed bereikbaar zal zijn. Graag willen wij gedetailleerde uitleg over hoe Rijkswaterstaat deze bereikbaarheid zal garanderen.	<p>De wegverbreding, inclusief aanpassing van het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek, wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Rondom het kunstwerk voorziet het Tracébesluit in het maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'. Ten opzichte van het OTB is de begrenzing van het genoemde maatregelvlak aangepast zodat deze niet meer over de Parallelweg heen valt. De Parallelweg blijft hiermee toegankelijk.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hoopolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
	8	Tot op heden is er door Rijkswaterstaat geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00197	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekehandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekeplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00198	1	Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Niet duidelijk is of de benodigde grond definitief- of tijdelijk benodigd is. Graag duidelijkheid hierin. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat men in de toekomst benaderd zal worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden. In verband met de afname van een deel van het bedrijfsterrein wenst van Bostel mogelijk in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden danwel op een andere manier schadeloos gesteld te worden.	<p>De wegverbreding, inclusief aanpassing van het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek, wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Rondom het kunstwerk voorziet het Tracébesluit in het maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'. Deze ruimte is voor de aannemer beschikbaar als tijdelijk werkterrein en zal na afronding van het project in de oorspronkelijke staat teruggebracht worden. Ten opzichte van het OTB is de begrenzing van het genoemde maatregelvlak aangepast zodat deze niet meer over de Parallelweg heen valt. Als tijdens de uitvoering blijkt dat er vanuit de aannemer behoefte is aan extra tijdelijke werkterrein op uw perceel, zal de uitvoerend aannemer hierover met u in overleg treden.</p>
	2	Als gevolg van deze plannen wordt het bedrijfsterrein (verhuurd aan een bedrijf dat doet in autohandel en autodemontage) verkleind waardoor zowel huurder als verhuurder in haar inkomens- en vermogenspositie wordt aangetast. Graag aangeven hoe men dit wil ondervangen of compenseren.	Zie hiervoor de beantwoording van zienswijze punt 1.
	3	Op het perceel is ook een woonchalet (Parallelweg 3, Gorinchem) aanwezig inclusief bijbehorende vergunning. De vraag is of dit chalet gehandhaafd kan worden, ook met het oog op geluid/veiligheid/fijnstof etc. Graag duidelijkheid hierin.	Met het woonchalet is rekening gehouden in de milieuonderzoeken. Gebleken is dat na realisering van het project A27 Houten - Hoopolder aan de wettelijke normen/grenswaarden wordt voldaan en dat geen (aanvullende) maatregelen nodig zijn.
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeovergangen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op de overblijvende percelen van inspreker. Op de overblijvende percelen zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hoopolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basissetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	7	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verbruiksobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verbruiksobjecten. Voor alle overige verbruiksobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	8	Voor wat betreft de bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein maken wij ons zorgen. Er is maar 1 toegangsweg en dat betreft de Parallelweg naar het oosten, welke overgaat in de Schelluinsestraat. Specifiek tijdens de aanleg van de verbreding van de A27 vrezen wij dat het bedrijf van Van Bostel niet of minder goed bereikbaar zal zijn. Graag willen wij gedetailleerde uitleg over hoe Rijkswaterstaat deze bereikbaarheid zal garanderen.	<p>De wegverbreding, inclusief aanpassing van het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek, wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Rondom het kunstwerk voorziet het Tracébesluit in het maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'. Ten opzichte van het OTB is de begrenzing van het genoemde maatregelvlak aangepast zodat deze niet meer over de Parallelweg heen valt. De Parallelweg blijft hiermee toegankelijk.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hoopolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
	9	Tot op heden is er door Rijkswaterstaat geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00199	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichter bij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>
	2	Ik wil u verzoeken de volgende aanpassingen in uw bouwplan door te voeren: de draai naar de A2 van de A27 af, een spitsstrook toevoegen tot Leerdam t.b.v. een snellere afvoer van verkeer.	<p>De erkenningsfase van het project (onderzoek naar realistische alternatieven) is afgerond en er is in 2014 door de Minister een Voorkeursalternatief gekozen. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Dit Voorkeursalternatief is verder uitgewerkt in het TB. Vergroting van de capaciteit van de verbindingsboog van de A27 naar de A2 is geen onderdeel van het Voorkeursalternatief en past dus niet binnen de scope van het project.</p>
	3	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	4	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	5	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werfterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werfterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>h</del> <del>n</del> <del>u</del> <del>w</del> <del>w</del> <del>er</del> <del>k</del> <del>a</del> <del>m</del> <del>h</del> <del>e</del> <del>d</del> <del>e</del> <del>n</del> <del> </del> <del>e</del> <del>n</del> <del> </del> <del>h</del> <del>e</del> <del>t</del> <del> </del> <del>n</del> <del>i</del> <del>e</del> <del>w</del> <del>e</del> <del>r</del> <del>k</del> <del>e</del> <del>e</del> <del>r</del>.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwaliteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorzien effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opname rapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	8	Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregime op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00200	1	Het voornemen is om op het perceel van inspreker een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komen zij in de toekomst echter ook ten aanzien van de woning op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in.	<p>Het perceel van inspreker wordt deels geraakt door de verbreding van de A27 het te realiseren talud en het realiseren van een watergang voor de afwatering van de wegverbreding. Op de kaart van het Tracébesluit is dit ontwerp weergegeven.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hoopolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de <u>nadeelcompensatieregelin.</u> zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p> <p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 64 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 60 dB wordt en daarmee aanzienlijk naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
	3	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting op de omliggende grond ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeervoerbanen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het woongenot en geen gevolgen voor de woning van inspreker. De woning valt buiten de plaatsgebonden risicocontour. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hoopolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hoopolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de <u>nadeelcompensatieregelin.</u> zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huidwerkzaamheden en het huwerverkeer</del>.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>Ten opzichte van het OTB is de projectgrens verschoven richting het oosten, waardoor de percelen 222 en 223 niet geraakt worden door de wegverbreding. Voor de percelen 224 en 225 geldt dat een deel hiervan benodigd is voor het talud van de verbreding van de A27 en een watergang.</p>
	8	Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteiningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechtshouders om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
ZWE-00201	1	Het voornemen is om op voornoemde percelen een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van de kadastrale percelen benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt inspreker in de toekomst echter ook ten aanzien van de woning op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in.	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteiningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechtshouders om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting op de omliggende grond ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (gelidend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 71 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 57 dB wordt en daarmee aanzienlijk naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) dusdanig afneemt, zal dit ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeovergangen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.</p>
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op het woongenot en geen gevolgen voor de woning van inspreker. De woning valt buiten de plaatsgebonden risicocontour. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling. zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00202	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00203	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00204	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
ZWE-00205	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00206	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.</p>
			<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>
	2	Ik vind dat op basis van de bovenmatige geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een(ook hoger) geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren!	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw erop gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oelaastst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huisverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	5	Tevens teken ik bezwaar aan tegen de wijze van zogenaamd vaststellen van het geluid; niet meten maar op basis van berekeningen c.q. modellen uit het verleden. U weet toch ook dat resultaten behaald in het verleden géén garantie geven voor de toekomst	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdruk en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoor geluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluidstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het ontwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort. Tot nu toe is mijn kruipruimte geheel droog en is er geen sprake van scheuring in de gevels en dergelijk. Ik stel voor dat u zogenaamde vóórnamen laat uitvoeren om discussie later te voorkomen. Tot aan het moment van de eerste werkzaamheden nodig ik u uit om bij mij aan het adres van inspreker dit te laten realiseren, uiteraard zijn de kosten welke hiermee gepaard gaan geheel voor uw rekening.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	8	<p>Voor het ontwerpbesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheid regiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.</p> <p>Wellicht kan er in de plaats van de voormalige boerderij van de familie Olieman en thans anti-krak-woning, een bosrijke omgeving en/of park gecreëerd worden?</p> <p>Tenslotte is er sprake van een bestemmingswijziging waarbij er van de gebouwen c.q. voormalige stallen en dergelijk, oneigenlijk gebruik wordt gemaakt. Zo is er sprake van stalling van schade-auto's en wordt het terrein misbruikt door opslag van bouwmaterialen van Vliet (bekend bij de gemeente Vianen)! Tot slot zij vermeld dat de dakbedekking van enkele bijgebouwen bestaat uit asbesthoudend materiaal!</p>	<p>Rijkswaterstaat is niet het bevoegd gezag om handhavend op te treden tegen oneigenlijk gebruik van gronden. Dit verzoek dient ingediend te worden bij de gemeente. De bijgebouwen waarop wordt bedoeld worden door het ontwerp van de A27 niet geraakt.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verbruiksobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verbruiksobjecten. Voor alle overige verbruiksobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlaagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hierbovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00207	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 overstekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die overstekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te vergrotten.</p>
ZWE-00208	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 overstekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die overstekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te vergrotten.</p>
ZWE-00209		De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hierbovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een afverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>
	2	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder geplaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortvloeit uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huisverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	5	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hoopolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelsheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hoopolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	8	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidsituatie in Vianen.</p> <p>De betreffende waterberging is op deze locatie uit het Tracébesluit verwijderd. De benodigde waterberging is middels een nieuwe watergang aan de overzijde van de A27 ter hoogte van de Parallelweg in het ontwerp teruggebracht.</p>
ZWE-00210	1	Ter hoogte van km 43,8-43,9 (zijde bedrijfsterrin Meerkerk) is water geprojecteerd op uitgeefbare bedrijfsgrond. Bovendien is voor het gehele perceel reeds een reserveringsovereenkomst met derden gesloten. Wij maken derhalve bezwaar tegen de geplande wateropvang.	
	2	2 Ter hoogte van 43,2/43,3 is het bestemmingsplan "Reclamemast" van kracht. Het voorontwerpbestemmingsplan "Reclamemast" heeft vanaf vrijdag 27 juni 2014 tot en met donderdag 7 augustus 2014 ter inzage gelegen. Tijdens de inspraakprocedure heeft RWS een zienswijze ingediend. Hierin heeft RWS het volgende aangegeven (citaat): "Langs de A27 geldt een reserveringszone voor de uitbreiding van de A27. Op de A27 en naastgelegen gronden is paragraaf 2.7 van het Barro van kracht. Daarom wordt verzocht rekening te houden met de richtlijnen die paragraaf 2.7.4 van het Barro geeft voor een reserveringsgebied." Na onderzoek is het bestemmingsplan aangepast aan de Barro regels en is een reserveringszone gecreëerd van 34 meter. In het OTB wordt meer ruimte gebruikt dan de reserveringszone van 34 meter. Het tracé dient zo te worden aangepast dat dit binnen de oorspronkelijke reserveringszone van 34 meter ligt.	<p>De toerit van de aansluiting 25 Noordeloos vanaf de N214 naar de A27 (ri. Utrecht) moet worden aangepast vanwege de gewijzigde aansluiting van de rijksweg A27 op het onderliggend wegennet (N214). In de plansituatie is er sprake van een rotonde aan de westzijde van de A27. Vanaf de rotonde is met een zo krap mogelijk ruimtebeslag de aansluiting op de A27 (ri. Utrecht) vormgegeven. Naast de toerit is de verplaatste A-watrgang ingepast. Ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit is de oversteek voor voetgangers en fietsers aan de noordzijde van de westelijke rotonde, waarbij de toerit naar de A27 (ri. Utrecht) wordt gepasseerd aangepast. Ten behoeve van de verkeersveiligheid is een rijbaan splitsing aangebracht. Dit vraagt een groter ruimtebeslag. Dit heeft tot gevolg dat de grens van het tracébesluit, net als het ontwerp-tracébesluit, voor een beperkt deel over het bestemmingsplan Reclamemast Meerwerk (2015) valt. Ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit geldt in het tracébesluit wel dat er geen (twee) haaks liggende bomenrijen t.b.v. natuurmaatregelen meer voorzien zijn op deze locatie. Dit ruimtebeslag op het bestemmingsplan Reclamemast Meerwerk (2015) is daarmee komen te vervallen.</p>
	3	<p>Gemeente Zederik hecht grote waarde aan behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteit van het veenweidegebied. Met het oog daarop heeft de gemeente Zederik samen met de gemeenten Leerdam en Giessenlanden indertijd aan bureau Brons en partners opdracht gegeven voor een Integraal Landschaps Kader (ILK). Het rapport "Landschap in Beeld Giessen, Linge, Zouwe (ILK)" kunt u vinden op:</p> <p><a href="http://www.zederik.nl/inwoners/beleidsplannen/43419/item/landschapsplan-glz-28612.html">http://www.zederik.nl/inwoners/beleidsplannen/43419/item/landschapsplan-glz-28612.html</a>. Een goede landschappelijke inpassing van de A27 is essentieel. Zowel t.a.v. het zicht op de snelweg als het zicht vanaf de snelweg.</p> <p>a. Het bijhorend landschapsplan hebben wij laten beoordelen door het deskundige bureau Brons en partners. Hun rapport "Beoordeling FLOW 27 Landschapsplan A-27 Houten -Hoopolder" is als bijlage bij deze brief gevoegd. Geconstateerd is dat een goede landschappelijke inpassing ernstig tekort schiet. Wij dringen erop aan dat de aanbevelingen in het rapport worden gerespecteerd en door RWS zullen worden gerealiseerd. Voorts gaan wij ervan uit dat u het rapport zult aanbieden aan de voorzitter van het Q-team, de heer Wouter Veldhuis,</p>	<p>Er is kennis genomen van de door u aangehaalde rapportage Landschap in Beeld Giessen, Linge, Zouwe (ILK). Als onderdeel van het tracébesluit (artikel 12) zijn maatregelen voor landschappelijke, cultuurhistorische en stedenbouwkundige inpassing benoemd. Daarnaast doet het opgestelde Landschapsplan voor de A27 Houten-Hoopolder suggesties voor de beoogde inpassing buiten de grenzen van het Tracébesluit. De maatregelen in het Tracébesluit en het Landschapsplan zijn een invulling en (op onderdelen een) verdere uitwerking van de Routeontwerp A27. Daarbij is bij de doorvertaling rekening gehouden met de aard van het project (grotendeels verbreding middels spitsstroken) waarbij onder het mom van 'sober en doelmatig' zo veel als mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur. De door u aangehaalde rapportage doet suggesties cq. aanbevelingen die niet altijd passen bij de uitgangspunten voor dit project. Daar waar mogelijk zijn uw suggesties cq. aanbevelingen meegenomen in het landschapsplan bij het Tracébesluit.</p>
	4	b. Over het traject 43,9 - 45,4 zijn op het bedrijventerrein Meerkerk bedrijven gevestigd met opslag op het buitenterrein, gericht naar de A27. Deze opslag is veelal aan het zicht onttrokken door robuuste levend groene afscherming. Wij achten het essentieel dat waar deze afscherming moet wijken, in deugdelijke levend groene afscherming van de terreinopslag e.d. zal worden voorzien. Een advies van Brons en Partners is als bijlage bijgevoegd. We dringen er op aan deze adviezen mee te nemen in het ontwerp.	<p>In het tracébesluit is ter plaatse van het bedrijventerrein Meerkerk vanaf ca. km 44,8 tot ca. km 45,4 aan de westzijde van de A27 voorzien in bomcompensatie. Dat geldt eveneens voor de Blommendaal vanaf het kruispunt met de Burgemeester Slobaan tot aan het viaduct. Daarmee wordt voorzien in een groene afscherming van het bedrijventerrein.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00211	1	<p>Robuust en fijnmazig netwerk</p> <p>Wandelnet ondersteunt het streven naar een robuust wegennet. Een dergelijk wegennet is essentieel voor de Nederlandse samenleving en kan sluitverkeer op het onderliggende wegennet voorkomen. Wel acht Wandelnet het van essentieel belang dat complementair aan dit robuuste wegennet een samenhangend netwerk tot stand komt van wegen en paden voor het langzame verkeer. Dit is ook benadrukt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin staat dat langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats heeft binnen het van robuuste en samenhangende regionale mobiliteitssysteem.</p> <p>Maaswijdte langzaam verkeersnetwerk</p> <p>Voor het bewaken van de samenhang tussen een robuust en fijnmazig wegennet, heeft het CROW een set normen ontwikkeld die barrièrevorming tegen moeten gaan: de maaswijdten. Deze richtlijnen geven de maximale afstanden weer voor het kruisen van barrières voor langzaam verkeer. De maximale afstanden zijn:</p> <p>We signaleren dat de A27 Houten - Hooipolder niet alleen een aantal grote wateren en wegen kruist die barrières zijn in een dergelijk netwerk, maar ook dat de weg zelf in sterke mate aan de barrièrevorming bijdraagt. We signaleren dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- op vier plaatsen sprake is van een maaswijdte van 1500-&lt;2000m;</li> <li>- op drie plaatsen van 2000-&lt;2500m;</li> <li>- op zes plaatsen &gt;2500m.</li> </ul> <p>De onderlinge afstanden tussen de voor langzaam verkeer toegankelijke kruisingen lopen in twee gevallen op tot meer dan 3000 meter. In een aantal gevallen in de nabijheid van kernen. De kernen Houten, Nieuwegein, Vianen, Gorkum en Geertruidenberg/ Raamsdonk/Raamsdonksveer zijn voorbeelden van situaties waarbij sprake is van grote beperkingen ten gevolgen van combinaties van infrastructurele barrières, wateren en bedrijventerreinen waardoor de bereikbaarheid van de uitloopgebieden voor de inwoners beperkt zijn.</p> <p>Reactie op projectdocument</p> <p>We missen in dit verband in de OTB maatregelen ter verbetering van de barrièrewerking voor langzaam verkeer in het bijzonder voor wandelaars in de omgeving van Houten, Nieuwegein en Vianen. Maatregelen vergelijkbaar met de in tabel 10 (pagina 33) genoemde maatregelen voor de natuur.</p> <p>We vragen in het verlengde van de voorgaande constatering bij de verdere ontwikkeling en detaillering van de plannen voor de A27 Houten-Hooipolder dan ook om:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. handhaving van de bestaande kruisingen;</li> <li>2. een zodanige inrichting van de kruisingen dat niet alleen met het fietsverkeer rekening wordt gehouden, maar ook met de aanwezigheid van voetgangers en wandelaars;</li> <li>3. zodanige dimensionering dat er uitwijkmogelijkheden zijn voor wandelaars op door hen mede te gebruiken fietsvoorzieningen;</li> <li>4. in relevante gevallen taludtrappen toe te passen om het gebruik van lange omwegen via fietsop- en afritten te voorkomen;</li> <li>5. het zorg dragen voor koppeling van voet/fietspaden over rivier- en kanaalkruisingen met het onderliggende wegen- en padennet;</li> <li>6. zowel bij planvorming als bij uitvoering rekening te houden met de op een groot aantal kruisingen aanwezige wandelroutes. Sommige zijn onderdeel van het nationale netwerk van langeafstandswandelpaden, in de meeste gevallen gaat het om het gebruik dat door de regionale wandelnetwerken van de kruisingen wordt gemaakt. Gaarne worden onze routecoördinatoren betrokken bij de plannen en uitvoering van de werken.</li> </ol> <p>In het bijzonder wijzen we u op de wandelbelangen op de volgende kruisingen met de A27.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het zodanig ontwerpen van de kunstwerken bij Houten en Nieuwegein dat deze bij kunnen dragen aan de ontsnippering van de A27 voor wandelaars in de relaties tussen de kernen Houten en Nieuwegein en hun uitloopgebied waar onder de Schalkwijkerpolder. Zie bijlage: figuur 1.</li> <li>2. Het zodanig ontwerpen van de omgeving van K35 en K36 Zevenbansche Boezem in relatie met Fort Altena dat daarbij een aantrekkelijke en vooral ook veilige inpassing ontstaat voor de kruising van Streekpad 18 Waterliniepadij met de A27. Dit langeafstandswandelpad is onderdeel van het project van de Hollandse Waterlinie en maakt onderdeel uit van het nationale netwerk van lange-afstands-wandelpaden. Wij pleiten hier voor een apart voetpad. Van belang is daarbij bovendien de relatie met de haltes openbaar vervoer. Buspassagiers die van Werkendam naar Gorkum reizen moeten, in elk geval 's avonds, overstappen en lopen van het busstation aan de westzijde naar het busstation aan de oostzijde. Zie bijlage: figuur 2.</li> </ol> <p>We verwijzen in dit verband graag naar publicaties van het CROW 'Barrièrewerking van lijninfrastructuur' (nr. 299) en 'Recreatieve stad-landverbindingen' (nr. 301). Deze publicaties bieden normen en geven bovendien praktische handreikingen om barrièrewerking voor het langzaam verkeer tegen te gaan.</p>	<p>De scope van het Tracébesluit betreft de verbreding van de bestaande lijn infrastructuur van de A27 van Houten tot aan Hooipolder. Binnen de scope van dit project worden geen nieuwe barrières langs de A27 gerealiseerd die de bestaande situatie voor fiets- of wandelverkeer zal verslechteren. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de functionaliteiten voor wandelaars zoals deze in de bestaande situatie aanwezig zijn terug worden gebracht. Extra maatregelen vallen buiten de scope en zijn geen onderdeel van dit project. Doel van het project is de verbreding van de A27 en de daarvoor benodigde maatregelen. Het optimaliseren van de maaswijdte van wandelnetwerken waar de A27 een bestaande barrière vormt is geen onderdeel van dit project. Volledigheidshalve wordt vermeld dat de huidige barrière bij de hagesteine brug in het TB wordt opgeheven. De nieuw te realiseren brug wordt namelijk voorzien van een fietspad.</p>
ZWE-00212	1	<p>Wij merken op dat de (door sommigen beoogde) nieuwe aansluiting Gorinchem Noord op de A27 blijkaar GEEN deel uit maakt van het tracébesluit. Dat verbaast ons want een extra op- en afrit heeft een negatief effect op de doorstroming. Daarmee wordt de doelstelling van het tracébesluit nadelig beïnvloed.</p>	<p>Ten tijde van het vaststellen van het OTB was er voor deze aansluiting reeds een ontwerpbestemmingsplan 'bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar, afslag Scheiwijk' vastgesteld. Omdat ontwikkelingen slechts eenmaal planologisch geregeld hoeven te worden, is het buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder gelaten. Met de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan was ten tijde van het OTB voldoende waarschijnlijk dat de ontwikkeling ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en kan dit als 'autonome ontwikkeling' worden meegenomen in het project. Voor het project A27 Houten – Hooipolder betekent het dat de verkeers- en milieuberekeningen voor de toekomstige situatie ervan uitgaan dat de aansluiting is gerealiseerd. De effecten van A27 Houten – Hooipolder worden als het ware 'opgeteld' bij de al onderzochte effecten van de aansluiting Scheiwijk. Daarnaast is ook de huidige situatie (zonder aansluiting Scheiwijk) in beeld gebracht. Inmiddels is, in mei 2017, het bestemmingsplan 'bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar, afslag Scheiwijk' vastgesteld en op 25 april 2018 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Dit bevestigt dat de aansluiting terecht als autonome ontwikkeling is meegenomen.</p>
	2	<p>De beoogde nieuwe aansluiting bij Scheiwijk wordt gezien als AUTONOME ontwikkeling van de gemeenten Gorinchem en Giessenlanden. Een belangenafweging tussen het Rijksbeleid ( betere doorstroming) en het lokaal beleid (de ontsluiting van een mogelijkenuijs aan te leggen nieuw bedrijfsterein voor Gorinchem) vindt niet plaats.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
	3	<p>De gemeenten Giessenlanden en Gorinchem regelen de aansluiting Scheiwijk via bestemmingsplanprocedures waarna vergunning verleend kan worden, zonder dat de verkeerskundige effecten op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn beoordeeld en gewogen. Daarmee wordt het tracébesluit feitelijk terzijde gezet.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
	4	<p>Het tracébesluit omvat evenwel ook geluidstechnische aspecten zoals de lawaaitoename van de wegverbreding, van de snelheidsverhoging tot 130 km/uur EN van de nieuwe aansluiting, zonder dat deze laatste is opgenomen in de ter visie geleegde tracétekeningen. Anders gezegd: Hoe kan het tracébesluit ook de geluidstechnische aspecten van de nieuwe aansluiting omvatten als die aansluiting geen onderdeel van het OTB uitmaakt ?</p>	<p>De aansluiting Scheiwijk is vastgelegd in het bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar dat op 11 mei 2017 door de gemeenteraad van de gemeente Giessenlanden is vastgesteld. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn de geluidseffecten van de aansluiting en de verbindingsweg onderzocht. Daarnaast heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu op verzoek van de gemeente Giessenlanden op 28 juni 2017 het Besluit wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten vastgesteld. Voor het (Ontwerp)Tracébesluit is de aansluiting als een autonome ontwikkeling beschouwd. In dat kader is er in de verkeersprognoses die ten grondslag hebben gelegen aan het geluidonderzoek van het project A27 Houten-Hooipolder rekening gehouden met het verkeer van en naar de nieuwe aansluiting.</p> <p>Zoals hiervoor is aangegeven, is het bestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting Gorinchem - Noord onherroepelijk per 25 april 2018. Het zienswijzepunt is daarmee niet meer relevant.</p>
	5	<p>Het tracébesluit vertoont een HIAAT ter hoogte van de nieuwe aansluiting. Het is onduidelijk wat er mag als de bestemmingsplannen geen doorgang ondervinden (bijv. door bezwarenprocedures tegen die bestemmingsplannen) Een deel van de wegverbreding ter hoogte van Scheiwijk ontbreekt dan op dat moment.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
	6	<p>De Minister van i&amp;M bekostigt de nieuwe aansluiting volledig vanwege (zegt men I) afspraken uit het verleden ten tijde van de aanleg Betuwsespoorlijn. Hierover hebben wij de onderliggende besluiten opgevraagd via een WOB aanvraag. Als het Rijk de afslag financiert dan kan het geen autonoom beleid zijn, immers hetzelfde Ministerie is er materieel voor verantwoordelijk. Bij autonoom beleid op gemeentelijk niveau hadden de verantwoordelijke gemeenten al veel eerder een plan voor een aansluiting op de A27 kunnen opstellen. Sinds de aanleg van de Betuwelijn is intussen al 10 jaar verlopen.</p>	<p>Op 24 januari 2014 heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. Zij concludeert daarin dat het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming. In maart 2014 is het bestemmingsplan vastgesteld. Vervolgens is een bestemmingsplan vastgesteld voor de nieuwe aansluiting Scheiwijk. Beide bestemmingsplannen zijn per 25 april 2018 onherroepelijk. Beide ontwikkelingen zijn daarom als 'autonome ontwikkeling' meegenomen in het project Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder.</p>
	7	<p>De Commissie MER heeft de MER Groote Haar voorlopig niet aanvaard. Er wordt door de gemeente Gorinchem nog gewerkt aan het aanvullen van de MER ( nut en noodzaak, locatie) Het nu al intekenen van een wegaansluiting Scheiwijk in de ter visie geleegde tracé documenten is op zijn minst voortijdig en derhalve onaanvaardbaar.</p>	<p>Zie de beantwoording van uw eerdere zienswijzepunten.</p>
	8	<p>Er ontstaat gevaar voor sluitverkeer op lokaal wegennet door een aansluiting bij Scheiwijk te accepteren. Op dit moment is e.e.a. "technisch" ondervangen door geen aansluiting op het onderliggend wegennet ten westen van de A27 in te tekenen. Dat kan evenwel later zonder enige moeite worden toegevoegd; hetgeen ongewenst is en in strijd met één van de 3 doelstellingen van dit OTB. (geen toename lokaal verkeer) De aansluiting op het wegennet ten oosten van de A27 is niet aangegeven; de afrit eindigt daar in het weiland... hetgeen verwondering opwekt. Zulke latere eenvoudige toevoegingen alsdan die feitelijk nu al te voorzien, passen niet bij wat van een OTB nu mag worden verwacht.</p>	
ZWE-00213	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout.</p> <p>Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p>
ZWE-00214	1	<p>De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>
	2	<p>Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de cielehe woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.</p>	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	5	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterwantsiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hoopolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijkssoeverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hoopolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	8	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 58 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00216	1	Doordat er een aantal werkzaamheden uitgevoerd gaan worden bij de reconstructie van de A 27 (grondverzet, aanleg nieuwe rijbaan, aanbrengen damwand enz.) kunnen er aanzienlijke drukverschillen in de ondergrond ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Tevens zullen zich bij de uitvoering van de werkzaamheden een aantal situaties voordoen die extra drukbelasting veroorzaken op de ondergrond, (voorbelasting van tracé, verdichting van de ondergrond, aanbrengen damwand, grond - en zandtransport enz.) die doorwerking hebben op de fundatie van de bedrijfsgebouwen en panden, scheurvorming kunnen veroorzaken in de wanden, vloeren en gevels, verstoringen kunnen geven aan de riolering en hemelwaterafvoer en overlast geven vanwege trillingen en geluidsoverlast. Voor de directe overlast tijdens de uitvoering van de werkzaamheden verwacht ik van u dat daarvoor afdoende maatregelen worden genomen zodat deze overlast tot een minimum wordt beperkt. Voor eventuele vervolgschade stel ik Rijkswaterstaat als hoofdplichtgever en/of haar rechtsopvolgers en de uitvoerende aannemersbedrijven hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade aan het pand en het terrein van Avelingen West 39 die het gevolg is van de reconstructie van de A 27 ter hoogte van bedrijventerrein Avelingen West in Gorinchem. Door de eigenaar van het pand en het terrein Avelingen West 39 zal voordat de werkzaamheden van de reconstructie van de A 27 aanvangen een nulmeting met fotografische vastlegging worden uitgevoerd van het terrein en het pand op Avelingen West 39.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de gedaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huiswerkverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	2	<p>In het OTB A 27 komt in het wegvak Scheiwijk - Werkendam ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen West, nader bepaald aan de achtergrens van het perceel kadastraal bekend gemeente Gorinchem sectie B, nummer 2691 en plaatselijk bekend Avelingen West no. 21 en 21^ de bestaande bermstrook te vervallen. Dit kan, ondanks aanvullende maatregelen, ingrijpende gevolgen hebben voor het betreffende perceel, in de vorm van wateroverlast. Als gevolg van de klimaatverandering komen steeds frequenter hevige stortbuien voor wat in korte tijd grote hoeveelheden neerslag betekent, die ook afgevoerd en/of tijdelijk opgeslagen moeten kunnen worden. Doordat de bestaande bermstrook verdwijnt is het zeer onzeker of het betreffende perceel in de nieuwe situatie verzekerd is van een adequate waterafvoer. De eigenaar van het perceel Avelingen West 39 verzoekt u dan ook dringend om de bermstrook terug te brengen of te handhaven in het plan om toekomstige wateroverlast op het terrein en eventuele schade aan terrein, gebouwen, inventaris en voorraden op Avelingen West 39 te voorkomen.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Een goede afwatering van het bedrijventerrein wordt dan ook gegarandeerd. In dit geval kan de watergang niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Op het gedeelte waar deze komt te vervallen is op de locatie van deze watergang een onverharde zone aanwezig waar water kan infiltreren. Indien nodig kan hier een overloop naar het gemeentelijke rioolstelsel gerealiseerd worden om de afwatering van het bedrijventerrein te garanderen. Tijdens de uitvoeringsfase van het project wordt deze afwatering verder gedetailleerd ontworpen.</p>
	3	<p>Omdat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West een steeds groter probleem is geworden verbaast het mij dat hieraan geen enkele aandacht wordt besteed of oplossing wordt gecreëerd in het OTB A 27. Zowel 's morgens bij de aanvangstijden van de bedrijven alsook aan het einde van de middag bij de eindtijden van de bedrijven is het komen en gaan van en naar bedrijventerrein Avelingen West momenteel haast onmogelijk. De logistiek van personen en goederen is gedurende langere tijd geheel ontwricht. Mocht zich een calamiteit voordoen rond deze tijdstippen dan is het bedrijventerrein Avelingen West voor hulpdiensten totaal onbereikbaar, met alle mogelijke gevolgen van dien. Omdat de omgeving van bedrijventerrein Avelingen West door de reconstructie van de A 27 binnen afzienbare tijd ingrijpend wordt heringericht, verzoek ik u dringend dit aspect hierin mee te nemen en een daadwerkelijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Avelingen West in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden voor de reconstructie van de A 27.</p>	<p>Het project A27 Houten - Hooipolder betreft aanpassingen aan de A27 en de aansluitingen die hierdoor beïnvloed worden. Het oplossen van de geschetste problematiek ten aanzien van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West is geen onderdeel van de opdracht van de Minister om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken. Het is daarom niet de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, maar van de wegbeheerder van het onderliggend wegennet om op dit punt al dan niet maatregelen te treffen.</p>
ZWE-00217	1	<p>In het OTB A 27 wordt in het wegvak Scheiwijk - Werkendam ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen West, nader bepaald aan de achtergrens van het perceel kadastraal bekend gemeente Gorinchem sectie B, nummer 2691 en plaatselijk bekend Avelingen West no. 21 en 21^ de bestaande bermstrook te vervallen. Dit kan, ondanks aanvullende maatregelen, zwaar wegende gevolgen krijgen voor het betreffende perceel, in de vorm van wateroverlast. Als gevolg van de klimaatverandering komen steeds frequenter hevige stortbuien voor wat in korte tijd grote hoeveelheden neerslag betekent, welke ook afgevoerd en/of tijdelijk opgeslagen moeten kunnen worden. Doordat de bestaande bermstrook verdwijnt is het zeer onzeker of het betreffende perceel in de nieuwe situatie verzekerd is van een adequate waterafvoer. Wij als huurder van het betreffende perceel verzoeken u dan ook dringend om de bermstrook terug te brengen of te handhaven in het plan om toekomstige wateroverlast op het terrein en eventuele schade aan terrein, gebouwen, inventaris en voorraden te voorkomen.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Een goede afwatering van het bedrijventerrein wordt dan ook gegarandeerd. In dit geval kan de watergang niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Op het gedeelte waar deze komt te vervallen is op de locatie van deze watergang een onverharde zone aanwezig waar water kan infiltreren. Indien nodig kan hier een overloop naar het gemeentelijke rioolstelsel gerealiseerd worden om de afwatering van het bedrijventerrein te garanderen. Tijdens de uitvoeringsfase van het project wordt deze afwatering verder gedetailleerd ontworpen.</p>
	2	<p>Doordat er een aantal werkzaamheden uitgevoerd gaan worden bij de reconstructie van de A 27 (grondverzet, aanleg nieuwe rijbaan, aanbrengen damwand enz.) kunnen er aanzienlijke drukverschillen in de ondergrond ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Tevens zullen zich bij de uitvoering van de werkzaamheden een aantal situaties voordoen die extra drukbelasting veroorzaken op de ondergrond, (voorbelasting van tracé, verdichting van de ondergrond, aanbrengen damwand, grond - en zandtransport enz.) die doorwerking hebben op de fundatie van de bedrijfsgebouwen en panden, scheurvorming kunnen veroorzaken in de wanden, vloeren en gevels, verstoringen kunnen geven aan de riolering en hemelwaterafvoer en overlast geven vanwege trillingen en geluidsoverlast. Voor de directe overlast tijdens de uitvoering van de werkzaamheden verwacht ik van u dat daarvoor afdoende maatregelen worden genomen zodat deze overlast tot een minimum wordt beperkt. Voor eventuele vervolgschade stel ik Rijkswaterstaat als hoofdplichtgever en/of haar rechtsopvolgers en de uitvoerende aannemersbedrijven hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade aan de panden en het terrein van Avelingen West 21, 21* en 398 die het gevolg is van de reconstructie van de A 27 ter hoogte van bedrijventerrein Avelingen West in Gorinchem. Door de eigenaar van de panden en het terrein Avelingen West 21, 21^ en 398 zal voordat de werkzaamheden van de reconstructie van de A 27 aanvangen een nulmeting met fotografische vastlegging worden uitgevoerd van het terrein en de panden op Avelingen West 21, 2r en 398.</p>	<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de gedaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
ZWE-00218	1	<p>Doordat er een aantal werkzaamheden uitgevoerd gaan worden bij de reconstructie van de A 27 (grondverzet, aanleg nieuwe rijbaan, aanbrengen damwand enz.) kunnen er aanzienlijke drukverschillen in de ondergrond ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Tevens zullen zich bij de uitvoering van de werkzaamheden een aantal situaties voordoen die extra drukbelasting veroorzaken op de ondergrond, (voorbelasting van tracé, verdichting van de ondergrond, aanbrengen damwand, grond - en zandtransport enz.) die doorwerking hebben op de fundatie van de bedrijfsgebouwen en panden, scheurvorming kunnen veroorzaken in de wanden, vloeren en gevels, verstoringen kunnen geven aan de riolering en hemelwaterafvoer en overlast geven vanwege trillingen en geluidsoverlast. Voorde directe overlast tijdens de uitvoering van de werkzaamheden verwacht ik van u dat daarvoor afdoende maatregelen worden genomen zodat deze overlast tot een minimum wordt beperkt.</p> <p>Voor eventuele vervolgschade stel ik Rijkswaterstaat als hoofdpdrachtgever en/of haar rechtsopvolgers en de uitvoerende aannemersbedrijven hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade aan het pand en het terrein van Avelingen West 39B die het gevolg is van de reconstructie van de A 27 ter hoogte van bedrijventerrein Avelingen West in Gorinchem. Door de eigenaar van het pand en het terrein Avelingen West 39B zal voordat de werkzaamheden van de reconstructie van de A 27 aanvangen een nulmeting met fotografische vastlegging worden uitgevoerd van het terrein en het pand op Avelingen West 39B.</p>	<p>Het project A27 Houten - Hooipolder betreft aanpassingen aan de A27 en de aansluitingen die hierdoor beïnvloed worden. Het oplossen van de geschetste problematiek ten aanzien van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West is geen onderdeel van de opdracht van de Minister om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken. Het is daarom niet de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, maar van de weabeherder van het onderliggend weennet om op dit punt al dan niet maatregelen te treffen.</p> <p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van inspecteurs en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspecter meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspecteur schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspecter een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	2	<p>In het OTB A 27 komt in het wegvak Scheiwijk - Werkendam ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen West, nader bepaald aan de achtergrens van het perceel kadastraal bekend gemeente Gorinchem sectie B, nummer 2691 en plaatselijk bekend Avelingen West no. 21 en 21^ de bestaande bermstrook te vervallen. Dit kan, ondanks aanvullende maatregelen, ingrijpende gevolgen hebben voor het betreffende perceel, in de vorm van wateroverlast. Als gevolg van de klimaatverandering komen steeds frequenter hevige stortbuien voor wat in korte tijd grote hoeveelheden neerslag betekent, die ook afgevoerd en/of tijdelijk opgeslagen moeten kunnen worden. Doordat de bestaande bermstrook verdwijnt is het zeer onzeker of het betreffende perceel in de nieuwe situatie verzekerd is van een adequate waterafvoer. De eigenaar van het perceel Avelingen West 39B verzoekt u dan ook dringend om de bermstrook terug te brengen of te handhaven in het plan om toekomstige wateroverlast op het terrein en eventuele schade aan terrein, gebouwen, inventaris en voorraden op Avelingen West 39B te voorkomen.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Een goede afwatering van het bedrijventerrein wordt dan ook gegarandeerd. In dit geval kan de watergang niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Op het gedeelte waar deze komt te vervallen is op de locatie van deze watergang een onverharde zone aanwezig waar water kan infiltreren. Indien nodig kan hier een overloop naar het gemeentelijke rioolstelsel gerealiseerd worden om de afwatering van het bedrijventerrein te garanderen. Tijdens de uitvoeringsfase van het project wordt deze afwatering verder gedetailleerd ontworpen.</p>
	3	<p>Omdat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West een steeds groter probleem is geworden verbaast het mij dat hieraan geen enkele aandacht wordt besteed of oplossing wordt gecreëerd in het OTB A 27. Zowel 's morgens bij de aanvangstijden van de bedrijven alsook aan het einde van de middag bij de eindtijden van de bedrijven is het komen en gaan van en naar bedrijventerrein Avelingen West momenteel haast onmogelijk. De logistiek van personen en goederen is gedurende langere tijd geheel ontwricht. Mocht zich een calamiteit voordoen rond deze tijdstippen dan is het bedrijventerrein Avelingen West voor hulpdiensten totaal onbereikbaar, met alle mogelijke gevolgen van dien.</p> <p>Omdat de omgeving van bedrijventerrein Avelingen West door de reconstructie van de A 27 binnen afzienbare tijd ingrijpend wordt heringericht, verzoek ik u dringend dit aspect hierin mee te nemen en een daadwerkelijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Avelingen West in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden voor de reconstructie van de A 27.</p>	<p>Het project A27 Houten - Hooipolder betreft aanpassingen aan de A27 en de aansluitingen die hierdoor beïnvloed worden. Het oplossen van de geschetste problematiek ten aanzien van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West is geen onderdeel van de opdracht van de Minister om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken. Het is daarom niet de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, maar van de weabeherder van het onderliggend weennet om op dit punt al dan niet maatregelen te treffen.</p>
ZWE-00219	1	<p>In het OTB A 27 komt in het wegvak Scheiwijk - Werkendam ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen West, nader bepaald aan de achtergrens van het perceel kadastraal bekend gemeente Gorinchem sectie B, nummer 2691 en plaatselijk bekend Avelingen West no. 21 en 21^ de bestaande bermstrook te vervallen. Dit kan, ondanks aanvullende maatregelen, ingrijpende gevolgen hebben voor het betreffende perceel, in de vorm van wateroverlast. Als gevolg van de klimaatverandering komen steeds frequenter hevige stortbuien voor wat in korte tijd grote hoeveelheden neerslag betekent, die ook afgevoerd en/of tijdelijk opgeslagen moeten kunnen worden. Doordat de bestaande bermstrook verdwijnt is het zeer onzeker of het betreffende perceel in de nieuwe situatie verzekerd is van een adequate waterafvoer. De eigenaar van het betreffende perceel verzoekt u dan ook dringend om de bermstrook terug te brengen of te handhaven in het plan om toekomstige wateroverlast op het terrein en eventuele schade aan terrein, gebouwen, inventaris en voorraden te voorkomen.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Een goede afwatering van het bedrijventerrein wordt dan ook gegarandeerd. In dit geval kan de watergang niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Op het gedeelte waar deze komt te vervallen is op de locatie van deze watergang een onverharde zone aanwezig waar water kan infiltreren. Indien nodig kan hier een overloop naar het gemeentelijke rioolstelsel gerealiseerd worden om de afwatering van het bedrijventerrein te garanderen. Tijdens de uitvoeringsfase van het project wordt deze afwatering verder gedetailleerd ontworpen.</p>
	2	<p>In het OTB A 27 wordt ter hoogte van de achterzijde van het pand Avelingen West 21 en 21^ een damwand geplaatst als keerwand voor het talud van de aan te leggen oprit van de A 27 richting Werkendam. Deze damwand krijgt een hoogte van ca. 3,50 meter boven het maaiveld. Op een afstand van ca. 9 meter van deze nieuw te plaatsen damwand bevindt zich de achtergevel van het bedrijfspand Avelingen West 21 en 2V met een hoogte van ca. 6 meter. Het plaatsen van de damwand heeft een sterk beperkende en zelfs bedreigende invloed op de ruimte van het terrein aan de achterzijde van het pand Avelingen West 21 en 21^.. Ik verzoek u er op toe te zien c.q. maatregelen te nemen dat er door het plaatsen van deze damwand voor nu en in de toekomst geen beperkende werking uitgaat op de vigerende bestemming en bouwingsmogelijkheden van het perceel Avelingen West 21 en 21</p>	<p>De damwand welke op deze locatie is opgenomen bevindt zich buiten de kadastrale grenzen van het bedrijf. De TB-grens ligt echter 1 meter vanuit deze damwand waardoor het perceel van het bedrijf wordt geraakt. Deze ruimte is nodig om het ontwerp te kunnen realiseren. Ten opzichte van het OTB is de grens verschoven zodat de bedrijfsbebouwing niet meer wordt geraakt. Het deel van het perceel dat binnen de TB grens valt dient voor de verbreding van de A27 aangekocht te worden. Ten opzichte van de bestaande situatie kunnen hierdoor de bebouwingmogelijkheden wellicht worden beperkt. Bij de verwerving van deze grond vindt nadeelcompensatie van eventuele schade plaats.</p>
	3	<p>Mocht er echter wel in planologische zin een beperkende werking uitgaan van het plaatsen van de damwand op de vigerende bestemming en gebruiksmogelijkheden, zodanig dat detoekomstige bestemming aanzienlijke beperkingen inhoudt voor de eigenaar, dan zal de eigenaar een beroep doen op een vergoeding in het kader van planschade.</p>	<p>Voor een toelichting op de nadeelcompensatieregeling verwijzen wij u naar paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	In de project MER A 27 Houten - Hooipolder wordt onder 10.4 het plasbrand aandachtsgebied benoemd. Gelet op de in deze beschrijving genoemde maatvoering en afstanden betekent dit dat vanaf de buitenzijde van de buitenste rijstrook alles binnen een afstand van 30 meter PAG zone is. Hierdoor wordt het perceel en het pand Avelingen West 21 en 21^ onevenredig belast met de mogelijke gevolgen van een calamiteit, omdat dit betreffende perceel aanzienlijk lager is gelegen dan het wegdek en de berm. De eigenaar van het betreffende perceel verzoekt u dan ook dringend om ter plaatse aanvullende maatregelen te treffen om hierdoor de kans op schade en/of gevolgschade tot een minimum te beperken. Tevens verzoek ik u er op toe te zien, c.q. maatregelen te nemen dat er van dit plasbrand gebied voor nu en in de toekomst geen beperkende werking uitgaat op de vigerende bestemming en bebouwinas- en gebruiksvoorwaarden van het perceel Avelingen West 21 en 21^.	<p>Het betreffende perceel van de inspreker bevindt zich langs een toe-/afrit van de A27. De zones voor Plasbrandaandachtsgebieden bevinden zich niet langs de toe- en afritten van de snelweg. Op deze locaties is de zone uit het TB verwijderd waardoor het perceel van inspreker buiten het plasbrandaandachtsgebied is komen te vallen.</p> <p>Het feit dat het perceel binnen het plasbrandaandachtsgebied (PAG) ligt, heeft geen gevolgen voor bestaande bebouwing of uitbreiding van bestaande bebouwing, evenmin zijn er gevolgen als sprake is van een functiewijziging. Zie paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op dit punt. Mocht u desondanks van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	5	Mocht er echter wel in planologische zin een beperkende werking uitgaan van dit plasbrandgebied op de vigerende bestemming en gebruiks- en/of bebouwingmogelijkheden, zodanig dat de toekomstige bestemming aanzienlijke beperkingen inhoudt voor de eigenaar en/of de huurders dan zullen de eigenaar en/of de huurders een beroep doen op een vergoeding in het kader van planschade.	<p>Het Tracébesluit heeft betrekking op het ruimtebeslag dat voor de verbreding van de A27 en de inpassing daarvan benodigd is. Het TB regelt de inpassing van detailniveaus zoals het plaatsen van nieuwe erfafscheidingen niet. In de uitvoeringsfase van het project worden de erfafscheidingen in overleg met de betreffende eigenaar teruggebracht.</p>
	6	Omdat uit het OTB A 27 niet duidelijk valt op te maken hoe de afscheiding van de perceelsgrens van het perceel Avelingen west 21 en 21^ ter hoogte van de oprit richting Werkendam gaat worden verzoek ik u hieraan aandacht te besteden en duidelijkheid te verschaffen omdat het perceel Avelingen West 21 en 21^ momenteel door een deugdelijk hekwerk wordt afgesloten aan deze zijde.	<p>Het Tracébesluit heeft betrekking op het ruimtebeslag dat voor de verbreding van de A27 en de inpassing daarvan benodigd is. Het TB regelt de inpassing van detailniveaus zoals het plaatsen van nieuwe erfafscheidingen niet. In de uitvoeringsfase van het project worden de erfafscheidingen in overleg met de betreffende eigenaar teruggebracht.</p>
	7	Doordat er een aantal werkzaamheden uitgevoerd gaan worden bij de reconstructie van de A 27 (grondverzet, aanleg nieuwe rijbaan, aanbrengen damwand enz.) kunnen er aanzienlijke drukverschillen in de ondergrond ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Tevens zullen zich bij de uitvoering van de werkzaamheden een aantal situaties voordoen die extra drukbelasting veroorzaken op de ondergrond, (voorbijrij van tracé, verdichting van de ondergrond, aanbrengen damwand, grond - en zandtransport enz.) die doorwerking hebben op de fundatie van de bedrijfsgebouwen en panden, scheurvorming kunnen veroorzaken in de wanden, vloeren en gevels, verstoringen kunnen geven aan de riolering en hemelwaterafvoer en overlast geven vanwege trillingen en geluidsoverlast. Voor de directe overlast tijdens de uitvoering van de werkzaamheden verwacht ik van u dat daarvoor afdoende maatregelen worden genomen zodat deze overlast tot een minimum wordt beperkt. Voor eventuele vervolgschade stel ik Rijkswaterstaat als hoofdo opdrachtgever en/of haar rechtsopvolgers en de uitvoerende aannemersbedrijven hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade aan de panden en het terrein van Avelingen West 21 en 21^ die het gevolg is van de reconstructie van de A 27 ter hoogte van bedrijventerrein Avelingen West in Gorinchem. Door de eigenaar van de panden en het terrein Avelingen West 21 en 21^ zal voordat de werkzaamheden van de reconstructie van de A 27 aanvangen een nulmeting met fotografische vastlegging worden uitgevoerd van het terrein en de panden op Avelingen West 21 en 21^.	<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	8	Omdat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West een steeds groter probleem is geworden verbaast het mij dat hieraan geen enkele aandacht wordt besteed of oplossing wordt gecreëerd in het OTB A 27. Zowel 's morgens bij de aanvangstijden van de bedrijven alsook aan het einde van de middag bij de eindtijden van de bedrijven is het komen en gaan van en naar bedrijventerrein Avelingen West momenteel haast onmogelijk. De logistiek van personen en goederen is gedurende langere tijd geheel ontwricht. Mocht zich een calamiteit voordoen rond deze tijdstippen dan is het bedrijventerrein Avelingen West voor hulpdiensten totaal onbereikbaar, met alle mogelijke gevolgen van dien. Omdat de omgeving van bedrijventerrein Avelingen West door de reconstructie van de A 27 binnen afzienbare tijd ingrijpend wordt heringericht, verzoek ik u dringend dit aspect hierin mee te nemen en een daadwerkelijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Avelingen West in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden voor de reconstructie van de A 27.	<p>Het project A27 Houten - Hooipolder betreft aanpassingen aan de A27 en de aansluitingen die hierdoor beïnvloed worden. Het oplossen van de geschetste problematiek ten aanzien van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West is geen onderdeel van de opdracht van de Minister om de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken. Het is daarom niet de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, maar van de wegbeheerder van het onderliggend wegennet om op dit punt al dan niet maatregelen te treffen.</p>
	9	In het MER wordt aangegeven dat de invloed van de reconstructie van de A 27 en de gevolgen daarvan op de omgeving nagenoeg neutraal zijn wat betreft deluchtkwaliteit. Doordat er echter bij de reconstructie van de A 27 ter hoogte van de nieuwe oprit achter het pand Avelingen West 21 en 21^ een aanzienlijk aantal wijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van de bestaande situatie zal de emissie van fijnstof naar het pand toe gaan nemen vanwege de optrekkende auto's die de oprit naar de brug op gaan. Tevens moet er ook ingevoegd gaan worden op de hoofd rijbaan van de A 27. Dit alles zal tot gevolg hebben dat de gezondheidstoestand van de medewerkers van de huurders van het pand Avelingen West 21 en 21^ die in en om het pand werkzaam zijn extra wordt belast. Ik verzoek u hiermede ernstig rekening te houden en ter plaatse zodanige maatregelen te treffen dat er geen sprake is van verslechtering van de luchtkwaliteit.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	10	In het MER wordt aangegeven dat de invloed van de reconstructie van de A 27 en de gevolgen daarvan op de omgeving nagenoeg neutraal zijn wat betreft geluid. Doordat er echter bij de reconstructie van de A 27 ter hoogte van de nieuwe oprit achter het pand Avelingen West 21 en 21^ een aanzienlijk aantal wijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van de bestaande situatie zal de geluidsbelasting naar het pand toe gaan nemen vanwege de optrekkende auto's die de oprit naar de brug op gaan. Tevens moet er ook ingevoegd gaan worden op de hoofd rijbaan van de A 27. Dit alles zal tot gevolg hebben dat de gezondheidstoestand van de medewerkers van de huurders van het pand Avelingen West 21 en 21^ die in en om het pand werkzaam zijn extra wordt belast. Ik verzoek u hiermede ernstig rekening te houden en ter plaatse zodanige maatregelen te treffen dat er geen sprake is van verslechtering van de geluidsbelasting.	<p>Bedrijfspanden worden in de milieuregelgeving niet als 'gevoelige bestemming' aangemerkt. De gezondheid van werknemers is via andere regelgeving geborgd. Ten aanzien van geluid geldt dat, doordat de toe-/afrit dicht bij komen te liggen én hoger liggen dan het lokale maaiveld rondom het pand, het pand meer in de geluidschaduw van de toe-/afrit komt te liggen. Daarnaast worden er in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder ter hoogte van Avelingen en Molenvliet diverse geluidmaatregelen getroffen aan de A27 in de vorm van geluidreducerend asfalt en schermen waardoor de geluidtoename als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder gemitigeerd wordt.</p>
ZWE-00220	1	Wij constateren dat de oostbaan van de A27 buiten de scope van het project is komen te vallen. Wij constateren dat de reistijdfactor op het traject Everdingen Houten met 10% toeneemt. Wij spreken daarom onze zorgen uit voor de bereikbaarheid van onze regio en willen dit deel van het traject graag alsnog binnen de scope van het project brengen. De Reistijdfactor Houten - Everdingen blijft gelijk ten opzichte van situatie zonder project. Ook na de capaciteitsuitbreiding kan een betrouwbare reistijd op de A27 niet te allen tijde worden gegarandeerd (p.47/48). Welke aanvullende maatregelen worden onderzocht om de kans op betrouwbare reistijden te verhogen?	<p>De oostbaan van de A27 tussen Everdingen en Houten maakt geen onderdeel uit van het door de Minister vastgestelde voorkeursalternatief (2014). De Minister heeft op 20 februari 2017 besloten dat de complete Hagesteinsbrug wordt vervangen. Daarmee is een gedeelte van de oostbaan, voor zover benodigd om de oostelijke Hagesteinsbrug te vervangen en het wegalignement te laten aansluiten op de bestaande situatie, binnen het plangebied van het TB opgenomen. Het TB voorziet niet in een capaciteitsuitbreiding of andere maatregelen. De nieuwe Hagesteinsbrug wordt overigens wel toekomstvast ontworpen en biedt ruimte voor eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding op dit traject.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	Op 2 november 2015 hebben onze Provinciale Staten een motie aangenomen om een fietsverbinding over de Lek, aansluitend aan de wegverbreding te realiseren en met u naar een mogelijkheid tot realisatie te onderzoeken. Vervolgens is op 23 november 2015 in Tweede Kamer een amendement van het lid Hoogland aangenomen om de fietsverbinding toe te voegen aan het project. Via het amendement Hoogland op de begroting is € 5,5 mln beschikbaar gesteld, geraamd voor 50% van de kosten van de verbinding. Op basis van deze besluitvorming en in goed overleg met Rijkswaterstaat hebben wij in overleg met de gemeenten Houten, Nieuwegein en Vianen en de Fietsersbond de randvoorwaarden voor de fietsverlDinding bepaald. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsverbinding tussen de Achterweg in Nieuwegein en de Brugstraat in Vianen binnen de genoemde bedragen aan het project toe te voegen is in uitvoering. Desalniettemin zien wij de fietsverbinding over de Lek, fysiek gekoppeld aan de T Hagensteinsebrug nog niet terug in het OTB, daarom willen wij u middels deze zienswijze vragen de fietsvertjinding alsnog, zoals u verplicht bent door het aangenomen amendement in de tweede kamer, toe te voegen aan het project.	Het Tracébesluit voorziet in een fietsverbinding over de Lek. De nieuwe westelijke Hagesteinsebrug is daarvoor voorzien van een tweerichtingen fietspad. Dit fietspad sluit in Nieuwegein aan op de Lekdijk-Oost en in Vianen op de Brugstraat.
	3	Wij willen samen met u nader invulling geven aan de uitwerking van de plannen. Graag gaan wij met u een bestuursovereenkomst aan om de demarcatie van de verschillende opdrachtgeverssituaties, eigendommen en de beheersituatie vast te leggen. Basisprincipe is hierbij de gebruikelijke beheer en onderhoudsstatus.	Ter voorbereiding op de realisatie maakt RWS met bestuurlijke partners afspraken over de aangedragen punten. In de vorm van een getekende uitvoeringsovereenkomst worden deze afspraken vervolgens onderdeel van het nog te gunnen realisatiecontract.
	4	Geluid  Het OTB Houten Hoopolder sluit aan op het plangebied van de planstudie Ring Utrecht A27/A12. Voor de Ring Utrecht heeft de minister € 15 mln. voor bovenwettelijke inpassingsmaatregelen beschikbaar gesteld. Deze middelen worden zo veel mogelijk ingezet om de geluidseffecten in het plangebied te verminderen. Ter hoogte van Houten wordt aan de oostzijde van de A27 waarschijnlijk een bovenwettelijk geluidsscherm gerealiseerd. Het effect van het scherm is een geluidsafname in het westelijke deel van Houten. Het effect kan naar ons idee vergroot worden als geluidsmaatregelen getroffen worden op de Houtensebrug. Deze brug zorgt voor relatief veel geluidsoverlast als gevolg van de verouderde voegovergangen. Een maatregel die wij wenselijk vinden, is het realiseren van stille voegovergangen op de Houtensebrug over het Amsterdam Rijnkanaal.  Naast Houten heeft ook Vianen te maken met geluidsoverlast van een brug, de Hagensteinsebrug over de Lek. Wij verzoeken u, om de geluidsoverlast van de bestaande Hagensteinsebrug die buiten de projectscoop van het project ligt te beperken, door ook hier stille voegovergangen toe te passen en maatregelen te nemen die de klankkastwerking van deze stalen brug verkleint.	  De bestaande Houtensebrug wordt gehandhaafd. Wel wordt de brug aan de westzijde uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het Tracébesluit toont aan dat er ter plekke van de Houtensebrug geen sprake is van overschrijdingen van toetswaarden en er derhalve geen geluidbeperkende maatregelen getroffen hoeven te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Ten noorden van de Houtensebrug zal op de westelijke rijbaan in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder van km 67,4 tot en met 68,4 geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) gerealiseerd worden. Met deze maatregel wordt ook ten noorden van de Houtensebrug aan de geldende geluidnormen voldaan. Tenslotte zal er in het kader van het project A27/A12 Ring Utrecht tussen de aansluiting Houten en Bithoven op beide rijbanen van de A27 tweelaags Zoab gerealiseerd worden. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	5	Daarnaast willen wij de mogelijkheid verkennen om werk-met-werl< te maken door aan de oostzijde van de A27 een losse brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren.	Het is bekend dat er een wens leeft voor een aparte fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Het realiseren van deze fietsverbinding maakt echter geen onderdeel uit van de scope van het project A27 Houten - Hoopolder. Met de provincie Utrecht is reeds besproken dat als provincie de fietsbrug ontwerptechnisch, planologisch en financieel voorbereidt, Rijkswaterstaat in overleg wil treden om te bezien of het voordelen oplevert om de brug in het realisatiecontract op te nemen.
ZWE-00221	1	Naar aanleiding van het bovengenoemd Ontwerp Tracébesluit richt onze zienswijze zich met name op de inpassing en voorgestelde maatregelen rond Fort Altena en de kruising met de ecologische verbindingzone langs het Noordelijk Afwateringskanaal. In het verleden is de A27 dwars door Fort Altena aangelegd. Destijds werd de waarde van dit inmiddels militair cultuurhistorisch erfgoed nog niet onderkend. De uitwerking van de doorsnijding met een strakke herprofilering van het fortterrein, middels keerwanden en herstel van de gracht en restant van het fortterrein aan de westzijde van de A27, was een wens onzerzijds. Het verheugt ons dat dit goed in het ontwerp is meegenomen, evenals de zichtrelatie tussen Fort Altena en Fort Bakkerskil. Bij de nadere uitwerking worden wij graag betrokken.	Als lid van het MAG is inspreker betrokken bij de generieke ontwikkelingen van het project. Daarnaast vindt ook overleg plaats met inspreker over de specifiek uitwerking van de aangegeven locatie.
	2	Ook mogelijk aanvullende waterberging in het voormalige inundatiegebied tussen Fort Altena en Fort Bakkerskil zou in samenwerking met Waterschap Rivierenland, zowel landschappelijk, cultuurhistorisch, als recreatief hier een meerwaarde kunnen vervullen. De natuur rond knooppunt De Tol kan hiermee robuuster worden gemaakt. Brabants Landschap wil naast het inmiddels aanwezige Waterliniep pad de recreatieve verbinding tussen beide forten verder via een rechtstreeks wandelpad, over het bestaande viaduct, langs het te herstellen westelijk deel van het Fort Altena door het open inundatieveld naar Fort Bakkerkil leiden. De eerste strook grond is hiervoor ook al aangekocht. Ook wat betreft de bij RWS reeds in eigendom zijnde percelen aan de westzijde van de weg, vragen we hierbij om medewerking bij realisatie van dit pad en een veilige overstek over A27 voor wandelaars.	Het Tracébesluit voorziet in de landschappelijke inpassing van het Fort Altena waarbij ingezet wordt op het beleefbaar maken van de passage van het fort. Mogelijk negatieve effecten voor cultuurhistorische en landschappelijke waarden zijn in het wegontwerp en de inpassing zoveel als mogelijk voorkomen. Met deze waarden is rekening gehouden bij het inpassen van de benodigde waterberging. Bestaande recreatieve routes in het gebied rond het fort blijven behouden. Het Tracébesluit voorziet niet in uitbreiding van het recreatieve (wandel)netwerk.
	3	Fort Altena is in samenwerking met de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Werkendam, door Brabants Landschap uitgebouwd tot een belangrijk recreatief knooppunt en een verblijfslocatie van veel publiek, doordat hier jaarrond bijeenkomsten, vergaderingen, bruiloften, feesten en grotere evenementen plaatsvinden. Wij vinden het onrecht dat deze locatie door u niet als een geluidsgevoelige locatie wordt aangemerkt. Overlast van geluid en stank is hier wel degelijk aan de orde. De weg doorsnijdt tenslotte het fort. Wij verzoeken hier ook ter hoogte van het fort, maar ook bij de kruising van de ecologische verbindingzone langs het kanaal, aan weerszijden van de faunapassage geluidswerende voorzieningen te treffen.	In de Wet milieubeheer zijn bestemmingen aangewezen die vanwege de bestemming of het gebruik ervan bijzondere bestemming tegen geluid nodig hebben. Het gaat hierbij onder andere om woningen, scholen, ziekenhuizen, etc. Horeca- recreatie- en vergaderlocaties zijn niet aangemerkt als geluidgevoelig en zijn dus ook niet als zodanig meegenomen in het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de A27 Houten-Hoopolder. Los daarvan wordt er ter hoogte van fort Altena wel geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) aangebracht als onderdeel van het project A27 Houten-Hoopolder. Hiermee wordt voldaan aan de geldende geluidnormen en is er geen noodzaak om nog aanvullende maatregelen te treffen.
	4	Het doel bij het fort is rust en minder stankoverlast voor bezoekend publiek en bij de faunapassage een noodzakelijke rustige omgeving, waarin dieren ook daadwerkelijk onder de weg door durven te lopen, langs de daarvoor in te richten noordelijke oever. Uit het gesprek met uw ecoloog op de informatieavond, bleek dat deze passage niet geschikt te maken is voor reewild. In de Zevenbanse Boezem is wel een populatie reeën aanwezig, die momenteel niet kan wisselen naar het westen. De uiterwaarden langs de Merwede, onder de bestaande en nieuwe brug door is de enige wisselmogelijkheid voor reewild. Mede vanwege de zoeklocatie voor boscompensatie, de verruiming van de onderdoorgang van de natuurcompensatie door aantasting van het Natuurnetwerk in Brabant, zijnde circa 15 hectaren, stellen wij voor dit invulling te geven in de nog af te ronden gebieden Struikwaard of Andels Broek nabij het Pompveld.  Daarnaast foerageren veel vleermuizen langs het afwateringskanaal boven de fortgracht, waarvoor het van belang is goede geleidende hop-overvoorzieningen te maken ten oosten en westen van de A27. Mogelijk kan het te handhaven viaduct hierbij een functie vervullen indien hier een groenstrook op aangebracht wordt.	Het TB houdt rekening met de aanwezige natuurwaarden en natuurverbindingen in het gebied. Indien natuurwaarden of verbindingen worden aangetast worden deze binnen het TB gemitigeerd. Het plaatsen van rasters langs de A27 ten behoeve van reeën is geen onderdeel van deze mitigerende maatregelen omdat deze wettelijk niet gerealiseerd hoeven te worden. Daarnaast draagt het plaatsen van een raster niet bij aan een goede verbindingzone voor reeën. Het boscompensatiegebied is namelijk uit het Tracébesluit verwijderd. Met het ontbreken van dit bosgebied is de afstand vanaf de Zevenbanse Boezem naar de uiterwaarden van de Merwede door enkel open landschap te groot. Reeën zullen van deze verbinding dan ook niet snel gebruik maken. Ter hoogte van het afwateringskanaal (Zevenbanse Boezem) is in het ontwerp een portaal geschikt voor vleermuizen opgenomen waardoor de vleermuizen over de A27 heen kunnen vliegen. Dit portaal is als zoekgebied in het Landschapsplan opgenomen. Daarnaast is aan het kunstwerk Den Dekkerweg een vleermuisscherm in het TB opgenomen.
	5	Vanwege de te krappe parkeermogelijkheden bij Fort Altena, doordat het terrein is ingeklemd tussen de rijksweg en het viaduct, vragen wij aandacht voor de inpassingsmogelijkheid van extra parkeer capaciteit aan de noordzijde van het viaduct, waar ruimte ontstaat door het verplaatsen van de afrit in noordelijke richting.	Het Tracébesluit betreft de verbreding van de A27. Extra maatregelen, zoals het inpassen van extra parkeerplaatsen voor het Fort vallen buiten de scope van de verbreding en zijn dan ook geen onderdeel van het project.
	6	De keuze van het zoekgebied voor boscompensatie kunnen wij vanuit de te verdichten zone ten noorden van de hoofdweerstandslijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de aansluiting op het al bestaande, bij ons in eigendom zijnde boscomplex Zevenbansche Boezem, onderschrijven. Bij de nadere invulling en mogelijk eigendom en beheer, willen wij graag worden betrokken.	In het TB is het zoekgebied voor boscompensatie op deze locatie verwijderd. Er is derhalve ook geen nadere invulling meer aan de orde.
	7	Wat betreft de natuurcompensatie door aantasting van het Natuurnetwerk in Brabant, zijnde circa 15 hectaren, stellen wij voor dit invulling te geven in de nog af te ronden gebieden Struikwaard of Andels Broek nabij het Pompveld.	NNN compensatie wordt afgestemd met de provincie Noord Brabant. Er zijn verschillende plekken waar deze compensatie geregeld kan worden. De door inspreker aangegeven locaties worden meegeven richting RWS van waaruit uiteindelijk het compensatiegebied wordt bepaald.
	8	Tenslotte verzoeken wij u bij de keuze van tijdelijke bouwterreinen, zoals deze zijn voorzien in verband met de bouw van de nieuwe Merwedebrug en de keerwanden bij Fort Altena, zoveel mogelijk de bestaande natuurwaarden te ontzien.	Het uitvoeren van de wegverbreding wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Als tijdens de uitvoering blijkt dat werkterrein buiten de TB-grenzen nodig is dan dient de aannemer rekening te houden met aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.
	9	In samenwerking met ZLTO, Waterschap Rivierenland en de gemeenten Werkendam en Woudrichem en tevens de Provincie, wil Brabants Landschap een rol spelen inzake grondruil en verwerving, waarbij naast de opgave voor de verbreding van de weg, ook de gebiedsdoelen zoveel mogelijk kunnen worden gerealiseerd.	
ZWE-00225	1	De voorgestelde vormgeving van de aansluitingen Hank en Werkendam (de Tol) zijn in de richting Utrecht ongunstig voor onze bussen. Bij Hank rijdt de bus eerst de halte voorbij en moet onderaan de afrit keren bij de rotonde (discomfort). De bus heeft een halte onderaan de afrit, die op grote afstand van de andere halte richting Breda ligt. Veel reizigers komen met de fiets naar de halte en moeten dus op de heen- of terugreis via de provinciale weg naar hun fiets lopen. Dit is een aantastig van de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer en tevens onveilig. De halte de Tol komt richting Utrecht verder van de afrit Werkendam te liggen. Dat de halte op de huidige plaats blijft is prima. Alleen kost het aan- en afrijden extra tijd en geld en tast het de kwaliteit van het busproduct (interregionale snelwegbus) aan.  Arriva stelt voor om dedicated afritten naar de bushaltes Hank en de Tol richting Utrecht aan te leggen of hiervoor de bestaande afritten te benutten, zodat er geen sprake is van reistijdverlenging (in vergelijking met de huidige situatie).	Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend. De verplaatsing van de bushalte is nodig vanwege het ruimtebeslag dat nodig is voor de aansluiting Hank. De afstand tussen de 'heen' en 'terug' halte wordt inderdaad vergroot, er is echter binnen de gegeven ruimte geen andere oplossing mogelijk waarin de onderlinge afstand kleiner is. Ter hoogte van de aan te leggen rotondes worden veilige overstekplaatsen gemaakt voor voetgangers richting de betreffende bushaltes.  Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.  Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.
	2	Beide aanpassingen leiden voor Arriva tot hogere exploitatiekosten (150.000 euro per jaar) en voor de reizigers een minder aantrekkelijk product (langere reistijd en hogere reiskosten door grotere afstand; afrekening gebeurt km's). De grotere reistijd wordt in de spitsuren verdisconteerd met een betere doorstroming op de A27, maar tussen en na de spitsen (en dat zijn toch de meeste uren) is er sprake van een verslechtering. Daarnaast vinden wij dat de busreizigers ook baat mag hebben bij een grootschalige aanpak van de A27.	De randvoorwaarden en belangen die spelen bij de aanpassing van de A27 zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Door de capaciteitsuitbreiding van de A27 Houten - Hoopolder verbetert de doorstroming, wat ook de busreizigers ten goede komt. De insteek van Rijkswaterstaat is om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, ook ten aanzien van de bushaltes.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00226	1	<p>Naar aanleiding van het Ontwerp-Tracébesluit merkt BP ten aanzien van de verbreding van de A27 het volgende op. Op pagina 6 van het "Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder van 30 mei 2016" is het volgende opgenomen: "Tussen km 66,7 en km 64,9 blijft de aansluiting Nieuwegein (nr. 28 / verzorgingsplaats De Kroon functioneel gehandhaafd en wordt deze aangepast aan de wegaanpassing". Hiermee wordt bevestigd dat het BP motorbrandstoffenverkoopppunt op de locatie De Kroon in zijn huidige vorm gehandhaafd kan blijven.</p> <p>Rijkswaterstaat dient ervoor zorg te dragen dat de op- en afritten naar de verzorgingsplaats / het motorbrandstoffenverkoopppunt in overleg met BP zodanig worden gereconstrueerd dat het BP motorbrandstoffenverkoopppunt optimaal en veilig bereikbaar is, gegeven de infrastructuur ter plaatse.</p>	<p>Rijkswaterstaat draagt er zorg voor dat het motorbrandstoffenverkoopppunt en de verzorgingsplaats goed en veilig bereikbaar zijn na realisering van het project A27 Houten - Hooipolder.</p>
	2	<p>Vangrail/Transparent geluid/windscherm Door de verbreding van de A27 zal de afstand van de rijksweg ten opzichte van het BP motorbrandstoffenverkoopppunt aanmerkelijk verkleind worden. Rijkswaterstaat dient er zorg voor te dragen dat de vangrail ter hoogte van het BP motorbrandstoffenverkoopppunt zodanig wordt geconstrueerd dat de veiligheid is geborgd en voorkomen wordt dat personen- en vrachtauto's bij een aanrijding van de vangrail door kunnen schieten op het BP brandstoffenverkoopppunt.</p>	<p>Als gevolg van de verbreding van de A27 schuift het wegtracé op richting het brandstofverkoopppunt. Tussen het brandstofverkoopppunt en de rijbaan wordt een geleiderail geplaatst welke voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen en veiligheidsvoorschriften.</p>
	3	<p>Daarnaast dient Rijkswaterstaat maatregelen te nemen om geluidhinder en windturbulentie van het voorbijrijdende verkeer op het BP motorbrandstoffenverkoopppunt tot een minimum niveau terug te brengen. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door het plaatsen van een transparant laag scherm zodanig aangebracht dat het zicht op het BP motorbrandstoffenverkoopppunt niet wordt ontnomen. BP gaat er vanuit dat de te nemen maatregelen ter voorkoming van geluidhinder en windturbulentie op het BP motorbrandstoffenverkoopppunt van de voren met BP overlegd worden en voor rekening en risico van Rijkswaterstaat zullen zijn.</p>	<p>Een brandstofverkoopppunt/verzorgingsplaats is volgens de wet Milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming. Er bestaat geen wettelijke plicht tot het treffen van geluidmaatregelen. Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zal op deze locatie de geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten Hooipolder worden gemitigeerd.</p>
	4	<p>Rijkswaterstaat dient er zorg voor te dragen dat de zichtbaarheid van het BP motorbrandstoffenverkoopppunt niet wordt aangetast en dat eventueel uit te voeren werkzaamheden en voorzieningen zodanig worden uitgevoerd dat het zicht niet wordt belemmerd.</p>	<p>In het ontwerp van de verbreding van de A27 zal de zichtbaarheid op het tankstation niet wijzigen. Ter hoogte van deze locatie zijn geen schermen voorzien. Het Tracébesluit heeft betrekking op het ruimtebeslag dat voor de verbreding van de A27 en de inpassing daarvan benodigd is. In de uitvoeringsfase van het project worden de benodigde werkzaamheden met de betreffende grondeigenaar afgestemd.</p>
	5	<p>Thans is bekend dat als gevolg van de infrastructurele wijzigingen bepaalde zaken op het motorbrandstoffenverkoopppunt, zoals het ondergronds LPG leidingwerk, laagspannings- en datakabels, diverse terreinborden, de prijzenpaal, delen van de bestrating etc. in het gedrang komen en als gevolg hiervan verplaatst dan wel aangepast moeten worden. De hieruit voortkomende schade is voornamelijk begroot op circa € 23.000,- waarvoor BP gecompenseerd zal moeten worden (nadeelcompensatie).</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	6	<p>Het BP motorbrandstoffenverkoopppunt zal sowieso voorafgaande aan en tijdens de verbreding van de A27 tussen het tijdvak 2019 en 2025 verkeershinder ondervinden en daarmee inkomsten derven waarvoor BP gecompenseerd zal moeten worden (nadeelcompensatie).</p>	<p>Ten aanzien van compensatie van de door inspreker genoemde inkomensderving wordt verwezen naar de beantwoording van het vorige zienswijzepunt (nadeelcompensatie).</p>
	7	<p>Rijkswaterstaat zal BP op de hoogte dienen te houden van alle ontwikkelingen met betrekking tot de verbreding van de A27. Verder zal Rijkswaterstaat BP tijdig informeren over situaties die leiden tot verkeershinder en bereikbaarheid.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Vraag van inspreker heeft betrekking op de realisatiefase en niet op het TB. In de realisatiefase zal de aannemer in het kader van een goede omgevingscommunicatie direct belanghebbenden tijdig betrekken en informeren. De wijze waarop gedurende de procedure van het Tracébesluit is gecommuniceerd is in het punt hieronder vermeld.</p> <p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>Het scherm aan de oostzijde wordt absorberend uitgevoerd om reflectie van geluid te voorkomen.</p>
ZWE-00227	1	<p>Ik zou hier graag een geluidswal aan toegevoegd zien aangezien het geluid zometeen weerkaatst wordt op de geluidswal aan de overkant en er nu al teveel geluid geproduceerd wordt.</p>	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidkelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oelaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
ZWE-00228	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p>
ZWE-00229	1	<p>Onduidelijkheden betreffende geluidswal ter hoogte van Hank in zuidelijke richting en udiepen lage viaduct hank wat mogelijk inhoud dat vrachtverkeer/landbouwverkeer hiervan gebruik gaat maken wat inhoud meer geluidsoverlast etc. Wij hebben destijds gebouwd in laagbouw wat een verplichting was ( niet hoger dan 4 Mtr ) gezien de geluidsoverlast van de snelweg wat grotere bouwkosten met zich meebracht wat inhoud dat dit dan plots niet meer meetelt. na info avond waar gemeente werkendam aanwezig was is er voor mij nog geen duidelijkheid.</p>	<p>Het geluidscherm aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Hank zal (in tegenstelling tot het OTB waar het scherm aan de westzijde van de A27 nog geamoveerd werd) gehandhaafd worden. Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) op de bruggen en de A27 wordt de geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder gemitigeerd en worden de toetswaarden (het maximale geluidniveau op de gevel) naar beneden bijgesteld. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 57 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 55 dB en zal daarmee naar beneden bijgesteld worden. De doorrijhoogte van het huidige viaduct in de Kurenpolderweg zal in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder niet aangepast worden.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Bergsche Maas te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen vakwerkbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een geluidreducerend asfalttype (tweelaags zoab) voorzien worden.</p>
ZWE-00230	1	<p>In het tracé zie ik graag dat een fietsbrug wordt meegenomen langs het Amsterdam-Rijnkanaal bij Houten. Een fietsbrug aldaar maakt de fietsafstand aanmerkelijk korter bijvoorbeeld tussen Houten en Vianen. Ook maakt het een snelle doorgaande verbinding mogelijk vanuit de provincie Gelderland naar Utrecht. Bovendien biedt het de recreatieve fietser meer mogelijkheden voor een fietstocht.</p>	<p>Een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal maakt geen onderdeel uit van de scope van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder.</p>
ZWE-00231	1	<p>Inspreker heeft zijn bedrijf ter plaatse en zijn kantoor is afhankelijk van de de parkeerplaats en toegangsweg op en over de huidige carpoolplaats. Ter plaatse van de huidige carpoolplaats is een slingerend fietspad over de Keizersveerbrug gepland. Dit fietspad slingert naar boven en derhalve is voor de aanleg veel grond nodig die ter plaatse juist nodig is als parkeervoorziening en toegangsweg voor het kantoor van inspreker. Verder zullen de (veelal jonge) fietsers, zijnde schoolgaande jeugd, het fietspad aan de andere zijde nemen in plaats van om te rijden en naar boven te slingeren. Deze afstand is immers veel langer en de fietsers zullen de weg van de minste weerstand kiezen. Overigens ligt deze slinger op een sociaal onveilige locatie op het bedrijventerrein. Inspreker verzoekt u vriendelijk het OTB zodanig aan te passen dat het (slingerende) fietspad aan zijn zijde van de A27 verdwijnt.</p>	<p>Als gevolg van de vervanging van de Keizersveerbrug waarin het TB voorziet, is het wegontwerp aangepast. Het fietspad is verplaatst naar de westelijke brug en wordt daar uitgevoerd als 2-richtingenfietspad.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	Volgens het OTB is de huidige gemeentelijke carpoolplaats naast hun kantoor verdwenen van de kaart. De huidige carpoolplaats is door zijn ligging zijnde een sociaal onveilige omgeving een broeinest voor ongewenste activiteiten. Inspreker is dus blij dat deze ter plaatse verdwijnt. Inspreker wil het vrijkomende deel naast het kantoor van de gemeente verwerven om daar (eindelijk) de benodigde parkeervoorziening en (enige) toegangsweg in eigendom te verkrijgen.	In het OTB werd de carpoolplaats op de huidige locatie grotendeels gehandhaafd. Als gevolg van de vervanging van de Keizersveerbrug is in het TB het wegontwerp ter plaatse van het perceel van inspreker aangepast. De carpoolplaats wordt verplaatst naar de zuidzijde van de Keizersveer. Inspreker kan zijn wens tot aankoop kenbaar maken bij grondeigenaren.
	3	Inspreker wil u hierbij kenbaar maken dat de carpoolplaats hier in elk geval niet terug moet komen want het overblijvende deel is daarvoor veel te klein en zoals hiervoor genoemd sociaal te onveilig gelegen. Het is beter om de carpoolplaats aan de overzijde van de weg in te tekenen op het vrijkomende perceel ter plaatse. Hier is momenteel de afrit van de A27 gesitueerd en deze grond komt vrij na realisatie van het werk.	Zie de beantwoording van het vorige zienswijzepunt.
	4	Inspreker vraagt nadrukkelijk uw aandacht voor het volgende: het kantoor van inspreker is voor zijn toegankelijkheid en wat betreft de parkeervoorziening geheel afhankelijk van de huidige carpoolplaats. Wanneer tijdens de werkzaamheden in het kader van de reconstructie van de A27 de carpoolplaats wordt geamoveerd en het fietspad wordt aangelegd, zal genoemd kantoor tijdens de werkzaamheden en daarna toch bereikbaar moeten blijven en dienen ook de parkeervoorzieningen te worden gehandhaafd. Het is voor inspreker van levensbelang dat het kantoor bereikbaar blijft als hiervoor omschreven, ook tijdens de werkzaamheden.	<p>Het ontwerp in het TB is op deze locatie aangepast ten opzichte van het OTB. In het TB komt de carpoolplaats aan de overzijde van de Keizersveer te liggen. De bestaande parkeerplaatsen blijven deels behouden. Voor de bestaande parkeerplaatsen en het bedrijf is een aangepaste ontsluiting opgenomen.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeersshinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeersshinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00233	1	Het voornemen is om op de kadastrale percelen een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een aanzienlijk gedeelte (in totaal circa 2,5 hectare) van de kadastrale percelen benodigd is. Dit zorgt voor een aanzienlijke inbreuk op de bedrijfsuitvoering. Verder komt als gevolg van deze plannen het bouwblok (bedrijfswoning + bedrijfsgebouwen) in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit kan voor hen nadelige effecten (bijvoorbeeld ten aanzien van een mogelijke uitbreiding en niet doeltreffend landbouw uitoefenen) tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in en verwachten van Rijkswaterstaat een afdoende oplossing.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijchtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen geraakt. Als gevolg van de wegverbreding wordt in het wegontwerp een deel van de genoemde percelen geraakt door de verschoven parallelweg en door een watergang. In het kader van de grondvererving van deze gronden zal in overleg met de inspreker nader worden bepaald wat de eventuele gevolgen (schade) is voor de bedrijfsvoering van inspreker.</p>
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen (van 67 dB naar 66 dB). Ondanks het feit dat ook 66 dB een onaanvaardbare geluidsbelasting is zetten wij onze vraagtekens bij de wijze van berekenen en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Is er bijvoorbeeld ook rekening gehouden met geluidweerkaatsing tegen het geluidsscherm met een hoogte van circa 5 meter aan de Nieuwendijkse zijde. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin en erf ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan. Het plaatsen van een geluidsscherm met een hoogte van 2 (!) meter en over een lengte van circa 200 meter (!) zal hier niets aan af doen.	In het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde akoestisch onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, deelrapport Specifiek zijn in hoofdstuk 7.3 de maatregelafwegingen van de getroffen maatregelen in de kern Nieuwendijk terug te vinden. Hierin is de onderbouwing van de gekozen locaties en de hoogte en lengte van de schermen beschreven. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogeheten jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) van uw woning zijnde 67 db als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder 66 dB wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, hetgeen hier het geval is, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.
	3	Graag worden wij ook nader geïnformeerd over de toekomstige geluidsbelasting aan de binnenzijde van de bedrijfswoning.	Na het vaststellen van het Tracébesluit zal er nog een gevelisolatie onderzoek plaatsvinden. Dit betreft een onderzoek naar de wettelijke binnenwaarde.
	4	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse en aan de bedrijfsuitoefening. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Parallelweg 2 ten aanzien van deze aspecten.	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingen dicht op de weg is gestueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen in het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voegovergangen'. Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron, trillingshinder in de gebruiksfase aanmerkelijk kan zijn. Om trillingshinder te beperken kunnen bij de uitvoering van de werkzaamheden maatregelen worden genomen (bijvoorbeeld het toepassen van een steviger funderingspakket rondom de duiker). In de uitvoeringsfase wordt nader onderzocht welke maatregel op deze locatie kan worden getroffen om trillingshinder te beperken. Indien er volgens inspreker (alsnog) schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	5	Verder zijn wij van mening dat aspecten als externe veiligheid ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse en aan de bedrijfsuitoefening. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Parallelweg 2 ten aanzien van deze aspecten.	<p>Het aspect externe veiligheid heeft geen negatieve effecten op de bedrijfsexploitatie van inspreker. In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling. zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Verder zijn wij van mening dat aspecten als overlast tijdens de bouw ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse en aan de bedrijfsuitoefening. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Parallelweg 2 ten aanzien van deze aspecten.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	7	Verder zijn wij van mening dat aspecten als luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse en aan de bedrijfsuitoefening. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Parallelweg 2 ten aanzien van deze aspecten.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	8	Met betrekking tot de uitvoering worden wij graag nader geïnformeerd over de wijze van ondermeer de ontsluiting van het object Parallelweg 2 en de bijbehorende cultuurgronden tijdens de werkzaamheden die verband houden met de verbreding en de situatie nadien.	In de realisatiefase ziet Rijkswaterstaat erop toe dat de aannemer zorgdraagt voor goede communicatie met eigenaren van gronden over de ontsluiting van objecten en percelen.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeersshinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeersshinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.
	9	Verder is ons opgevallen dat er aan weerszijden van de nieuwe Parallelweg watergangen zijn gepland. Wat is hiervan de reden? Temeer er op dit moment tussen de huidige Parallelweg en de huidige rijksweg géén watergang aanwezig is.	Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
	10	Tot op heden is er door de gemeente/provincie geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	Op enkele locaties zijn dubbele watergangen ontworpen. Dit is nodig om te kunnen voorzien in de afwatering van zowel de verbrede snelweg als de te leggen parallelweg en de aanpalende percelen. Functioneel moeten percelen namelijk ontwaterd worden én moet een parallelweg afgescheiden worden van de rijksweg. Aan deze af scheiding is invulling gegeven door aanleg van een watergang omdat dit vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur verdient (alternatief zou zijn een verticale afscheiding). De tweede watergang dient voor afwatering van (landbouw)percelen en tegelijkertijd als waterbergingscompensatie voor de toename aan verharding en voor water dat elders in het peilgebied gedempt wordt. Alles afwegend is het in het ontwerp niet mogelijk om alle aanliggende percelen van particuliere grondeigenaren te ontzien.
ZWE-00234	1	Het voornemen is om op perceel R 1400 een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komen zij in de toekomst echter ook ten aanzien van de woning op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Vooral ook vanwege het feit dat er een kunstgreep (damwandconstructie) is uitgehaald om koste wat kost de woonboerderij te handhaven. Hierdoor komt het object Jachtaan 36 in een 'bunker' te zitten. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Wij stellen ons vooraan op het standpunt dat op basis van de nieuwe infrastructurele situatie de overheid alsnog moet besluiten om Valk de gelegenheid te geven om de keuze te maken of zij willen vertrekken (op basis van de onteigeningswet) van het huidige adres Jachtaan 36 danwel blijven zitten.	Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
	2	In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.	Ten behoeve van het project is besloten om het ontwerp op deze locatie te optimaliseren en de damwand hier te verwijderen en het talud te voorzien van een aardewal. Met deze wijziging in het ontwerp zal het volledige perceel Jachtaan 36 verworven worden. Aangezien het betreffende perceel volledig wordt verworven zijn de overige zienswijzepunten niet meer aan de orde.
	3	Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw en luchtkwaliteit (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Wij vernemen graag de gevolgen voor het object Jachtaan 36 ten aanzien van deze aspecten.	Het gehele perceel zal worden verworven. Zie beantwoording bij punt 1
	4	Verder zouden wij willen dat wij op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.	Het gehele perceel zal worden verworven. Zie beantwoording bij punt 1
ZWE-00236	1	Ter hoogte van Sleeuwijk, traject K-33b, staat een geluidsscherm gepland. Deze is echter slechts 2m hoog aan de oostkant (kant Sleeuwijk) en niet 3.5m net als aan de westkant (kant Werkendam). Wij verzoeken dan ook om de hoogte van het scherm aan de oostkant (kant Sleeuwijk) aan te passen en te verhogen naar 3.5m, net als de andere kant. Aan de oostkant ligt tenslotte het dorp een staan er veel meer huizen. Dus aan beide kanten van de snelweg een scherm van 3.5m.	Het gehele perceel zal worden verworven. Zie beantwoording bij punt 1
	2	Daarnaast is er een voorzieningengebied gepland vlak voor de brug bij de deltaweg aan de oostkant (kant Sleeuwijk) direct bij een aantal woningen en aan de kant van het dorp. Wij verzoeken dit gebied aan de westkant (kant Werkendam / kooikamp) in te richten. Hier is ons inziens veel meer ruimte aanwezig en zal de overlast van geluid een stuk minder zijn voor de woningen en de rest van het dorp in directe omgeving van de brug.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
	3	Met betrekking tot het hierboven genoemde lopen wij inderdaad schade door het lagere geluidsscherm en het voorzieningengebied bij de aanleg van de brug. Dit zal direct invloed hebben op onze leefsituatie tijdens de aanleg, maar ook na realisering en kan tot waardevermindering van onze woning leiden.	Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.
ZWE-00238	1	Bij de Merwedeburg ter hoogte van Sleeuwijk en Werkendam is aan beide zijden van de snelweg een geluidsscherm voorzien, hierbij zijn twee zaken mijn inziens niet juist; 1) ze zijn beiden te laag! Er is nu een strook maisbeplanting tussen de A27 en de huizen aan de Sleeuwijk zijde, deze is 2 meter hoog maar toch is er geluidsoverlast. Het geluidsscherm zal minimaal 4 meter hoog moeten worden, wil dit enig effect hebben. 2) Er is een geluidsscherm voorzien van 2 meter aan de Sleeuwijk zijde en 3,5 meter aan de zijde van Werkendam? Naast het argument beschreven bij punt 1, staat er doorgaans een westenwind in Nederland, dus Sleeuwijk heeft meer hinder dan Werkendam. het is dan ook niet loaisch dat de Sleeuwijk zijde laer is.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
			De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
			Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.
			Het effect van de nu aanwezige strook maisbeplanting kan niet vergeleken worden met het effect van een geluidsscherm. Onderzoeken tonen aan dat beplanting nauwelijks invloed heeft op de geluidbelasting tenzij het een dicht beplant bos betreft. Daarnaast is de effectiviteit van een maatregel groter naarmate deze dichter tegen de weg staat.
			In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.
			De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidsoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.
ZWE-00239	1	Participant vreest voor verzakking en scheuren van zijn op palen gebouwde woning door de werkzaamheden tijdens het verbreden van het talud bij de A27 ter hoogte van Dijkje. Wanneer dit gebeurt wil participant schadevergoeding.	Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken.
			De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00240	1	<p>Inspreker produceert kwalitatief hoogwaardige melkpoeders uit melk. Een vloeiend verlopende dagelijkse aanvoer van verse melk is voor het bedrijf van groot belang. De A27, waaronder aansluiting Avelingen, is een belangrijke levensader voor inspreker. Dagelijks vinden hierover vele tank- en vrachttransporten (van en naar het bedrijf 240 transportbewegingen dagelijks!) plaats ten behoeve van de aan- en afvoer van en naar het bedrijf. De realisatie van het project 'A27: verbreding traject Houten – Hooipolder' door Rijkswaterstaat (hierna RWS-project) is voorzien voor de periode 2019-2023. Inspreker zal daar in meer of mindere mate overlast van ondervinden. Met name de aanlegfase van de wegverbreding ter hoogte van Werkendam – Gorinchem - Scheiwijk met de daarbij horende toe- en afritten en bruggen, leidt tot zorgen bij inspreker over langdurige overlast vanwege een slechte bereikbaarheid van het bedrijf.</p> <p>Volgens de project-MER zal Rijkswaterstaat met de uitvoerende aannemers afspraken maken over onder andere de bouwfasering, (tijdelijke) verkeersroutes en –capaciteit en werktijden. De insteek daarbij is de overlast zo veel als mogelijk te beperken. Een mooi voornemen van Rijkswaterstaat om de overlast te beperken, waarvan later in de uitwerking echter pas zal blijken of dat de uitvoering van dat voornemen voor inspreker voldoende is. Om die reden wil inspreker een harde toezegging van Rijkswaterstaat dat de productielocatie gedurende de gehele aanlegfase voor 100% zonder vertraging als gevolg van de werkzaamheden bereikbaar blijft voor aan- en afvoer.</p>	<p>Door de gemeenten zullen bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omlidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Verder heeft inspreker zorgen over de toename van de geluidsuitstraling vanwege de verbreding van de weg en de brug over de Merwede en de brug over het Kanaal van Steenhoek en de daardoor toenemende verkeersdruk op de A27. Uit de kaart met geluidsgegevens (daarover zoals die te vinden is op de website <a href="https://gisportal.anteagroup.nl/Geocortex/Essentials/REST/TempFiles/Export.pdf?guid=6388ad1e-45a1-489d-bdaf-58183ac0ec6c&amp;contentType=application%2Fpdf">www.platformparticipatie.nl https://gisportal.anteagroup.nl/Geocortex/Essentials/REST/TempFiles/Export.pdf?guid=6388ad1e-45a1-489d-bdaf-58183ac0ec6c&amp;contentType=application%2Fpdf</a>) is niet op te maken dat de geluidsbelasting na de wegverbreding met maatregelen gelijk of minder is dan 0 dB.</p> <p>In het geval de achtergrondwaarde bij geluidsmetingen toeneemt als gevolg van de toenemende verkeersdruk vanwege het RWS-project dan heeft dat een negatieve invloed op de geluidaspecten van inspreker. Inspreker wil niet dat het hier besproken RWS-project op deze wijze haar bedrijfsvoering negatief beïnvloed en wil van RWS een harde toezegging dat de nodige maatregelen genomen zullen worden om dit te voorkomen. Inspreker wil ook na RWS-project gelijke uitbreidingsmogelijkheden hebben op het gebied van geluidsbelasting. Dit kan enkel wanneer er</p> <p>Inspreker is het niet eens met het besluit om in het kader van RWS-project meer dan 0dB geluidsbelasting ten opzichte van de vigerende vergunde situatie toe te staan.</p>	<p>Het bedrijfsplan van inspreker is geen geluidgevoelige bestemming conform de Wet milieubeheer. Dat betekent dat er geen wettelijke verplichting is om aanvullende maatregelen te treffen. Door het aanleggen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en het vervangen van de bruggen door nieuwe bruggen met betere akoestische kwaliteiten en stillere voegovergangen, neemt de geluidbelasting overigens wel af. Daarbij komt dat de geluidbelasting als gevolg van de (verbreding van de) A27 geen gevolgen kan hebben voor uitbreidingsplannen van bedrijven op het industrieterrein omdat de geluidruimte voor bedrijven op een gezonde industrieterrein onder een ander wettelijk toetsingskader valt.</p>
	3	<p>Inspreker is voornemens uitbreiding van de productiecapaciteit aan te vragen en te realiseren. Inspreker heeft deze uitbreiding al kenbaar gemaakt bij de bevoegde gezagen. De uitbreiding zal een toename in de stikstofuitstoot tot gevolg hebben, het RWS project zal ook een verhoging van de stikstofuitstoot ten opzichte van de vergunde situatie van stikstofuitstoot. Wanneer het RWS-project een toename van stikstofdepositie in de omliggende natura 2000-gebieden tot gevolg heeft, kan inspreker minder stikstofdepositie in die gebieden veroorzaken. Dit kan enkel wanneer er 0,00 mol/ha/jaar stikstofdepositie toename is in de omliggende natuur gebieden als gevolg van RWSproject in vergelijking tot de vigerende vergunde situatie. Inspreker is het niet eens met het besluit om in het kader van RWS-project meer dan 0,00 mol/ha/jaar stikstofdepositie toename ten opzichte van de vigerende vergunde situatie toe te staan.</p>	<p>Het Tracébesluit vormt tevens het toestemmingsbesluit voor Natura-2000 (artikel 13, lid 8 Tw). Deze toestemming is gebaseerd op de Wet natuurbescherming en het thans geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het project A27 Houten-Hooipolder is opgenomen op de prioritaire projectenlijst (Bijlage 1 Regeling natuurbescherming). Dit houdt in dat voor dit project reeds ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Met het Tracébesluit wordt de benodigde ontwikkelingsruimte toebedeeld aan het project A27 Houten - Hooipolder. Met dit project wordt dus geen nieuwe ruimte binnen het PAS geclaimd die ten koste gaat van andere sectoren, zoals de door diverse insprekers genoemde toekomstige gewenste bedrijfsuitbreidingen. Voor deze uitbreidingen zal per concreet geval worden beoordeeld of de benodigde ontwikkelingsruimte kan worden toebedeeld.</p> <p>Recent heeft het Europese Hof van Justitie in haar arrest antwoord gegeven op de door de Raad van State gestelde prejudiciële vragen inzake het PAS. Volgens het Hof is een juridisch systeem als dat van het PAS toelaatbaar. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. De wetenschappelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het programma en de maatregelen waarop deze onderbouwing is gebaseerd, moeten voldoende zekerheid bieden dat de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden geen schade ondervinden van deze activiteiten. Het is, volgens het Hof, aan de nationale rechter om te beoordelen of de onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende maatregelen aan de eisen voldoen, zoals de autonome daling van stikstofdepositie. Het Hof doet daarover geen uitspraak. De betrokken overheden – gedeputeerde staten van provincies en de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat – hebben met elkaar vastgesteld dat de toestemmingsverlening op basis van het PAS kan worden voortgezet, omdat de uitspraak van het Hof zich hier niet tegen verzet.</p> <p>Op de percelen van inspreker bevindt zich in het ontwerp geen parallelweg. Wel wordt op het perceel een watergang aangelegd welke noodzakelijk is voor de afwatering van de te verbreden A27. Voor het onderhoud van deze watergang is in het Tracébesluit een onderhoudspad noodzakelijk. In het ontwerp kan niet worden voorkomen dat het perceel van inspreker wordt geraakt. Voor een nadere toelichting van de belangenafweging wordt verwezen naar het punt hieronder.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00241	1	<p>In geval van realisering van de voorgenomen plannen is het onvoldoende duidelijk of het algemeen belang gediend is met de aanleg van een naar mijn optiek zinloze parallelweg.</p>	<p>Op de percelen van inspreker bevindt zich in het ontwerp geen parallelweg. Wel wordt op het perceel een watergang aangelegd welke noodzakelijk is voor de afwatering van de te verbreden A27. Voor het onderhoud van deze watergang is in het Tracébesluit een onderhoudspad noodzakelijk. In het ontwerp kan niet worden voorkomen dat het perceel van inspreker wordt geraakt. Voor een nadere toelichting van de belangenafweging wordt verwezen naar het punt hieronder.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Het individueel belang wordt door de realisering van genoemde plannen geschaad. Niet alleen zal de oppervlakte van het betreffende akkerbouwbedrijf verkleind worden terwijl juist de laatste jaren tot schaalvergroting over is gegaan om jaarlijks een voldoende hoog inkomen te kunnen genereren. Een gedeelte van kwalitatief de beste gronden worden hiervoor bestemd (wat lichter en daardoor eenvoudiger te bewerken). De vorm van de verkaveling zal slechter worden. Onduidelijk is het voor welke vorm van schadeloosstelling mijn principale in aanmerking komt in geval van grondvererving. Uitgegaan wordt van een volledige schadeloosstelling. Mijn voornoemde principaal wenst duidelijkheid over het hiervoor genoemde.</p>	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke vererving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
	3	<p>De gevolgen voor de waterhuishouding moeten in beeld gebracht worden.</p>	<p>De gevolgen voor de waterhuishouding en de te nemen maatregelen om het watersysteem op orde te houden, zijn opgenomen in het deelrapport Water, het MER en het Besluit en de Toelichting van het TB.</p>
	4	<p>Verder verzoek ik u te beoordelen in hoeverre de plannen zodanig gewijzigd kunnen worden dat de eigendom van inspreker buiten schot blijft.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
ZWE-00243	1	<p>Ik ben woonachtig aan de westzijde van Sleeuwijk en nu al is er sprake van ernstig geluidsoverlast. Stel dat deze plannen nu conform huidige opzet worden uitgevoerd dan wordt de overlast alleen maar groter gezien de te verwachten toename verkeer op de A27. A. Een geluidsscheren van slechts 2 meter is naar mijn mening volledig ontoereikend en zou de dubbele hoogte moeten krijgen. Derhalve zal ik zeker tzt beroep aan gaan tekenen tegen dit huidige plan wanneer hier geen voor Sleeuwijk betere oplossing wordt gevonden.</p>	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 56 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 55 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2		<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	Het huidige plan voor de werkterreinen lijkt mij alleen maar overlast te gaan geven terwijl aan de Westzijde van de A27 veel meer plaats beschikbaar is.	In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de aanwezige bomen en het groen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkterreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren.
ZWE-00245	1	2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	2	Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.	In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.
	3	2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21327, 21325, 21326 en In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren. Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.	De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.  Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.
	4	2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.	Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderrail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.  De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.
	5	3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners.  Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.  Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm.  Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.	In de punten hieronder is een uitleg opgenomen over wijze waarop de effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht en hoe lokale factoren in de modellen zijn verwerkt (hanteren rekenmethode voor stedelijke omgeving). Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.  In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.
	6	In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.	Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de orenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	7	<p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deletrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aande oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deletrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00246	1	<p>Volgens het ontwerp projectplan worden er aan de oostkant ter hoogte van de oprit van de brug geluidsschermen van 2 meter hoog geplaatst, terwijl aande westzijde schermen van 3,5 meter hoogte geplaatst worden, Bij de heersende zuidwesten winden ligt het geluidsprobleem voornamelijk aan de oostkant, dus het dorp Sleeuwijk. Momenteel is de geluidsbelasting al ongehoord hoog en ver boven de norm. Ik verwacht niet dat ee stukje scherm van 2 meter hoog hier veel verbetering zal brengen. Dit zeker gezien de toename van het verkeer in de toekomst. Naar mijn mening moeten aan de zijde van het dorp zeker ook afdoende geluidswerende maatregelen genomen worden. Nu het geld en de lange termijnvisie voor een tunnel schijnen te ontbreken is het aanbrengen van afdoende hoge schermen toch wel het minste wat gedaan kan worden.</p>	<p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deletrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidsoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.</p>
ZWE-00247	1	<p>2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stijl asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	3	<p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21327, 21325, 21326 en In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren. Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe oeluidroductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	4	<p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>5 3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners.</p> <p>Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvoorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.</p> <p>Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuld. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00248	<p>1 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk</p> <p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	<p>2 Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	<p>3 2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21327, 21325, 21326 en</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren. Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidreductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>4 2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
	<p>5 3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aanmerkelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners.</p> <p>Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvoorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.</p> <p>Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildewijk. De Gildewijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In de punten hieronder is een uitleg opgenomen over wijze waarop de effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht en hoe lokale factoren in de modellen zijn verwerkt (hanteren rekenmethode voor stedelijke omgeving). Daarnaast wordt uitgelegd waarom vanuit het project geen mitigerende maatregelen nodig zijn. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer henerkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de orenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de mededingsessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfilteerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00249	1	<p>In dit schrijven vragen wij uw aandacht voor de biotoop van de Oostmolen Grote Schelluinsekade in Gorinchem. Door de uitvoering van het plan wordt de windvang op de molen (binnen de molenbiotoop) verslechterd door:</p> <p>a. Aan de oostzijde van de molen worden op een afstand van ca. 275 meter, in de berm van de A27 (ter hoogte van de Bataafseweg) hoge bomen gekapt en er worden weer hoge bomen aangeplant.</p> <p>b. Ten zuidoosten van de molen wordt langs de rijbaan Utrecht-Breda een geluidsscherm geplaatst, hoog 3,50 meter.</p> <p>c. Ten oosten van de molen wordt langs de rijbaan Breda-Utrecht het bestaande geluidsscherm verhoogd naar een hoogte van 6 meter. Op de situatietekening (bijlage) zijn de werkzaamheden/ maatregelen als genoemd onder a t/m c aan gegeven.</p> <p>Als toekomstig eigenaar (de overname- overeenkomst wordt binnen enkele maanden afgehandeld) richten wij ons met de volgende zienswijze tot u:</p> <p>—Inspreker maakt bezwaar tegen het planten van bomen, op de plaats waar bomen gekapt worden, (ter hoogte van de Bataafseweg). SIMAV heeft geen bezwaar tegen het aanplanten van struikgewas / lage bermbeplanting.</p> <p>—Inspreker maakt ook bezwaar tegen de hoogte van de geluidsschermen binnen het molenbiotoopgebied, omdat de windvang er door zal worden belemmerd. Een goede molenbiotoop is van essentieel belang voor het functioneren van een molen. Wij sluiten een kopie bij van de provinciale brochure 'De molenbiotoop Zuid-Holland.</p>	<p>De locatie, hoogte en lengte van geluidsschermen is het resultaat van toepassing van wet- en regelgeving. Zie paragraaf 2.6.2 van het algemene deel van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het wettelijke kader.</p> <p>In het Tracébesluit zijn de aangegeven schermen in het betreffende cluster gewijzigd ten opzichte van het OTB. Het westelijke scherm is beperkt verlengd, en 2 meter hoog in plaats van 3,5 meter hoog geworden. Het oostelijke scherm blijft net als in het OTB 6 meter hoog.</p> <p>De randvoorwaarden en belangen van het wegontwerp en de te nemen mitigerende maatregelen kunnen conflicterend zijn met belangen van stakeholders en/of aanwezige waarden. Dit geldt onder andere voor de bouw van deze schermen binnen de aanwezige molenbiotoop van de Oostmolen. Er is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen in dit geval geoordeeld dat geluidsschermen op deze locatie doelmatig zijn, omdat het enkel toepassen van geluidreducerend asfalt hier niet voldoende is om te voldoen aan de streefwaarde en omdat er geen negatieve effecten op de molenbiotoop van de Oostmolen te verwachten zijn.</p> <p>Het Tracébesluit heeft geen negatieve effecten op de aanwezige molenbiotoop omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bomen op het westelijke talud van de A27 vanwege de wegverbreding over een lengte van 200 meter vanaf de Bataafseweg naar het noorden gekapt worden en vanwege de molenbiotoop niet teruggeplant worden;</li> <li>- Het westelijke scherm deels buiten de molenbiotoop valt en in de windschaduw van het oostelijke scherm en de bomen op het westelijke en oostelijke talud staan;</li> <li>- Het oostelijke scherm deels even hoog blijft als in de bestaande (register)situatie en deels één meter hoger wordt, wat gezien de afstand van de molen tot dit scherm een verwaarloosbaar effect heeft. Daarnaast zijn achter dit scherm bomen aanwezig welke boven het scherm uitkomen. Tot slot valt dit oostelijke scherm deels buiten de molenbiotoop.</li> </ul> <p>De molenbiotoop van de 'Westmolen' valt niet binnen de grenzen van het Tracébesluit. Het Tracébesluit heeft dan ook geen effect op deze molenbiotoop.</p>
ZWE-00250	1	<p>In het OTB A 27 komt in het wegvak Scheiwijk - Werkendam ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen West, nader bepaald aan de achtergrens van het perceel kadastraal bekend gemeente Gorinchem sectie B, nummer 2670 en plaatselijk bekend Avelingen West no. 19 te 4202 MS Gorinchem de bestaande bermstrook te vervallen. Dit kan, ondanks aanvullende maatregelen, ingrijpende gevolgen hebben voor het betreffende perceel, in de vorm van wateroverlast. Als gevolg van de klimaatverandering komen steeds frequenter hevige stortbuien voor wat in korte tijd grote hoeveelheden neerslag betekent, die ook afgevoerd en/of tijdelijk opgeslagen moeten kunnen worden. Doordat de bestaande bermstrook verdwijnt is het zeer onzeker of het betreffende perceel in de nieuwe situatie verzekerd is van een adequate waterafvoer. De eigenaar van het betreffende perceel verzoekt u dan ook dringend om de bermstrook terug te brengen ofte handhaven in het plan om toekomstige wateroverlast op het terrein en eventuele schade aan terrein, gebouwen, inventaris en voorraden te voorkomen.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Een goede afwatering van het bedrijventerrein wordt dan ook gegarandeerd. In dit geval kan de watergang niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Op het gedeelte waar deze komt te vervallen is op de locatie van deze watergang een onverharde zone aanwezig waar water kan infiltreren. Indien nodig kan hier een overloop naar het gemeentelijke rioolstelsel gerealiseerd worden om de afwatering van het bedrijventerrein te garanderen. Tijdens de uitvoeringsfase van het project wordt deze afwatering verder gedetailleerd ontworpen.</p>
	2	<p>In het OTB A 27 wordt ter hoogte van de achterzijde van het pand Avelingen West 19 een damwand geplaatst als keerwand voor het talud van de aan te leggen oprit van de A 27 richting Werkendam. Deze damwand krijgt een hoogte van ca. 3,50 meter boven het maaiveld.</p> <p>Op een zeer geringe afstand van deze nieuw te plaatsen damwand bevindt zich de achtergevel van het bedrijfspand Avelingen West 19. Het plaatsen van de damwand heeft een sterk beperkende en zelfs bedreigende invloed op de ruimte van het buitenterrein bij het pand Avelingen West 19. Ik verzoek u er op toe te zien c.q. maatregelen te nemen dat er door het plaatsen van deze damwand voor nu en in de toekomst geen beperkende werking uitgaat op de vigerende bestemming en bebouwingmogelijkheden van het perceel Avelingen West 19.</p>	<p>De damwand is op deze locatie aangebracht met als doel de eigendommen van het bedrijf van de inspreker niet te raken. De bedrijfsbestemming die volgens het vigerende bestemmingsplan op dit perceel geldt wordt dan ook niet geraakt. Inspreker wordt dan ook niet in zijn bebouwingmogelijkheden beperkt. Als u echter van mening bent dat u onevenredig in uw belang wordt geschaad, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	3	<p>Mocht er echter wel in planologische zin een beperkende werking uitgaan van het plaatsen van de damwand op de vigerende bestemming en gebruiksmogelijkheden, zodanig dat de toekomstige bestemming aanzienlijke beperkingen inhoudt voor de eigenaar, dan zal de eigenaar een beroep doen op een vergoeding in het kader van planschade.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	4	<p>In de project MER A 27 Houten - Hooipolder wordt onder 10.4 het plasbrand aandachtsgebied benoemd. Gelet op de in deze beschrijving genoemde maatvoering en afstanden betekent dit dat vanaf de buitenzijde van de buitenste rijstrook alles binnen een afstand van 30 meter PAG zone is. Hierdoor wordt het perceel en het pand Avelingen West 19 onevenredig belast met de mogelijke gevolgen van een calamiteit, omdat dit betreffende perceel aanzienlijk lager is gelegen dan het wegdek en de berm. De eigenaar van het betreffende perceel verzoekt u dan ook dringend om ter plaatse aanvullende maatregelen te treffen om hierdoor de kans op schade en/of gevolgschade tot een minimum te beperken. Tevens verzoek ik u er op toe te zien, c.q. maatregelen te nemen dat er van dit plasbrand gebied voor nu en in de toekomst geen beperkende werking uitgaat op de vigerende bestemming en bebouwing- en oebuiksmoelijkheden van het perceel Avelingen West 19.</p>	<p>Het betreffende perceel van de inspreker bevindt zich langs een toe-/afrit van de A27. De zones voor Plasbrandaandachtsgebieden bevinden zich niet langs de toe- en afritten van de snelweg. Op deze locaties is de zone uit het TB verwijderd waardoor het perceel van inspreker buiten het plasbrandaandachtsgebied is komen te vallen.</p>
	5	<p>Mocht er echter wel in planologische zin een beperkende werking uitgaan van dit plasbrandgebied op de vigerende bestemming en gebruiksmogelijkheden, zodanig dat de toekomstige bestemming aanzienlijke beperkingen inhoudt voor de eigenaar en/of de huurders dan zullen de eigenaar en/of de huurders een beroep doen op een vergoeding in het kader van planschade.</p>	<p>Het feit dat het perceel binnen het plasbrandaandachtsgebied (PAG) ligt, heeft geen gevolgen voor bestaande bebouwing of uitbreiding van bestaande bebouwing, evenmin zijn er gevolgen als sprake is van een functiewijziging. Zie paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op dit punt. Mocht u desondanks van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 3.</p>
	6	<p>De locatie Avelingen West 19 is momenteel een zichtlocatie vanaf de A 27, iets waaraan inspreker veel waarde hecht. Echter omdat het onduidelijk is welke invloed de ter plaatse uit te voeren werkzaamheden hebben op de zichtbaarheid vanaf de A 27 doe ik nu reeds een beroep op u om er voor te zorgen dat de zichtbaarheid van deze zichtlocatie niet afneemt, mocht dit echter wel het geval zijn dan zal inspreker een beroep doen op een vergoeding in het kader van planschade.</p>	<p>Het geluidsscherm dat in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder aan de westzijde van de A27 bij het Kanaal van Steenenhoek wordt gerealiseerd, wordt transparant uitgevoerd. Meer informatie hierover is te vinden in het Landschapsplan dat als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd. Hiermee blijft de zichtbaarheid van de gebouwen op Avelingen-West behouden.</p>
	7	<p>Omdat uit het OTB A 27 niet duidelijk valt op te maken hoe de afscheiding van de perceelgrens van het perceel Avelingen West 19 ter hoogte van de oprit richting Werkendam gaat worden verzoek ik u hieraan aandacht te besteden en duidelijkheid te verschaffen omdat het perceel Avelingen West 19 momenteel door een deugdelijk hekwerk wordt afgesloten aan deze zijde.</p>	<p>Ter hoogte van het perceel van inspreker wordt op de perceelgrens een damwand geplaatst voor de te realiseren nieuwe afrit. In het Tracébesluit is het ruimtebeslag dat hiervoor benodigd is opgenomen. Eventueel nieuw te realiseren erfafscheidingen worden niet geregeld in het Tracébesluit. In de uitvoeringsfase wordt het ontwerp van de afrit nader gedetailleerd uitgewerkt. Indien het noodzakelijk blijkt dat de huidige erfafscheiding wordt geraakt dan wordt met inspreker nadere afspraken gemaakt over het herstel hiervan.</p>
	8	<p>Aan de achterzijde van het pand Avelingen West 19 bevindt zich momenteel nabij de perceelgrens een spuitruimte met vloestofdichte vloer en olie/waterafscheiding voor het cleanen van voertuigen en materieel. Deze ruimte en installatie worden met een lage frequentie gebruikt, maar vormen wel een essentieel onderdeel van het bedrijf. Bij het gebruik van de installatie komt op beperkte schaal waterdamp vrij, doordat de oprit van de A 27 veel korter bij de perceelgrens is geprojecteerd is er in de toekomst mogelijk op beperkte schaal uittredende waterdamp zichtbaar. Echter mag dit nimmer een belemmering vormen om deze essentiële handeling binnen het bedrijf te kunnen blijven uitvoeren. Bij de reconstructie van de oprit naar de A 27 wordt de afstand van het asfalt van het wegdek tot aan het perceel/de perceelgrens aanzienlijk kleiner dan nu het geval is, bovendien vervalt de thans aanwezige sloot nabij de perceelgrens.</p> <p>De kans dat er hierdoor meer en vaker afspoelend water met vervuiling van fijnstof, pekels, motorolie, motorbrandstof en rubberresten op het perceel Avelingen West 19 neerkomt is groot. Ik verzoek u als hoofdpoddrachtgever dusdanige maatregelen te nemen bij de aanleg en constructie van de oprit naar de A 27 dat er geen afstromend verontreinigd water op het perceel Avelingen West 19 kan komen.</p>	<p>Voor de afvoer van vervuild water vanaf het bedrijventerrein wordt verwezen naar het punt hieronder. Inspreker geeft aan dat in beperkte mate waterdamp vrij komt bij de bedrijfsvoering. Het is niet aannemelijk dat dit dusdanige consequenties heeft dat het zicht op de op- en afrit ernstig wordt belemmerd. Mocht in praktijk blijken dat dit wel het geval is dan kunnen maatregelen worden genomen om weggebruikers hiervoor te waarschuwen.</p>
	9	<p>Mochten de door u te nemen en/of genomen maatregelen naar onze mening onvoldoende zijn behouden wij ons het recht voor een beroep te doen op een vergoeding in het kader van planschade en/of Rijkswaterstaat als hoofdpoddrachtgever alsnog zodanige maatregelen te laten nemen die verhinderen dat er afspoelend water vanaf de oprit naar de A 27 op het perceel Avelingen West 19 terechtkomt.</p>	<p>Indien u van mening bent dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 3.</p>
	10	<p>Doordat er een aantal werkzaamheden uitgevoerd gaan worden bij de reconstructie van de A 27 (grondverzet, aanleg nieuwe rijbaan, aanbrengen damwand enz.) kunnen er aanzienlijke drukverschillen in de ondergrond ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Tevens zullen zich bij de uitvoering van de werkzaamheden een aantal situaties voordoen die extra drukbelasting veroorzaken op de ondergrond, (voorbelaasting van tracé, verdichting van de ondergrond, aanbrengen damwand, grond - en zandtransport enz.) die doorwerking hebben op de fundatie van de bedrijfsgebouwen en panden, scheurvorming kunnen veroorzaken in de wanden, vloeren en gevels, verstoringen kunnen geven aan de riolering en hemelwaterafvoer en overlast geven vanwege trillingen en geluidsoverlast. Voor de directe overlast tijdens de uitvoering van de werkzaamheden verwacht ik van u dat daarvoor afdoende maatregelen worden genomen zodat deze overlast tot een minimum wordt beperkt. Voor eventuele vervolgschade stel ik Rijkswaterstaat als hoofdpoddrachtgever en/of haar rechtsopvolgers en de uitvoerende aannemersbedrijven hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade aan de panden en het terrein van Avelingen West 19 die het gevolg is van de reconstructie van de A 27 ter hoogte van bedrijventerrein Avelingen West in Gorinchem. Door de eigenaar van de panden en het terrein Avelingen West 19 zal voordat de werkzaamheden van de reconstructie van de A 27 aanvangen een nulmeting met fotografische vastlegging worden uitgevoerd van het terrein en de panden op Avelingen West 19.</p>	<p>Indien u van mening bent dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 3.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooral snog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	11	<p>Vluchtweg/bereikbaarheid bedrijventerrein Avelingen West. Omdat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West een steeds groter probleem is geworden verbaast het mij dat hieraan geen enkele aandacht wordt besteed of oplossing wordt gecreëerd in het OTB A 27. Zowel 's morgens bij de aanvangstijden van de bedrijven alsook aan het einde van de middag bij de eindtijden van de bedrijven is het komen en gaan van en naar bedrijventerrein Avelingen West momenteel haast onmogelijk. De logistiek van personen en goederen is gedurende langere tijd geheel ontwricht. Mocht zich een calamiteit voordoen rond deze tijdstippen dan is het bedrijventerrein Avelingen West voor hulpdiensten totaal onbereikbaar, met alle mogelijke gevolgen van dien. Omdat de omgeving van bedrijventerrein Avelingen West door de reconstructie van de A 27 binnen afzienbare tijd ingrijpend wordt heringericht, verzoek ik u dringend dit aspect hierin mee te nemen en een daadwerkelijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Avelingen West in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden voor de reconstructie van de A27.</p>	<p>Bijdragen aan de oplossing van de door inspreker geschetste problematiek is geen onderdeel van de opdracht aan Rijkswaterstaat om de capaciteit van de A27 te vergroten. Inspreker zal zich hiervoor moeten richten tot de gemeente Gorinchem. Ter voorbereiding op de realisatie is RWS reeds in overleg met bedrijventerrein Avelingen en met hulpdiensten met betrekking tot het door inspreker aangevoerde punt.</p>
	12	<p>In het MER wordt aangegeven dat de invloed van de reconstructie van de A 27 en de gevolgen daarvan op de omgeving nagenoeg neutraal zijn wat betreft geluid tot zelfs een geringe daling. Doordat er echter bij de reconstructie van de A 27 ter hoogte van de nieuwe oprit achter het pand Avelingen West 19 een aanzienlijk aantal wijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van de bestaande situatie zal de geluidsbelasting naar het pand toe gaan nemen vanwege de optrekkende auto's die de oprit naar de brug op gaan. Tevens moet er ook ingevoegd gaan worden op de hoofdrijbaan van de A 27. Dit alles zal tot gevolg hebben dat de gezondheidstoestand van de medewerkers van het pand Avelingen West 19 die in en om het pand werkzaam zijn extra wordt belast. Ik verzoek u hiermede ernstig rekening te houden en ter plaatse zodanige maatregelen te treffen dat er geen sprake is van verslechtering van de geluidsbelasting.</p>	<p>Bedrijfspanden zijn in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent dat bedrijfspanden niet getoetst hoeven te worden conform de Wet milieubeheer. Doordat de toe-/afrit dichter bij komen te liggen en ze hoger liggen dan het lokale maaiveld rondom het pand zal het pand meer in de geluidschaduw van de toe-/afrit komen te liggen. Daarnaast worden er in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder ter hoogte van Avelingen en Molenvliet diverse geluidmaatregelen getroffen aan de A27 in de vorm van geluidreducerend asfalt en schermen waardoor de geluidtoename als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder gemitigeerd wordt.</p>
	13	<p>In het MER wordt aangegeven dat de invloed van de reconstructie van de A 27 en de gevolgen daarvan op de omgeving nagenoeg neutraal zijn wat betreft de luchtkwaliteit, tot zelfs een geringe daling. Doordat er echter bij de reconstructie van de A 27 ter hoogte van de nieuwe oprit achter het pand Avelingen West 19 een aanzienlijk aantal wijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van de bestaande situatie zal de emissie van fijnstof naar het pand toe gaan nemen vanwege de optrekkende auto's die de oprit naar de brug op gaan. Tevens moet er ook ingevoegd gaan worden op de hoofdrijbaan van de A 27. Dit alles zal tot gevolg hebben dat de gezondheidstoestand van de medewerkers van het pand Avelingen West 19 die in en om het pand werkzaam zijn extra wordt belast. Ik verzoek u hiermede ernstig rekening te houden en ter plaatse zodanige maatregelen te treffen dat er geen sprake is van verslechtering van de luchtkwaliteit.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	14	<p>Zodra de reconstructie van de A 27 gereed en opgeleverd is verwacht ik van u een vaststelling ter plaatse van de uitstoot van fijnstof en tevens een meting van de geluidsbelasting. De uitkomsten van deze metingen ter plaatse kunnen dan vergeleken worden met de door u in het MER gehanteerde berekende waarden.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukke en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".</p>
ZWE-00251	1	<p>Naar mijn mening is er in de besluitvorming voor het ontwerp tracé gebruik gemaakt van incorrecte al dan niet onvolledige informatie omtrent de planologische dan wel feitelijke situatie op mijn perceel. De aanname welke is gebruikt in de rapporten, zal zonder correctie leiden tot foutieve conclusies, welke mijn bedrijf ernstige toekomstige schade zullen berokkenen. In het ontwerp tracébesluit, en de documentatie waarop het besluit wordt genomen is foutief, daar de bestemming van mijn perceel niet enkel de functie wonen heeft, zoals het zich op dit moment toont.</p> <p>De conclusie dat er alleen een verwaarloosbaar klein deel van het perceel wat, volgens het rapport in gebruik is als een stuk "groenstrook", voor de werkzaamheden benodigd zijn, is dan ook een incorrecte aanname.</p> <p>Als u het bestemmingsplan "Gorinchem Noord" raadpleegt, dan zal u zien dat de bestemming ter plaatse is aangeduid als enkelbestemming wonen, maar dan wel met toevoeging van functieaanduiding "bedrijf aan huis". Zodoende is het perceel ook in gebruik, inclusief bedrijf aan huis. Op het moment wordt het terrein maximaal benut, qua oppervlakte. Het terrein is ingericht in enkele paden met weerszijde stellingen waar de producten van het bedrijf worden opgeslagen. Op de strook wat in het ontwerp tracébesluit benodigd wordt geacht voor de uitvoering van het besluit, staan enkele opstallen in de vorm van stellingen met afdaken, om de producten te beschermen tegen weersinvloeden.</p> <p>Op geen enkel punt, in de ter inzage getoonde documenten, kan ik vinden dat er rekening is gehouden met de eigendommen en bedrijfsactiviteiten ter plaatse van mijn perceel. Dit terwijl andere activiteiten op percelen van derden wel specifiek worden benoemd.</p>	<p>De verbreding van de A27 valt voor een deel over het perceel van inspreker. Het betreffende deel zal voor de verbreding moeten worden verworven. Voor deze grondverwerving vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar. Tijdens deze gesprekken kan dit zienswijzepunt worden ingebracht.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>



ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>2 Door een eventueel verlies van de benodigde grond, zal het terrein opnieuw ingericht moeten worden, zodat er optimaal gebruik van het perceel blijft bestaan. Zelfs dan, zal het waarschijnlijk niet mogelijk zijn om met dezelfde opslagcapaciteiten als voorheen de bedrijfsactiviteiten voort te zetten. Zoals het er nu uitziet, zal er een geschat verlies zijn van 20% van de opslagcapaciteit, doordat er een geheel pad met weerszijde stellingen verloren zal gaan bij ingebruikname van het beoogde deel van mijn perceel. Het verplaatsen van de stellingen zal niet mogelijk zijn omdat het laden en lossen dan onmogelijk wordt gemaakt, al dan niet onnodig gecompliceerd.</p> <p>Buiten een te verwachten verlies aan opslagcapaciteit, ontstaat er nog een groot knelpunt met betrekking tot de geluidsschermen van vier meter hoog welke langs het perceel geplaatst zullen worden. Het perceel is reeds voor de bekendmaking van aanstaande plannen voor een verbetering van de A27 aangekocht, mede vanwege de zichtlocatie op de A27 nabij knooppunt Gorinchem. De plaatsing van deze geluidsschermen zullen ervoor zorgen dat de gewilde zichtlocatie niet langer zo gewild zal zijn, en dus ook voor een reële waardevermindering van de grond en opstallen zullen zorgen, laat staan de schade voor het bedrijf door minder exposure.</p> <p>Voor veel bedrijven is een zichtlocatie van zeer groot belang, daar het zorgt voor "exposures" aan vele potentiële klanten en dus ook naamsbekendheid voor het bedrijf. Het hebben van een bedrijf op een dergelijke zichtlocatie, geeft dan ook een voordeel daar het bedrijf de mogelijkheid heeft om zonder kosten aan derden zijn bedrijfsnaam te etaleren op een punt waar bijna 90.000 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. Indien dergelijke exposure aan derden moet worden uitbesteed, hangen hier kosten aan, welke per twee weken neerkomen op een bedrag van € 15.000,00 tot € 20.000,00 exclusief BTW.</p> <p>Factelijk wordt de exposure van Houthandel Gorinchem langs de A27 teniet gedaan door het plaatsen de geluidsschermen. De vervangende waarde en dus ook kosten voor vergelijkbare exposure overstijgen de grens voor abnormale lasten zoals vastgelegd in uw beleidsregel nadeelcompensatie.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1 en het punt hieronder.</p> <p>Ten behoeve van zorgvuldige afweging van belangen is voor een aantal bedrijven onderzocht of de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar kan komen door de uitvoering van het project. Uit de analyse is gebleken dat bij geen van de bedrijven de continuïteit in gevaar komt. Wel kan sprake zijn van schade. Voor schade die ontstaat door de onteigening van de gronden wordt een volledige schadeloosstelling verstrekt op basis van de Ontheigeningswet. Overige schade komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding volgens de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.9 uit het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hetgeen inspreker heeft aangevoerd wordt niet aannemelijk dat de schade die kan optreden zodanig is dat deze in de weg staat aan de uitvoering van het Tracébesluit. Met de belangen van inspreker is gezien het voorgaande voldoende rekening gehouden.</p>
	<p>3 Tot heden is er geen contact geweest met een door het Rijkswaterstaat gemachtigde partij om voor de betreffende strook grond van mijn perceel voor het ontwerptractébesluit tot een minnelijke koop te komen. Hier sta ik als eigenaar niet direct negatief tegenover, maar wel wordt gevraagd om de situatie terdege en onderbouwd met feiten te benaderen, en niet met incorrecte en onvolledige aannames die vluchtig op een kantoor worden samengesteld, zonder de feitelijke situatie in ogenschouw te nemen. De punten waarvoor aandacht moet zijn bij een minnelijke koop zijn opeenvolgend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grondprijs bestemming Wonen inclusief functieaanduiding bedrijf aan huis met bijbehorende mogelijkheden, en als dusdanig in gebruik, inclusief zichtlocatie (eventuele compensatie aansluitend op het terrein is bespreekbaar, in combinatie voor het vergoeden van herinrichten van het bedrijfsterrein)</li> <li>- Compensatie voor het herinrichten van het terrein zoals in gebruik door het eigen bedrijf Houthandel Gorinchem (optimaliseren van de beschikbare ruimte na verlies van een strook grond)</li> <li>- Compensatie voor het eventuele verlies aan opslagcapaciteit na het herinrichten van het terrein (indien geen compensatie in aansluitende meters mogelijk blijkt) Compensatie voor het verlies aan exposure bedrijf aan huis met zichtlocatie (eventueel door plaatsen van reclamemast en schermen welke duidelijk zichtbaar vanaf de A27 boven de geluidsscherm uit komt)</li> </ul> <p>Indien compensatie verlies aan exposure niet mogelijk is, de waardedaling van het perceel in zijn geheel, en eventueel verlies aan omzet doordat het bedrijf geen zichtlocatie meer heeft - Vergoeding expertise voor inlezen ontwerptractébesluit en relevante documentatie, en het geven van advies omtrent omissies betreffende mijn eigendommen en rechten in het besluit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desondanks de plaatsing van een geluidsscherm en het toepassen van dubbellaags ZOAB, kan er niet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 50dB. Zodanig wordt de geleverde optie meer gezien als een last dan een lust, met hierbij het verlies van mijn zichtlocatie in het achterhoofd. Als eigenaar heb ik me wel laten informeren betreffende de richtlijnen die gelden, en wil ik u erop wijzen dat bij een minnelijke koop waarbij mijn rechten worden gerespecteerd en dat de abnormale lasten welke op voorhand bekend zijn, ook op voorhand worden vergoed of gecompenseerd als integraal onderdeel van een minnelijke koop.</li> </ul>	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
	<p>4 Met betrekking tot de te verwachte bouw- en aanlegsschade wordt in het ontwerptractébesluit geen woord gerept. Enkel wordt aangegeven in beantwoording op eerdere zienswijze dat, bij schade, gebruikgemaakt kan worden van de beleidsregel nadeelcompensatie. Echter heeft Rijkswaterstaat de plicht om daar waar schade ten gevolge van werkzaamheden aannemelijk is, daar alvorens de uitvoering werkzaamheden een nulmeting plaats te laten vinden, waarbij tijdens de werkzaamheden eventuele trillingen en zettingen gedocumenteerd moeten worden door periodieke metingen plaats te laten vinden. Gezien het feit dat de werkzaamheden op diverse locaties, waaronder mijn locatie, potentieel schadegevoelig zijn voor de werkzaamheden door trillingen en eventuele tijdelijke bodembemaling, lijkt het mij van belang om de eerder vernoemde metingen al reeds toe te zeggen en al reeds voor de werkzaamheden te laten starten, zodat eventuele toekomstige disharmonie tot een minimum beperkt zal worden.</p>	<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>Voor het aspect gezondheid wordt verwezen naar de uitleg die is opgenomen in hoofdstuk 2.5.2 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>5 Als toevoeging op de documentatie met betrekking tot luchtkwaliteit zou ik de opmerking willen plaatsen dat er voor buiten stedelijke gebieden andere normen bestaan voor fijnstof 2,5 PM, dan de in de berekeningen toegepaste norm van 25 microgram per kubieke meter. De norm voor buiten stedelijk gebied ligt op 20 microgram per kubieke meter. De huidige waarde, met daarbij de toekomstige toename zoals berekend, komt dan zeer dichtbij maximale waarde. Indien de verkeersdruk sneller toeneemt, zal deze waarde mogelijk overschreden worden. Het lijkt mij aan te raden om in dergelijke situaties toch te kijken naar mogelijke oplossingen om een overschrijding van de norm te voorkomen. Bovendien geldt deze norm van 20 microgram per kubieke meter vanaf 2020 voor geheel Europa en dus ook voor de stedelijke gebieden waar momenteel de hogere norm geldig is, waardoor de berekeningen voor dit project feitelijk waardeeloos zijn, gezien de start pas vanaf 2019 zal zijn en de oplevering pas jaren later.</p> <p>Aanvullend op de luchtkwaliteit, wordt de luchtkwaliteit door de RIVM in samenwerking met de GGD direct langs de oostzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem en ook mijn perceel gekwalificeerd van matig, onvoldoende tot slecht. Zo is er geen wettelijke richtlijn voor één van de meest schadelijke fijnstoffen, roet ofwel elementair koolstof (EC) en zwarte koolstof (BC), waarvan de waarde tot 1,5 microgram per kubieke meter bij langdurige blootstelling een zeer grote verhoging geeft voor de kans op longkanker.</p> <p>Het ontbreken van een wettelijk kader, houdt niet in dat er bij de planning van infrastructurele projecten welke zijn bedoeld voor het lange termijn, dat het de overheid onthoudt om zich te conformeren aan de zorgplicht welke ze als overheid draagt tegenover haar bevolking. Er bestaat algemene bekendheid dat bepaalde concentraties aan stoffen in de lucht voor een verhoogd risico aan longziekten zorgt, en waardoor er duizenden mensen per jaar vroegtijdig te overleden komen. Een korte conclusie ontleent aan een norm welke binnen afzienbare tijd verlaagd zal worden, zal geen stand kunnen houden, gezien het project niet voor de wijziging norm opgeleverd zal kunnen worden.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlaagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 Tot slot graag nog een klein commentaar op het project als geheel (interventie rondom Gorinchem). De uiteindelijke baten van deze ingreep, waarbij veel belastinggeld wordt geïnvesteerd in een doelloos project, kan ik helaas niet helemaal ontdekken. Er wordt gesproken over een verbetering van de doorstroom, terwijl selectief hardnekkige bottlenecks worden genegeerd, en op andere plaatsen interventies plaatsvinden welke ik niet geheel kan volgen. Zo wordt er een dure nieuwe brug aangelegd, waar aan beide zijden veel werk verricht moet worden, maar waar het resultaat minimaal is (vergelijkbaar aan de interventie aan de A15 10 tot 20 jaar terug waarbij de werkzaamheden uiteindelijk heeft geresulteerd in een gelijk aantal beschikbare rijstroken als voor de werkzaamheden). Het knooppunt Gorinchem wordt niet ter handen genomen, en blijft zoals het is, en het al reeds niet voldoet aan de normen van vandaag en de toekomst. Ten noorden van Gorinchem komen twee vaste rijstroken met een spitsstrook aan de rechterkant van de weg, terwijl hier al enkele jaren een plusstrook aan de linkerzijde van de twee vaste banen ligt. Voor mij komt het over als lood om oud ijzer, en een verspilling van belastinggeld. Nu de bruggen meer ruimte gaan bieden, blijven er verschillende versmallingen in het traject en te korte voegstroken met daaropvolgend scherpe bochten op het knooppunt Gorinchem waar files zullen blijven ontstaan.</p>	<p>Aanpak van het knooppunt Gorinchem is geen onderdeel van de opdracht van de Minister tot wegverbreding op het traject A27 Houten - Hooipolder. Wel is recentelijk een MIRT-verkenning gestart voor de A15 Papendrecht - Gorinchem. De vervanging van de plusstrook (links) door een spitsstrook ter plaatse is niet bedoeld als capaciteitsuitbreiding, maar heeft als reden dat daarmee beter aangesloten wordt op de aansluitende weggedeeltes, waar ook een spitsstrook (rechts) wordt aangelegd. Anders dan het OTB voorziet het TB in de volledige vervanging van de Merwedebrug. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de doorstroming op het traject A27 Houten - Hooipolder verbetert door de capaciteitsuitbreiding. De Merwedebrug wordt toekomstvast ontworpen, wat betekent dat er ruimte beschikbaar is voor mogelijk toekomstige capaciteitsuitbreiding.</p>
ZWE-00252	<p>1 In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroeten.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00253	1	<p>De woonboerderij op perceel R1400 ligt op korte afstand van een groen talud naar de druk bereiden rijksweg A27. Al bijna tien jaar is er sprake van een mogelijke verbreding van de A27, en daarmee van grote onzekerheid ten aanzien van woongenot, verkoopbaarheid en voortzetting van bedrijfsvoering ter plaatse. Onzekerheid die een slopende druk heeft uitgeoefend op ons hele gezin.</p> <p>Het voornemen is nu om op perceel R 1400 een verbreding van de A27 te realiseren, waarbij de woonboerderij door een circa 7 à 8 meter hoge damwandconstructie aan drie zijden wordt omsloten: zo ongeveer het ergst denkbare scenario, want hoewel wonen lángs de snelweg niet altijd even prettig is, is wonen in de snelweg ronduit onleefbaar.</p> <p>Mijn bezwaren tegen deze plannen laten zich onderverdelen in vier categorieën. Graag verneem ik de gevolgen voor objecten Jachtdaan 36 en 36a ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>1 Woongenot  A De damwandconstructie belemmert de toetreding van dag- en zonlicht aan drie kanten van mijn woning;  B De damwandconstructie belemmert het zicht aan drie kanten van mijn woning;  C In plaats van tegen groen kijken we aan drie kanten tegen een steile (betonnen of stalen) wand aan;D De kortere afstand tot deze drukke transportroute zorgt voor een toename van geluidsoverlast. In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Ik zet daar mijn vraagtekens bij en ontvang hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning, waaruit geconcludeerd mag worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin voor een verre van optimale situatie zal zorgen;  E De trillingsoverdracht van deze harde damwandconstructie pal naast mijn monumentale, niet-gefundeerde woonboerderij vormt een constructief risico voor het pand;  F De damwandconstructie aan drie zijden beïnvloedt de natuurlijke luchtstroom en ventilatie rondom en in het pand, met valse trek en mogelijk vochtschade tot gevolg;  G De verbreding van de A27 maakt ernstige inbreuk op de privacy van de woning, ons gezin en de bedrijfsvoering, zowel tijdens de realisatie als daarna;  H Perceel R 1400 omvat kadastraal Jachtdaan 36 en 36a. Op Jachtdaan 36a heeft inspreker na toekenning van een mantelzorgindicatie een mantelzorgwoning gerealiseerd, compleet met nieuw aangelegde (nuts)leidingen en riolering. Door de voorgenomen verbreding neemt de leefbaarheid nu al af, laat staan na verbreding.</p> <p>2 Commerciële activiteiten  A De eigen zaak die ik voer en waarmee ik mijn brood verdien op perceel R 1400 bestaat in de zorg voor en begeleiding van mensen met een gedrags- en of leerstoornis aan de hand van oefeningen met paarden. Mijn cliënten hebben privacy, rust en ruimte nodig om tot de door mijn opdrachtgevers (zorginstanties en gemeenten) gewenste ontwikkeling te komen. Daarnaast hebben mijn paarden (de basis van mijn bedrijf), stallings-, weide- en uitloopmogelijkheden nodig. Door de voorgenomen inbouw in de snelweg wordt schade geleden in de vorm van aantasting privacy/ aanblik en genot van mijn zaak. Met als reëel risico dat ik mijn zaak niet zal kunnen voortzetten. De faciliteiten die ik met mijn zaak bied aan opdrachtgevers en cliënten kan ik bieden dankzij de huidige situatie van mijn bezit;  B De voorgenomen grondaankoop belemmert mij in mijn bedrijfsvoering en maakt er inbreuk op door de afname van het beschikbare perceeloppervlak en de stallingsmogelijkheden.</p>	<p>Ten behoeve van het project is besloten om het ontwerp op deze locatie te optimaliseren en de damwand hier te verwijderen en het talud te voorzien van een aardewal. Met deze wijziging in het ontwerp zal het volledige perceel van Jachtdaan 36/36a verworven worden. Aangezien het betreffende perceel volledig verworven wordt zijn de overige zienswijzepunten niet meer relevant.</p>
	2	<p>De mantelzorgwoning van inspreker is op grond van medische redenen twee jaar geleden gebouwd. Inspreker heeft hoge kosten gemaakt en hard gewerkt om ondermeer nieuwe leidingen en riolering aan te leggen en een huis voor mij te bouwen. Daar is lang over nagedacht vanwege de vraag of het wel kon en of het wel zin had vanwege de mogelijke plannen van Rijkswaterstaat om de A27 over ons terrein te verbreden.</p> <p>Inmiddels zijn de plannen van Rijkswaterstaat dan bekend: de verbreding van de A27 wordt inderdaad gerealiseerd op het perceel van inspreker (R 1400). Daarbij wordt de woonboerderij van de ouders van inspreker met een ongeveer 8 meter hoge harde damwand van beton of van staal aan drie kanten ingesloten. Het snelwegverkeer raast dan op een paar meter afstand langs en pompt de uitlaatgassen van nog wat dichterbij de lucht in. Die hoge, steile damwand komt in de plaats van de groene helling nu, waarover je weg kunt kijken. Wegkijken kan straks niet meer. Het zal zijn alsof je in de Gazastrook woont.</p> <p>De besluiten en plannen voor de verbreding van de A27 halen de woonzekerheid onderuit. Ze halen de zekerheid van de mantelzorgfaciliteit onderuit die is toegekend. Vertrekken en het vak en bedrijf van inspreker elders uitoefenen is door de plannen en besluiten ten aanzien van de A27, en straks door de realisatie ervan, dus niet mogelijk bij een marktverkoop van hun bezit. En als we op een of andere manier in staat worden gesteld te vertrekken, hoe moeten dan enerzijds de mantelzorgfaciliteit die we dankzij onze situatie konden realiseren en anderzijds de bedrijvigheid welke voorziet in het onderhoud van inspreker, gewaarborgd worden? Daarbij levert het maandenlange leven pal naast een bouwput met alle lawaai en rommel en bedrijvigheid en gebrek aan privacy van dien, nu al gigantische stress op. En straks, na de verbreding, komen die torenhoge harde damwand en de drukke snelweg op inspreker af, samen met alle toename van overlast van geluid, van luchtvervuiling, van fijnstof, van trillingen, en samen met alle vermindering van privacy en woongenot en van waarde van bezit en bedrijf. Het bovenstaande behelst stuk voor stuk bezwaren waarop inspreker graag inhoudelijk antwoord krijg van Rijkswaterstaat.</p> <p>Graag krijgt inspreker dan ook zo snel mogelijk zekerheid van Rijkswaterstaat over onze situatie en mogelijkheden, waarbij inspreker van mening is dat de overheid redelijke en billijke compensatie dient te bieden voor de ingrijpende waardevermindering van een zorgvuldig opgebouwde leef-, woon- en werkvoorziening waarop ze al jaren inbreuk maakt, eerst door een visie en dreigende plannen, vervolgens door de plannen en besluiten zelf. Bij een redelijke en billijke compensatie denkt inspreker aan een bestaande alternatieve, vergelijkbare leef-, woon- en werkvoorziening voor inspreker (en ouders) in de (wijde) omgeving of aan voldoende financiële compensatie om zo'n alternatief in de (wijde) regio te realiseren.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
ZWE-00256	1	<p>HET WEGHALEN VAN DE AFSLAG BIJ DE BRUG AFSLAG 21 IS VERKEERD.  DE BEDRIJVEN EN DE BUURTBEWONERS ZIJN OVER T HOOFD GEZIEN EN GAAN ER HARD OP ACHTERUIT.  ALLE VERKEER GAAT NU LANGST 1 KANT HANK IN.</p>	<p>Het verplaatsen van de bestaende afrit Hank naar het noorden is onderdeel van het Tracébesluit, waarbij de toe- en afrit worden gecombineerd op één locatie. Dit is het resultaat van een integrale afweging en leidt tot een verkeerskundig betere situatie. Alle effecten (verkeer, geluid, luchtkwaliteit) zijn onderzocht en daaruit is gebleken dat de toekomstige situatie voldoet aan de daarvoor geldende normen en streefwaarden. Zie de diverse Deelrapporten en de Toelichting van het Tracébesluit. Personen, organisaties of bedrijven die van mening zijn dat zij onevenredig worden benadeeld, kunnen een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00257	1	<p>Geluid:  Volgend op de uitleg op de hierboven genoemde informatieavond, en de in de documenten genoemde berekeningsmethoden is mij niet duidelijk geworden hoe de, ter hoogte van de schimmelpennincklaan 25, berekende geluidswaarden zijn berekend. Ik heb begrepen dat hiervoor beprede en goedgekeurde methoden zijn gebruikt, echter ik twijfel ten zeerste of deze voor dit referentiepunt juist zijn.</p> <p>Bijlage A__Basisberekeningen geluidbelastingen op geluidgevoelige objecten:</p> <p>Adres en postcode: Schimmelpennincklaan 25  Rekenmodel : 17141  Waarneemhoogte: 4,5 mtr.  Bestemming: 1  Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]: 61 dB  Toekomst zonder nieuwe maatregelen [dB]: 72 dB  Sanering (A B C): -  Toets- of streefwaarde [dB]: 61 dB  Benodigde reductie [dB]: 10.35 dB</p> <p>Uitgaande van deze berekende waarden begrijp ik dat de huidige geluidsbelasting (uitgangspunt maatregelen) op 61 dB zou liggen. De nieuwe streefwaarden zouden (op basis van nieuwe berekeningen) op 58 dB komen te liggen.</p> <p>Enkele eenvoudige metingen zowel op minder drukke dagen en tijden als tijdens spits hebben mij geleerd dat de reelee gemeten waarden gemiddeld boven de 67 dB liggen met pieken tot 78 dB. Nu zijn dit geen officiële metingen, echter uitgaande van het feit dat Lden/GPP waarden strafwaarden kent (op momenten dat geluidsoverlast zwaarder wordt beleefd) zal de waarde nog verder stijgen. Een meetafwijking van minimal 6 dB (67 dB gemeten min 61 dB berekend) betekend echter ruim 200% verschil (logaritmische schaal van decibel).</p> <p>Om deze reden stel ik voor dat er fysieke metingen worden verricht om de werkelijke geluidsbelasting te achterhalen. De voorgestelde maatregelen (absorberend geluidsscherm en dubbel-laags ZOAB zijn tenslotte bepaald aan de hand van de berekende waarde van 61 dB. De kans is dus zeer groot dat de maatregelen die getroffen moeten worden om op de nieuwe waarde van 58 dB uit te komen niet afdoende zijn. Er zit immer ruim 6 dB verschil tussen de aangenomen/berekende waarde en de werkelijke waarde. Wanneer je dit doorrekend naar de balasting einde project, betekend dit dat ook hier 6 dB teveel is.</p> <p>Hoewel de nieuwe omgevingswet nog niet van kracht is maar wel van kracht gaat worden, is het zeer waarschijnlijk dat na afloop van het project alsnog maatregelen genomen dienen te worden.</p> <p>Bij deze analyse is er geen rekening gehouden met reflectie van geluid tegen de flats in de wijk. Hier word took in de berekeningen geen rekening mee gehouden. Het geluid komt dus niet enkel van het verkeer als bron, maar ook van de weerkaatsing tegen de flats.</p> <p>Conclusie:  Nu meten betekend later minder uitgaven.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoor geluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen, van nieuw te plaatsen schermen en overige objecten zoals gebouwen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>2 Lucht vervuiling:</p> <p>Hetzelfde geld voor de luchtvervuiling waarbij er alleen berekende waarden zijn welke als uitgangspunt worden genomen. Hoewel men niet in de toekomst kan meten, kan men wel nu al de huidige belasting ten gevolge van luchtvervuiling worden gemeten.</p> <p>Opmerking die ik hierbij heb is dat (voorbeeld) de PM2,5 waarde van het verkeer ter plaatse van de schimmelpennincklaan 25 maar 3% bijdraagt (0,55 van 14) aan de fijnstof meting. Dit houdt in dat 97% van het fijnstof elders vandaan komt??</p> <p>Wanneer men 100 mtr verder de wijk in gaat, weg van de snelweg, daar is de waarde PM2,5 echter nog maar 0,21 wat dus ruim 100% minder is.</p> <p>Nu heb ik me laten vertellen op de informatieavond dat deze waarde bijvoorbeeld ook fijnstof ten gevolge van Sahara zand kan bevatten.</p> <p>De daadwerkelijk in mijn ogen gevaarlijke roetdeeltjes ten gevolge van de uitstoot van het verkeer is mijn inziens dus een veel hoger percentage dan wordt geschat.</p> <p>Ik zou graag de werkelijke waarde aan gevaarlijke deeltjes willen weten en dus ook het effect van de maatregelen die zijn voorgesteld.</p> <p>Eindconclusie:</p> <p>Gezien het belang van de bewoners aan de schimmelpennincklaan te Gorinchem is het raadzaam, en stel ik dat bij deze ook voor, om werkelijke metingen uit te voeren om de juiste uitgangspositie helder te krijgen.</p>	<p>Volgens het wettelijk kader is een toets aan de normen voor het nemen van een Tracébesluit voldoende. Het project is opgenomen in het NSL. Daarmee is verzekerd dat het project niet in strijd is met de grenswaarden. Het voorstel van inspreker om metingen langs de A27 uit te voeren is voor dit soort projecten niet de gebruikelijke methode. Dit neemt niet weg dat het uitvoeren van metingen waardevolle informatie kan opleveren. Bij Breukelen bevindt zich al een meetstation langs de snelweg A2. Vooral ultrafijnstof (ook wel elementair koolstof of roet) hebben momenteel de aandacht en worden verondersteld schadelijk te zijn voor de gezondheid. Voor ultrafijnstof zijn geen wettelijke grenswaarden vastgesteld. Om de luchtkwaliteit in Nederland verder te verbeteren zijn verschillende maatregelen nodig. Het meest effectief is om emissies te voorkomen en luchtvervuiling bij de bron aan te pakken. Dit gebeurt met Europese maatregelen, zoals aanscherping van de emissie-eisen voor auto's en vrachtwagen. Ook in Nederland worden maatregelen genomen, zowel door de Rijksoverheid (belastingmaatregelen) als door provincies en gemeenten (schoner openbaar vervoer). Ook sectoren als de intensieve veeteelt en industrie nemen maatregelen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Alle bronmaatregelen leiden er gezamenlijk toe dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in Nederland afnemen. Het effect van deze (inter)nationale maatregelen is zodanig dat de concentraties in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie, ondanks de komst van de aanpassingen aan de A27.</p>
	<p>3 Ik verwacht dat wanneer de huidige uitgangspositie van zowel een hogere huidige geluidsproductie als een zwaardere luchtvervuiling effect zullen hebben op de te treffen maatregelen. In een ongunstig geval zal het geluidsscherm hoger moeten worden en bijvoorbeeld met een boog over het wegdek aangebracht moeten worden.</p>	<p>De geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder wordt gemitigeerd door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en het vervangen van de bestaande schermen door nieuwe absorberende schermen. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wanden) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 57 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB en de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is hierbij met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat op het vlak van fijn stof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering van stikstofconcentratie optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijn stof worden niet overschreden. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee gering. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer benierkt.</p>
ZWE-00258	<p>1 Knooppunt Hoopolder</p> <p>Graag wil ik u nog eens vragen om uw motivatie om een verbindingsboog aan te leggen voor het verkeer vanuit A59-Zonzeel richting A27-Utrecht. Uit de huidige situatie valt reeds op te maken dat een verbindingsboog geen enkele toegevoegde waarde heeft. Het sorteervak richting Utrecht is nu ook nagenoeg altijd leeg. Dit om de eenvoudige reden dat iedereen in het rijtje staat te wachten voor het verkeer richting Den Bosch en het sorteervak helemaal niet kan bereiken. Ook de verbindingsboog zal straks altijd leeg zijn omdat dit verkeer ook weer in het rijtje staat tussen het verkeer dat naar Den Bosch wil rijden. Dat verkeer kan namelijk helemaal niet doorrijden omdat het nog steeds voor de verkeerslichten staat te wachten vanwege alle overige verkeersbewegingen die nog steeds met de VRI geregeld worden. KAPITAALVERNIETIGING is dat !</p> <p>Ik stel voor om het GOED te doen of anders gewoon NIETS te doen.</p> <p>In bijlage stuur ik u uw eigen conclusies nog eens toe over de huidige situatie. ONVOORSTELBAAR dat u hiermee door blijft gaan. Evenals de gevaren die de huidige situatie met zich meebrengt (zie bijlage) zal de nieuwe situatie hier ook niets aan verbeteren. Dus LEVENSGEVAARLIJK !</p> <p>U kunt uiteraard weer verwijzen naar allerlei procedures en alle berichten/waarschuwingen aan de kant schuiven. En als er straks ongelukken gebeuren zult u ook wel weer een uitweg vinden en de schuld bij anderen weg kunnen leggen. Toch wil ik u hierbij dringend verzoeken om eens een paar dagen boven op het viaduct te gaan staan om de situatie te beoordelen, uw verantwoordelijkheid te nemen en de problemen GOED aan te pakken.</p>	<p>In aanvulling op de onderstaande reactie, wordt opgemerkt dat met de realisatie van de verbindingsboog ter plaatse van de kruising van de A59 met de A27 meer ruimte ontstaat voor de overige verkeersstromen.</p> <p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoopolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder in het kader van het project A27 Houten – Hoopolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hoopolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoopolder om sluisverkeer te beperken.</p> <p>De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hoopolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit (zie de Nota van Wijziging voor een gebundelde beschrijving van deze maatregelen). Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.</p>
ZWE-00259	<p>1 Aanleg sloten, groenstroken en weg</p> <p>De gronden die cliënte dient af te staan ten behoeve van het ontwerptractébesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg met aan weerszijden een sloot en een groenstrook. Cliënte merkt op dat de indeling met twee sloten zorgt voor extra ruimtebeslag, waardoor zij een grotere hoeveelheid grond dient af te staan ten behoeve van het project. Cliënte ziet niet in waarom niet volstaan kan worden met de aanleg van een enkele sloot, in plaats van twee sloten, en verzoekt u om een en ander te motiveren.</p> <p>De aanleg van een enkele sloot zorgt ervoor dat cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de wegverbreiding. Daarbij merkt cliënte op dat een van de twee sloten stopt kort ten noorden van haar perceel, waardoor de noodzaak van een tweede sloot cliënte ontgaat. Indien volstaan kan worden met de aanleg van één sloot, is er eveneens geen noodzaak voor meerdere groenstroken, maar kan volstaan worden met maximaal één groenstrook. Op deze manier kan tevens ruimte bespaard worden, waardoor cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen.</p>	<p>Op enkele locaties zijn dubbele watergangen ontworpen. Dit is nodig om te kunnen voorzien in de afwatering van zowel de verbrede snelweg als de te verleggen parallelweg en de aanpalende percelen. Functioneel moeten percelen namelijk ontwaterd worden én moet een parallelweg afgescheiden worden van de rijksweg. Aan deze af scheiding is invulling gegeven door aanleg van een watergang omdat dit vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur verdient (alternatief zou zijn een verticale afscheiding). De tweede watergang dient voor afwatering van (landbouw)percelen en tegelijkertijd als waterbergingscompensatie voor de toename aan verharding en voor water dat elders in het peilgebied gedempt wordt. Alles afwegend is het in het ontwerp niet mogelijk om alle aanliggende percelen van particuliere grondeigenaren te ontzien.</p>
	<p>2 Onlogische indeling tracé</p> <p>Cliënte constateert dat de indeling van het tracé onlogisch is en niet efficiënt als wordt gekeken naar de agrarische bedrijfsvoering van cliënte. De tracé-indeling bevat namelijk enkele vreemde hoeken en heeft vrijwel geen rechte lijnen. De rechte lijnen zijn voor cliënte echter noodzakelijk om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van het perceel met (zware) machines ten behoeve van de landbouw. Cliënte verzoekt u om het tracé-ontwerp zodanig aan te passen dat er geen, althans zo min mogelijk, slecht bereikbare stukken grond ontstaan. Op deze manier blijft het perceel van cliënte optimaal bruikbaar voor de landbouw.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. Ter hoogte van het perceel van inspreker wordt een nieuwe afrit gerealiseerd. Omdat het ontwerp van deze afrit vanuit de richtlijnen bepaalde bochtstralen moet hebben is het toepassen van alleen rechte lijnen niet mogelijk. De vreemde hoeken waar inspreker op doelt zijn locaties waar bestaande watergangen op de nieuwe watergang langs de A27 aangesloten moet worden. Het aansluiten van deze watergang dient binnen de grenzen van het Tracébesluit te liggen. Aankoop van deze gronden is echter niet noodzakelijk. De aankoopgrens is op deze locatie dan ook zoveel mogelijk recht door getrokken.</p>
	<p>3 Aanleg op- en afrit</p> <p>Onkruid en schadelijke planten</p> <p>Ten zuidwesten van het perceel van cliënte is een op- en afrit met groenvoorziening beoogd. Cliënte vreest dat de groenvoorziening zal zorgen voor belemmeringen voor haar agrarische bedrijfsvoering. Het is namelijk zeer wel mogelijk dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënte, met alle negatieve gevolgen van dien.</p> <p>Cliënte merkt op dat zij nu al in grote mate last heeft en hinder ondervindt van de schadelijke effecten van bijvoorbeeld distels in de omgeving. Het verwijderen van het onkruid om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, is een grote financiële kostenpost voor cliënte. Haar verwachting is dat de hinder en overlast flink zal toenemen indien een grote groenvoorziening in het midden van de op- en afrit wordt gerealiseerd. Cliënte verzoekt u derhalve om de beoogde groenvoorziening in het midden van de op- en afrit te heroverwegen, rekening houdend met de agrarische percelen in de directe nabijheid van de op- en afrit. Cliënte wijst bijvoorbeeld op de mogelijkheid om een waterpartij te realiseren in plaats van een groenvoorziening, waardoor een belangrijk deel van de zojuist beschreven problematiek op voorhand wordt weggenomen.</p>	<p>Het gebied tussen de op- en afrit wordt voorzien van groenvoorzieningen. Dit betreft een mitigerende maatregel voor het verlies van functionaliteit van vlieermuisvliegroutes. Tevens maakt het groen onderdeel uit van de bomcompensatie. Indien u van mening bent dat hierdoor schade ontstaat kan u een beroep doen op nadeelcompensatie (zie punt hieronder). Het is niet altijd mogelijk om binnen de op- en afritten waterpartijen te realiseren. Vanuit verkeersveiligheid is dit vaak niet gewenst omdat waterpartijen de kans op aanrijdingen met vogels vergroten.</p>
		<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van bermen de Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regeling aan gehouden.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	<p>Wild</p> <p>Clïente vrees eventueel dat wild zich zal vestigen in de groenvoorziening, afhankelijk van hoe gemakkelijk de voorziening bereikbaar is voor dieren. De mogelijkheid dat wild zich vestigt in de groenvoorziening is voor cliënte volstrekt ongewenst, nu het wild schade kan toebrengen aan de gronden en gewassen van de nabij gelegen agrarische bedrijven. Clïente verzoekt u om te onderzoeken of wild zich mogelijkwerwijs kan vestigen in de groenvoorziening. Als deze mogelijkheid bestaat, verzoekt cliënte u om maatregelen te treffen die ervoor zorgen dat de vestiging van wild in de groenvoorziening onmogelijk, althans zo lastig mogelijk, wordt gemaakt.</p>	<p>Langs de betreffende percelen is een dubbele watergang en een parallelweg in het TB opgenomen. Er worden langs deze weg en watergangen geen extra groenvoorzieningen gecreëerd. Het gebied langs de watergangen is niet geschikt voor reëen of andere grazers. Het groengebied dat is gesitueerd binnen de nieuwe afslag ligt dusdanig geïsoleerd tussen wegen dat het niet aanmerkelijk is dat wild zich hier gaat vestigen.</p>
	5	<p>Lichtinval</p> <p>Clïente vrees dat de aanleg van de op- en afrit ervoor zorgt dat zij te maken krijgt met lichtinval van auto's die gebruik maken van de op- en afrit. De beoogde vorm van de op- en afrit zorgt er namelijk voor dat auto's een draai dienen te maken, waardoor de koplampen direct op het bedrijf en de woning van cliënte schijnen, met lichtinval en overlast tot gevolg. Clïente verzoekt u om te motiveren hoe hinder en overlast als gevolg van lichtinval door de op- en afrit wordt tegengegaan.</p>	<p>Gezien de afstand tussen de op- en afrit en de woning van inspreker (ca 450 meter) wordt geen zodanige hinder verwacht dat maatregelen noodzakelijk zijn. Het Tracébesluit voorziet hier dan ook niet in maatregelen. Mocht inspreker van mening zijn dat hij schade lijdt, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling. Zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op deze regeling.</p>
	6	<p>Huidige op- en afrit Hank</p> <p>De aanleg van de nieuwe op- en afrit ten zuidwesten van het perceel van cliënte zal zorgen voor een flinke toename van het aantal verkeersbewegingen op de Provincialeweg. Het is zeer wel mogelijk dat door de extra verkeersbelasting van de te realiseren op- en afrit er een overbelaste situatie ontstaat op de Provincialeweg, met (verkeers)hinder en overlast in de directe omgeving van het bedrijf van cliënte tot gevolg. Clïente is van mening dat hinder en overlast (deels) voorkomen kan worden als de suggestie van het CDA Werkendam wordt opgevolgd om ter compensatie een alternatieve ontsluiting te realiseren voor Hank en het achterland. Een alternatieve route ten zuiden van Hank zal de neotieve gevolgen van de nieuw te realiseren op- en afrit (deels) beperken.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek dan ten behoeve van het Tracébesluit is uitgevoerd blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de provinciale weg (N283) met 4% toeneemt (van 7.400 naar 7.700 motorvoertuigen per etmaal). Dit ligt ruim beneden de grenswaarden die uit oogpunt van Duurzaam Veilig gelden voor een dergelijke weg buiten de bebouwde kom. Voor (verkeers)hinder en overlast hoeft dan ook niet te worden gevreesd en een alternatieve ontsluiting is niet noodzakelijk. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op de effecten voor het onderliggend wegennet.</p>
	7	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënte echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Clïente wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER.</p>	<p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	8	<p>Geluid</p> <p>Clïente constateert dat er volgens het Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten -Hoopolder (pagina 49 en verder) ook na het treffen van bronmaatregel 7.1.1-A (tweelaags ZOAB) sprake is van een aantal overschrijdingen van geluidproductieplafonds. Voor deze overschrijdingen worden onderzoeksgebieden uitgezet met als doel om af te wegen of afschermdende maatregelen langs die delen van de A27 noodzakelijk zijn. De onderzoeksgebieden zijn opgenomen in figuur 12 bij het Akoestisch onderzoek. Clïente constateert dat haar bedrijfsperceel deels binnen het onderzoeksgebied is gelegen en deels erbuiten. De bedrijfswoning en het bedrijfsgebouw van cliënte zijn net buiten het onderzoeksgebied gelaten, terwijl deze gebouwen nu juist als geluidgevoelige objectendienen te worden aangemerkt. Voor cliënte is onbegrijpelijk dat haar gronden deels wel zijn opgenomen in het onderzoeksgebied, maar dat de woning en het bedrijfsgebouw buiten het gebied zijn gelaten. Een en ander klemt volgens cliënte te meer nu ten zuidwesten van haar bedrijfsperceel de grote op- en afrit dient te worden gerealiseerd, waardoor het op de weg had gelegen om het onderzoeksgebied ten oosten van de A27 bij Hank uit te breiden. Clïente verzoekt u om alsnog haar (bedrijfs)woning en bedrijfsgebouw bij het onderzoeksgebied inzake doelmatige afschermdende maatregelen te betrekken en om indien nodig maatregelen te treffen om geluidsoverlast op de gevel van de gebouwen van cliënten te beperken.</p>	<p>In de Wet milieubeheer zijn bestemmingen aangewezen die vanwege de bestemming of het gebruik ervan bijzondere bestemming tegen geluid nodig hebben. Het gaat hierbij onder andere om woningen, scholen, ziekenhuizen, etc. Bedrijfspanden en -woningen zijn niet aangemerkt als geluidgevoelig en zijn dus ook niet als zodanig meegenomen in het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de A27 Houten-Hoopolder. Los daarvan wordt de A27 waaronder het gedeelte ter hoogte van Hank van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) voorzien als onderdeel van het project A27 Houten-Hoopolder. Hiermee wordt voldaan aan de geldende geluidnormen en neemt de geluidbelasting zelfs af ten opzichte van een situatie zonder verbreding van de A27. Het in figuur 12 aangeduide onderzoeksgebied is gebaseerd op de resterende overschrijdingen van de geluidproductieplafonds na toepassing van bronmaatregelen en op de verplaatste referentiepunten als gevolg van de gewijzigde aansluiting Hank. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 50 meter van de A27 waarop het geluidproductieplafond wordt vastgesteld. Ter hoogte van de woning van inspreker worden de geluidproductieplafonds niet overschreden waardoor de woning geen overschrijding heeft van de toetswaarde (het maximale geluidniveau op de gevel). De huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 53 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder 52 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden.</p>
	9	<p>Water</p> <p>In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Clïente vrees dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat haar perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor zij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor haar bedrijfsvoering. Clïente kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat restteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Clïente verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreft echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	10	<p>Kavelruil</p> <p>Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Clïente dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	<p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.</p>
ZWE-00260	1	<p>Waterberging</p> <p>Het ontwerptractébesluit voorziet in de aanleg van een waterberging in de vorm van een grote sloot met aan weerszijden groenstroken. Clïent is verbaasd over het voornemen om waterberging met een grote(re) capaciteit te realiseren op de betreffende locatie, omdat de locatie nooit de functie van (grootschalige) waterberging heeft gehad. Clïent wijst erop dat er in de buurt van zijn perceel meerdere waterbergingen (in de vorm van poelen) aanwezig zijn (bijvoorbeeld van het waterschap), waardoor de noodzaak van de vergroting van de sloot hem ontgaat. Clïent verzoekt u derhalve om toe te lichten waarom u de capaciteit van de huidige sloot wenst uit te breiden, terwijl er in de directe omgeving reeds mogelijkheden tot waterberging zijn. Daarbij merkt cliënt op dat het vergroten van de sloot ervoor zorgt dat cliënt extra grond moet afstaan ten behoeve van het project. Het niet vergroten van de sloot zou ervoor zorgen dat cliënt een deel van zijn gronden kan behouden. Nu het bedrijf van cliënt ondermeer bestaat uit land- en akkerbouw is de betreffende grond voor cliënt van zeer groot belang. Voorts merkt cliënt op dat de vergroting (van de capaciteit) van de sloot risico's met zich meebrengt voor de bedrijfsvoering van cliënt op het moment dat de sloot de grotere hoeveelheden water niet meer kan afvoeren, bijvoorbeeld door hevige regenval. Het risico neemt daardoor toe dat grote hoeveelheden water het perceel van cliënt op stromen, met alle gevolgen van dien. Clïent gebruikt het betreffende perceel voor de teelt van gewassen. Een overstroming van de sloot kan ervoor zorgen dat de gewassen verdrinken, waardoor cliënt grote schade lijdt. Clïent verzoekt u om toe te lichten hoe dit risico zoveel mogelijk wordt vermeden.</p>	<p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 leidt tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem. Dit wordt opgevangen (gecompenseerd) door extra oppervlaktewater in het peilgebied aan te brengen. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden, vloeit voort uit beleid van het waterschap en is met het waterschap afgestemd. Het feit dat er in het gebied al waterberging aanwezig is heeft hier geen invloed op. Door de verbreding van de watergang wordt overstroming bij hevige regenval voorkomen.</p>
	2	<p>Groenstroken</p> <p>De aanleg van een groenstrook tussen de sloot en de gronden van cliënt baart cliënt zorgen als het gaat om de vorming van onkruid in de directe nabijheid van zijn akkerbouwland. In het geval dat de groenstrook niet of onvoldoende wordt bijgehouden, is het zeer wel mogelijk dat schadelijke planten, zoals distels, ontstaan. De korte afstand zorgt ervoor dat onkruid zich gemakkelijk kan verspreiden naar het perceel van cliënt, waardoor schade ontstaat en cliënt extra (verwijderings- en opruim)kosten moet maken. Clïent verzoekt u om toe te lichten hoe u wilt voorkomen dat onkruid de kans krijgt om zich in de directe nabijheid van het perceel van cliënt te ontwikkelen.</p>	<p>De groenstrook waar inspreker op doelt is ruimte dat is gereserveerd voor een onderhoudspad. Vanuit dit onderhoudspad wordt de te realiseren watergang langs de A27 onderhouden. Gezien het gebruik van deze strook wordt verwacht dat hinder door onkruid beperkt zal zijn.</p> <p>Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	3	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënt echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Clïent wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER. Clïent verzoekt u om deze overwegingen alsnog op te nemen.</p>	<p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van bermen de Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgeschreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regeling aan gehouden.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	<p>Water</p> <p>In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënt vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat zijn perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor hij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor zijn bedrijfsvoering. Cliënt kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënt verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënt u om een oplossing zodat het risico op overstroming van zijn landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreft echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	5	<p>Kavelruil</p> <p>Ten slotte wenst cliënt te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	<p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.</p>
ZWE-00261	1	<p>Toegangsweg</p> <p>Het bedrijfsperceel van cliënte is deels gelegen aan de Schenkeldijk, de Parallelweg en de Kalversteeg. Het ontwerptractebesluit zorgt ervoor dat cliënte een deel van haar gronden verliest. Daarnaast zorgt het ontwerptractebesluit ervoor dat de Schenkeldijk, de Parallelweg en de Kalversteeg dienen te worden aangepast om de wegverbreding mogelijk te maken, zodanig dat cliënte vreest voor de bereikbaarheid van haar perceel. Cliënte vreest dat de aanpassing van met name de Parallelweg en de Schenkeldijk zal zorgen voor belemmeringen in het verkeer van en naar haar bedrijf. Cliënte verzoekt u derhalve om toe te lichten hoe de bereikbaarheid van haar perceel gewaarborgd blijft. Daarbij wijst cliënte erop dat er ten behoeve van haar bedrijfsvoering regelmatig gebruik wordt gemaakt van (zware) transportvoertuigen en machines. Het is voor de bedrijfsvoering van cliënte van het grootste belang dat de bereikbaarheid van het perceel voor deze (zware) voertuigen optimaal gewaarborgd wordt.</p> <p>Cliënte wijst erop dat de Schenkeldijk als ontsluiting voor haar bedrijf momenteel niet ideaal is. Het zware verkeer ten behoeve van de bedrijfsvoering van cliënte dient namelijk kort langs de woonhuizen aan de andere kant van de Schenkeldijk te rijden. Het is daarom de wens van cliënte om een eigen toegangsweg te creëren conform onderstaande afbeelding, waarbij de gele lijn de gewenste toegangsweg voorstelt:</p> <p>De voorgestelde toegangsweg zorgt ervoor dat de Schenkeldijk wordt ontlast voor het zware bedrijfsverkeer van cliënte, alsmede voor de aan de Schenkeldijk gelegen woonhuizen. Daarnaast is de bereikbaarheid van het perceel van cliënte gewaarborgd. Cliënte verzoekt u om deze ontsluitingsmogelijkheid te betrekken bij uw overwegingen ten aanzien van het tractébesluit.</p>	<p>Het Tracébesluit tast de bestaande ontsluiting van het perceel aan de Schenkelweg niet aan waardoor de bereikbaarheid van het perceel gewaarborgd blijft.</p>
	2	<p>Ligging tracé</p> <p>Cliënte merkt op dat zij, in vergelijking met andere percelen die eveneens aan de Schenkeldijk zijn gelegen, verhoudingsgewijs veel meer grond dient af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen. Cliënte wijst met name op de percelen die zijn gelegen ten westen van haar perceel. Voor cliënte is onduidelijk waarom voor de percelen ten westen van haar perceel kan worden volstaan met een smalle strook grond ten behoeve van de realisatie van de nieuwe A27, terwijl zij een flink stuk grond dient af te staan. Cliënte verzoekt u om nader te motiveren waarom cliënte een veel bredere strook grond dient af te staan in vergelijking met naastgelegen percelen.</p>	<p>Vanwege de benodigde waterstructuur als gevolg van de wegverbreding is de strook grond van inspreker nodig voor watergangen aan weerszijden van de parallelweg. Dit is nodig om te kunnen voorzien in de afwatering van zowel de verbrede snelweg als de te verleggen parallelweg en de aanpalende percelen. De watergang tussen de snelweg en de parallelweg heeft daarbij tevens als functie om, in het kader van veiligheid, de snelweg af te scheiden van de parallelweg. Bijkomend voordeel met het toepassen van twee watergangen is dat deze bijdraagt aan de benodigde extra waterberging, die nodig is vanwege de toename van de hoeveelheid verharding. In het OTB was ter mitigatie van verlies van functionaliteit van vleermuisvliegrouetes beplanting aangebracht op het perceel van inspreker. Deze beplanting is in het Tracébesluit van het perceel verplaatst naar het talud van de A27 zodat er minder ruimtebeslag plaatsvindt op het perceel van inspreker. Op het perceel tegenover het perceel van inspreker is het doortrekken van de dubbele watergang niet mogelijk omdat op deze locatie gebouwen aanwezig zijn.</p>
	3	<p>Aanleg groenstroken en sloten</p> <p>De gronden die cliënte dient af te staan ten behoeve van het ontwerptractébesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg, een tweetal sloten en verschillende groenstroken. Cliënte merkt op dat het merendeel van de grond die zij verliest, wordt aangewend voor groenvoorziening. Gelet op de plankaart vreest cliënte dat bomen zullen worden geplant op de nieuw te realiseren groenstrook, hetgeen voor extra schaduwwerking op haar perceel landbouwgrond zal zorgen. De mogelijkheid van extra schaduwwerking is volgens cliënte uiterst ongewenst, omdat het deel van het perceel waar schaduw over valt minder of slecht bruikbaar is voor akkerbouwactiviteiten. Voorts vreest cliënte dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënte, met alle negatieve gevolgen van dien.</p> <p>Ten slotte vreest cliënte dat bladval van de bomen de op de akker staande gewassen en de bodem vervuult, hetgeen risico's met zich meebrengt voor de certificering van de gewassen. Cliënte is van oordeel dat het voor de landbouw praktischer is om geen groenstrook direct aangrenzend aan haar perceel te realiseren. Volgens cliënte kan volstaan worden met een sloot als natuurlijke grens. Aan de andere zijde van de sloot zijn immers al groenstroken beoogd. Cliënte verzoekt u derhalve om geen groenstrook op te nemen die direct aan haar gronden grenst. Afzien van de beoogde groenstrook zorgt er overigens ook voor dat cliënte een groter deel van haar perceel kan behouden. Indien er een sloot wordt aangelegd over het perceel van cliënte, wenst cliënte geen hinder te ondervinden door bijvoorbeeld maaisel afkomstig uit de sloot dat op haar landbouwperceel terecht komt.</p>	<p>De bestaande parallelweg wordt op dit punt verlegd. De betreffende groenstrook langs de parallelweg wordt ingericht met bomen ter mitigatie van het verlies van functionaliteit van vleermuisvliegrouetes. Ten opzichte van het OTB is de groenstrook die percelen van inspreker raakt ingekort en worden er tevens bomen aangeplant in de ruimte tussen de parallelweg en de A27. Het groen maakt onderdeel uit van de benodigde bomencompensatie. Ook vanuit landschappelijke inpassing is het wenselijk om bomen hier terug te brengen, omdat in de bestaande situatie de Parallelweg en Kalversteeg ook worden begeleid door bomen.</p> <p>Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	4	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Cliënte merkt op dat de plannen voor de wegverbreding ervoor zorgen dat de rijstroken van de A27 dichterbij de bewaarplaats komt te liggen. De ligging van het tracé dichterbij de bewaarplaats heeft tot gevolg dat de luchtkwaliteit in de buurt van de bewaarplaats verandert. Cliënte constateert dat de ventilatoren van de bewaarplaats aan de zijde van het bedrijfsgebouw zijn bevestigd die het dichtst bij de A27 ligt. De ventilatoren dienen als beluchting voor de opgeslagen aardappels. Cliënte vreest dat de verslechterde luchtkwaliteit negatieve effecten zal hebben op de luchtkwaliteit in de bewaarplaats en dat als gevolg daarvan de kwaliteit van de opgeslagen aardappels en andere producten negatief beïnvloed wordt. Een kwaliteitsverslechtering van de aardappels kan negatieve gevolgen hebben voor de certificering van de aardappels, waardoor afnemers minder of zelf geen interesse (meer) hebben in de aardappels, met alle (financiële) gevolgen van dien. Cliënte verzoekt u derhalve om te onderzoeken of de luchtkwaliteit in de omgeving van de bewaarplaats verslechtert, op zo'n manier dat deze negatieve invloed kan hebben op de opgeslagen producten en op de certificering van de producten. Als dat het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing (bijvoorbeeld in de vorm van filters in de ventilatoren) waardoor de kwaliteit van de opgeslagen producten wordt gewaarborgd.</p>	<p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van berm en Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze reguleering aan gehouden.</p> <p>In hoofdstuk 9 van het MER zijn de effecten van het project op de luchtkwaliteit weergegeven. Een aardappelbewaarplaats is echter geen gevoelige bestemming waarop luchtkwaliteitsnormen van toepassing zijn. Aangezien de effecten binnen de Europese normen blijven is eventuele schade aan de aardappels niet aannemelijk. Indien onverhoopt toch sprake van schade mocht zijn dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
	5	<p>Trillingen</p> <p>Ten aanzien van trillingen wordt in het milieueffectrapport (hierna: MER) gesteld dat trillingen tijdens de bouwwerkzaamheden of in de gebruiksfase, die via de ondergrond worden overgebracht, kunnen leiden tot schade aan gebouwen en hinder voor personen. Vervolgens wordt gesteld dat het project niet leidt tot noemenswaardige effecten ten aanzien van trillingen en dat dit aspect daarom niet verder is onderzocht in het MER. Cliënte kan bovestaande conclusie in het MER niet volgen, nu er wordt geconstateerd dat trillingen tot schade aan gebouwen kunnen leiden, maar dat dat aspect vervolgens niet verder wordt onderzocht omdat er geen sprake zou zijn van noemenswaardige effecten. Cliënte vraagt zich af hoe de conclusie kan worden getrokken dat er geen sprake is van noemenswaardige effecten, terwijl er geen onderzoek is gedaan naar mogelijke trillingshinder en de gevolgen daarvan. Gezien de ligging van de bewaarplaats verzoekt cliënte u om alsnog onderzoek te naar de mogelijke gevolgen van trillingen in zowel de realisatie- als de gebruiksfase.</p>	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voecoeranaen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
		<p>6 Kavelruil Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p> <p>7 Grondwaarde Ten slotte wenst cliënte op te merken dat zij vreest dat de beoogde ontwikkeling van het tracé zorgt voor een belangrijke daling van de waarde van haar grond. Het ligt volgens cliënte in de lijn der verwachting dat de waarde zal dalen door de ligging van het tracé in de zeer korte nabijheid van haar bedrijf.</p>	<p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.</p> <p>Indien u van mening bent dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 3.</p>
ZWE-00264	1	<p>Er is geen rekening gehouden met zicht locatie en de gevolgen voor de bedrijfsvoering omdat wij hier 100% vulling hebben (het terrein word 100% gebruikt) kunnen wij geen vierkante meter missen. Het is een zicht locatie met reclame uitingen aan de A27 wij hebben net een investering gedaan om de bedrijfsvoering optimaal in te passen en te koppelen aan onze locatie aan de A27 een geluidsscherm is daarom ook zeer onwenselijk.</p> <p>2 wij zullen ten gevolge van het tracé besluit ons bedrijf moeten staken in de huidige vorm dan wel verplaatsen. Als wij de mogelijkheid zouden krijgen om de grond aangrenzend aan ons perceel zouden kunnen gebruiken is ons probleem een stuk minder en het scheelt U een geluidsscherm etc.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Ten behoeve van zorgvuldige afweging van belangen is voor een aantal bedrijven onderzocht of de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar kan komen door de uitvoering van het project. Uit de analyse is gebleken dat bij geen van de bedrijven de continuïteit in gevaar komt. Wel kan sprake zijn van schade. Voor schade die ontstaat door de onteigening van de gronden wordt een volledige schadeloosstelling verstrekt op basis van de Ontheigeningswet. Overige schade komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding volgens de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.9 uit het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hetgeen inspreker heeft aangevoerd wordt niet aannemelijk dat de schade die kan optreden zodanig is dat deze in de weg staat aan de uitvoering van het Tracébesluit. Met de belangen van inspreker is gezien het voorgaande voldoende rekening gehouden.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p> <p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00265	1	<p>Ons bedrijf ligt op een zicht locatie met reclame uitingen aan de A 27. Door de verbreding van de berm is een deel van ons perceel nodig en dit schaadt de bedrijfsvoering dusdanig dat wij deze op de locatie zullen moeten staken. Door het geluidsscherm en de inlevering van de vierkante meters, is de locatie voor ons niet bruikbaar, voor de huidige bedrijfsvoering.</p>	<p>Ten behoeve van zorgvuldige afweging van belangen is voor een aantal bedrijven onderzocht of de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar kan komen door de uitvoering van het project. Uit de analyse is gebleken dat bij geen van de bedrijven de continuïteit in gevaar komt. Wel kan sprake zijn van schade. Voor schade die ontstaat door de onteigening van de gronden wordt een volledige schadeloosstelling verstrekt op basis van de Ontheigeningswet. Overige schade komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding volgens de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.9 uit het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hetgeen inspreker heeft aangevoerd wordt niet aannemelijk dat de schade die kan optreden zodanig is dat deze in de weg staat aan de uitvoering van het Tracébesluit. Met de belangen van inspreker is gezien het voorgaande voldoende rekening gehouden.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
ZWE-00266	1	<p>Ik vind dat er op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.</p>	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oelaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	2	<p>Er dient er een oplossing te worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	3	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Wordt hier aandacht in het programma van eisen voor de aannemer?</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	4	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen en woningen kunnen als gevolg daarvan gaan verzakken. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' speciale aandacht nodig heeft. In het OTB is hieraan echter geen aandacht besteed. Dit project mag pas uitgevoerd worden nadat goed onderzoek is uitgevoerd en voorzieningen zijn getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkómen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het OTB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begreid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden.	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op de luchtkwaliteit is onderzocht in het TB en waarom er vanuit het project geen mitigerende maatregelen voor luchtkwaliteit worden genomen. Vanuit het akoestisch onderzoek is gebleken dat op deze locatie een geluidsscherm van 1 meter hoog wordt gerealiseerd. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie bepanting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	7	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierin wordt in de OTB niet over gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
	8	Bovendien wordt wonen in De Hagen gevaarlijker wanneer er over de A27 gevaarlijke stoffen worden vervoerd worden. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	<p>Het aspect externe veiligheid, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft geen negatieve gevolgen voor het wonen in De Hagen. Daarnaast valt deze woonwijk buiten de contouren van het Plasbrand Aandachtsgebied (PAG) en het plaatsgebonden risico (PR-contour). In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuilstregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwedde leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwedde gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
ZWE-00267	1	Graag wil ik nog aanvullen op onze zienswijze van 15 juli 2016 met referentienummers 44734881 en 44735070 dat wij aan Mijnheer Wijnands kenbaar hebben gemaakt liever een grondruil zouden willen i.p.v. een verkoop. Een grondruil zou dan via de gemeente Zederik moeten komen omdat de achterliggende strook aan de gemeente behoort. Mijnheer Wijnands stond daar welwillend tegenover en zou zich daarvoor samen met Rijkswaterstaat voor willen inzetten.	
	2	De geluidswal vanaf het bedrijf van inspreker: Steenstraat 10 Meerkerk tot Burg. Slobaan Meerkerk bestaat uit de oude vuilnisbelt uit de 60-70e jaren van de Gemeente Meerkerk welke is toegedekt met een laag grond. Hierop zijn weer bomen geplaatst.	<p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Ter hoogte van de geluidswal zijn in de bestaande situatie bomen opgenomen. In de nieuwe situatie worden tussen de te verbreden A27 en de nieuw aan te leggen watergang deze bomen teruggebracht. Op deze locatie zijn nu ook al bomen aanwezig. De grond lijkt hierdoor dus geschikt om bomen te kunnen planten. In de uitvoeringsfase van het Tracébesluit zal dit nader worden bekeken.</p>
	3	Ja, tijdens de werkzaamheden zullen wij en onze huurder hinder en inkomstenderving ondervinden vanwege verkeershinder en het slecht bereikbaar zijn. Het te verkopen stuk grond zal ontruimd moeten worden en de rest zal opnieuw ingericht moeten worden. Waarschijnlijk zal ons terrein voor werkzaamheden bereikbaar moeten zijn en zal het dievengilde aantrekken.	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 afgerond.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00269	1	Wij ontvangen graag de bevestiging van RWS dat de bewegwijzering naar ons bedrijf, zowel langs de rijksweg alsmede op het onderliggende wegennet, behouden blijft.	In het Tracébesluit wordt de bewegwijzering langs de snelweg niet geregeld. Dit wordt in de uitvoeringsfase van het project nader uitgewerkt. De wens om de bewegwijzering naar de restaurants en hotel van inspreker te handhaven en/of terug te brengen wordt in de vervolgfase meegenomen.
	2	Behoud van het aantal parkeerplaatsen. In het ontwerp wordt een smalle strook van de te verwerven grond aangewend voor de verbreding sloot/berm langs de Zijkade. Dit gaat ten koste van bestaande parkeerplaatsen en opstelling vlaggenmasten van inspreker. Dit is absoluut niet gewenst.	De ruimte op het betreffende perceel is benodigd om het minimaal benodigde profiel met de watergang te kunnen realiseren. Ontwerp kan op deze locatie niet worden versmald
	3	Langs een tweetal evenwijdig (oost-west) lopende sloten ten noorden van het perceel F 855 worden, ter compensatie van te kappen bomen elders, twee dubbele bomenrijen geplaatst. Hierdoor zal het zicht op ons bedrijf (dat zich toch met name richt op de weggebruikers) vanaf de A27 voor het van het noorden komende verkeer sterk worden verminderd. Dit is absoluut niet gewenst.	Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheffingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.  De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.  De twee bomenrijen waren als aanbeveling in het landschapsplan opgenomen. Deze bomen zijn voor de landschappelijke inpassing en beoogde natuurwaarde in het gebied niet noodzakelijk maar wenselijk. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen zijn deze bomenrijen uit het Landschapsplan, welke is opgenomen in de bijlage van de toelichting van het Tracébesluit, verwijderd.
	4	Verklaring van de overheid dat bestaande en toekomstige eisen, die te maken hebben met het feit dat de rijksweg nu dicht tegen onze opstallen aan komt te liggen, niet op ons van toepassing zijn cq worden gecompenseerd (onder andere eisen bouwafstand t.o.v. de rijksweg en eisen brandwerende bebouwing).	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2. De toezegging die inspreker wenst, kan niet worden gedaan. Nu ligt enkel het project A27 Houten - Hooipolder ter beoordeling voor. Bij de schadeloosstelling die wordt berekend in het kader van de grondvererving wordt rekening gehouden met schade die optreedt voor het bedrijf.
	5	Onderzoek door RWS of vanaf de nieuw aan te leggen rotonde er niet een directe afslag naar ons terrein kan worden gemaakt.	Op deze locatie is het vanuit verkeersveiligheid en een goede verkeersafwikkeling niet mogelijk om een extra aansluiting te maken op de betreffende rotonde. Het ontsluiten van het restaurant valt tevens buiten de scope van dit project.
	6	Bevestiging door RWS dat tijdens de wegwerkzaamheden ons bedrijf voor het wegverkeer permanent bereikbaar blijft.	Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.  Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
	7	Voorts gaan we ervan uit dat met de verwerving van de grond er afdoende compensatie komt voor afstand grond/opstallen, minder waarde totaalcomplex, inkomensschade en compensatie kosten adviseurs.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00271	1	Om de volgende andere redenen verzoeken wij u dan ook om het OTB aan te passen t.a.v. de tijdelijke inrichting op het perceel A 1771:  1. Veiligheid en milieu De inrichting is gelegen op 12 m van een woning die bewoond wordt door een gezin met 4 jonge kinderen. Op grond van wetgeving en regelgeving t.a.v. fijn stof, geluid, en veiligheid zijn wij van mening dat dit onmogelijk is. Als we kijken naar het bedoelde terrein voor gebruikt mag worden dan mag het aangewezen terrein gebruikt worden voor o.a. opslag van materieel en materialen, installaties. Het is voorstelbaar dat dit brandstof voor het materieel is maar het kunnen ook andere brandbare materialen of gevaarlijke stoffen zijn. Het is onaanvaardbaar om dit voor te stellen op zo een korte afstand van een woning. Volgens de brochure Bedrijven en Milieuzonering van de VNG bedraagt de minimale afstand van een cat. 2 bedrijf al minstens 30 m. Volgens de opsomming in artikel 4 van het OTB wat er allemaal plaats mag vinden gaan we minimaal uit van categorie 3.2. Maar het is ook zeer goed voorstelbaar dat hetgeen er plaats gaat vinden, zal vallen in een nog hogere categorie. Als we slechts uitgaan van categorie 3.2. dan dienen de volgende afstanden in acht genomen te worden voor stof 30 m, voor geluid 10 m en voor gevaar 50 m. Hieraan voldoet het plan op geen enkele wijze. Op grond van de huidige wet-en regelgeving is het dan ook onmogelijk om de door u voorgestelde "tijdelijke" voorziening op deze locatie te handhaven.	In het TB wordt, anders dan in het OTB, de brug over de Lek volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkkerrein in het TB op te nemen. Het werkkerrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkkerreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren.
	2	Het verdwijnen van het groen op het perceel en in de omgeving. Alle (grote) bomen en struiken (bos) die thans er voor zorgen dat wij niet uitkijken op de snelweg A27 zullen worden omgehakt. Hierdoor worden wij geconfronteerd met het feit dat wij de komende decennia tegen een kaal hoog zandtalud en een nieuw te bouwen geluidsscherm aan zullen moeten kijken.	Er kan niet worden voorkomen dat het zicht op de huidige bomen met de uitvoering van dit project verloren gaat. Voor de verbreding van de A27 zal een deel van de bestaande bomen langs de A27 verdwijnen. Op deze locatie wordt het talud verbreed. De onderkant van het talud wordt op deze locatie voorzien van groenvoorzieningen en struiken.  Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	3	Daarnaast zullen wij met name gedurende de bouw zeer veel geluidsoverlast en zandstof (fijnstof) overlast hebben.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	4	Bovendien zijn wij er nog niet van overtuigd dat de nieuw te bouwen geluidsschermen zullen resulteren in voldoende vermindering van de geluidsoverlast. Naar onze mening is een scherm van 1 m te laag om de toenemende geluidsbelasting in de toekomst te weren.	Naast het 1 meter hoge scherm zal de A27 ten zuiden van de Lekdijk voorzien worden van een geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab. Deze maatregelen zorgen er voor dat het project A27 Houten-Hooipolder aan de geldende geluidnormen voldoet en dat de geluidbelasting zelfs afneemt ten opzichte van de situatie zonder verbreding van de A27.  De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	5	3. Voor de tijdelijke voorzieningen zijn er voldoende alternatieven voorhanden:  A. De voorziening inrichten aan de andere zijde van de A 27, hier ligt een terrein van vergelijkbare opp. wat geheel op wegniveau is gelegen. Zie bijgevoegde tekening en foto. Bijlage I  B. De tijdelijke voorziening geheel buitendijks realiseren, gelijk aan de overzijde van de rivier;  C. De tijdelijke voorziening achterop het perceel A 1771 en gedeeltelijk op het perceel A 1716 te realiseren. Zie bijgevoegde tekening.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.
	6	Mocht u besluiten om u besluit ten aanzien van perceel A 1771 te handhaven dan verzoeken wij u het gehele perceel met alle bijbehorende opstallen op te nemen in het TB en aan te wijzen als aan te kopen onroerend goed.	Anders dan het OTB gaat het TB uit van een volledige vervanging van de Hagesteijnsebrug. Daarvoor is extra ruimtebeslag nodig ten opzichte van het OTB en het talud van de nieuwe brug raakt een deel van het perceel van inspreker. Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheffingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.  De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.
	7	Wij zijn niet principieel tegen de wegverbreding. Echter, wij menen wel dat het OTB-tracé zoals dat nu ter goedkeuring bij u voorligt niet-noodzakelijke elementen bevat die geen enkele impact hebben op de voorgestane verbetering van de verkeersstromen maar wel een onevenredige negatieve impact hebben voor onze cliënten.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. Binnen de grens van het Tracébesluit mogen alleen gronden worden opgenomen die strikt noodzakelijk zijn voor het realiseren van het wegontwerp en de inpassing daarvan in de omgeving. Gronden die in eigendom zijn van inspreker worden deels geraakt door het te verbreden talud van de aanloop naar de nieuwe brug over de Lek. Het ruimtebeslag op deze gronden is noodzakelijk om de aanloop naar de brug en de verbreding van de A27 op deze locatie te kunnen realiseren.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00273	1	<p>aanvulling zienswijze binnen 2 weken na sluitingsdatum welke is toegezegd door Dhr. Wijnands van Rijkswaterstaat.</p> <p>Hierbij dienen en zienswijze in betreffende uw besluit ontwerptracebesluit mer a 27 hooipolder of ontwerpen .</p> <p>uw besluit heeft naar ons oordeel zwaarwegende bezwaren voor ons bedrijf gecreerd en daar liggen de volgende argumenten aan ten grondslag:</p> <p>In uw plan er een substantieel deel van het terrien afnemen waardoor de huurder van het perceel beperkt zal worden in het innoveren en het aanzien van het terrein zal verminderen, waardoor de omzet af kan nemen gezien dat gegeven zal er gesproken kunnen worden over een nadeel compensatie.</p> <p>eerder is het mede de vraag in hoeverre uw werkzaamheden de bedrijfsvoering van de huurder zal hinderen,waardoor de omzet af kan nemen, gezien dat gegeven zal er gessproken kunnen worden over een nadeelcompensatie.</p> <p>Verder is de mede de vraag in hoeverre uw werkzaamheden de bedrijfsvoering van de huurder hinderen in dat geval zal er rekening gehouden moeten worden met inkomstenderving.</p> <p>Het is ook van belang(met de huidige bestemming)dat de waarde van het totale perceel af zal nemen immers wordt het stallen van voertuigen beprekt.</p> <p>Het Is mede van belang welke prijs u hanteert voor de vergoeding van de strook grond die in ons bezit is en u meent nodig te hebben voor de verbreding van de a27</p> <p>Vooralsnog maken wij bezwaar tegen uw besluit vanwege het feit dat de manoeuvreerimte en de stallingplekken af zullen nemen, en welke nadeelcompensatie wordt dan door u toegepast?</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheingingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke vererving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p> <p>Aan de westzijde van de A27 zal de bestaande geluidswal gedeeltelijk afgegraven worden vanwege de verbreding van de westelijke rijbaan en zal er een damwand geplaatst worden. Deze damwand in combinatie met de kortere afstand van de rijbanen tot de geluidwal/damwand zorgt er voor dat het geluid beter afgeschermd wordt. Dat betekent dat het geluidproductieplafond ter plaatse niet overschreden wordt en er geen aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p>
ZWE-00275	1	<p>Volgens OTB zal het geluid bij mijn woning , nu 100 meter vanaf de weg, 62 dB bedragen (schatting).</p> <p>Volgens mij is de aanname te laag. Een verhoging van de geluidswal is op zijn minst nodig door de toename van het verkeer om nog in enigszins het welzijn in bewoning te bevorderen. Volgens tekening wordt er ook nog een stukje van de wal afgeknabbeld zodat we binnen de 100 meter komen te wonen.(Bestemmingsplan?) Voor een nieuwe wijk geldt immers nu al 52 dB. Het argument van o.a. ZOAB is zwak omdat er nu al Zoab is aangebracht.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat de persoonlijke belangen van inspreker wordt geraakt. Het perceel van inspreker wordt door de verbindingsoog geraakt. De inpassing daarvan is echter dusdanig ontworpen dat er één aaneengesloten agrarisch perceel resteert. De percelen die tussen de A27 en de verbindingsoog liggen zullen in het kader van de grondvererving worden verworven. Zie het punt hieronder voor meer informatie over eventuele nadelige gevolgen voor het resterende deel van het bedrijf.</p>
ZWE-00276	1	<p>Wij zijn eigenaar van het perceel in de oostelijke oksel van de A59 en A27 bij knooppunt Hooipolder, kadastraal bekend K3322, K4585 en K4586. De verbindingsoog van de A59 naar de A27 is over een gedeelte van mijn perceel geprojecteerd. Voor de uitvoering van het voorgenomen plan zal een deel van ons perceel aangekocht of onteigend moeten worden.</p> <p>Onze zienswijze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de huidige situatie is er sprake van een agrarisch perceel van ca 9 ha. Door de omvang, ontsluiting, waterhuishouding en ligging is dit voor de eigenaren en gebruikers een gangbaar en gewild perceel.</li> <li>- Met de beoogde verandering van het knooppunt Hooipolder wordt het totale oppervlak zo klein dat het perceel landbouwkundig minder geschikt zal zijn voor alle teelten die er nu wel plaats kunnen vinden.</li> <li>- Bovendien zal door de aan te leggen verbindingsoog de vorm van het perceel zodanig worden aangetast dat er veel incurante hoeken zullen ontstaan. De huidige indeling van de kavel zal sterk versnipperen.</li> <li>- De fly-over komt vlak langs het resterende agrarische perceel, op een hoogte van ca 7,85 meter. Voor een deel wordt hier ook nog een geluidsschermd geplaatst. Daarmee komt de hoogte op bijna 10 meter. Een groot deel van het perceel zal direct onder invloed van schaduwwerking landbouwkundig als verloren moeten worden beschouwd.</li> <li>- Verder zien wij het als een groot nadeel dat we in de toekomst voor een volledige aanpak van knooppunt Hooipolder wederom in een langdurige onteigeningprocedure terecht komen. Het resterende perceel is daarmee besmet en onverkoopbaar.</li> </ul> <p>Gezien het voorgaande is het niet realistisch dat het onderhavige perceel in de toekomst nog voor agrarische doeleinden geschikt zal zijn. Indien de plannen ongewijzigd in procedure worden gebracht, is het beter om het gehele perceel op te nemen in uw Tracébesluit, waardoor het gehele perceel verworven wordt voor de uitvoering van de plannen.</p>	<p>Ten behoeve van zorgvuldige afweging van belangen is voor een aantal bedrijven onderzocht of de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar kan komen door de uitvoering van het project. Uit de analyse is gebleken dat bij geen van de bedrijven de continuïteit in gevaar komt. Wel kan schade van de onteigening van de gronden worden een volledige schadevergoeding verstrek op basis van de Ontheingingswet. Overige schade komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding volgens de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.9 uit het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hetgeen inspreker heeft aangevoerd wordt niet aannemelijk dat de schade die kan optreden zodanig is dat deze in de weg staat aan de uitvoering van het Tracébesluit. Met de belangen van inspreker is gezien het voorgaande voldoende rekening gehouden.</p> <p>Vanuit rijksbeleid en beleid van het waterschap geldt bij projecten waar sprake is van het dempen van watergangen en het toenemen van verhard oppervlak dat het watersysteem op orde moet blijven. Te dempen watergangen en de toename van het oppervlak worden elders gecompenseerd. Daarnaast worden watergangen die worden doorsneden weer aangesloten op het bestaande watersysteem. Het ontwerp voor de aanleg van de verbindingsoog Hooipolder houdt hier rekening mee waardoor er geen gevolgen zijn voor het gebruik van het resterende deel van het agrarische perceel.</p> <p>De betreffende groenstroken die in het OTB waren opgenomen zijn, mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker, uit het TB verwijderd. Deze groenstroken, die voor de vliegrouthe van vleermuizen noodzakelijk waren, zijn verplaatst naar de Halve Zolenlijn op het grondgebied van gemeente Geertruidenberg. Het perceel van inspreker wordt door deze groeninpassing in het TB niet meer geraakt.</p>
ZWE-00277	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol Oost verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altana College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.</p>	<p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksweg, volgens de geldende ontwerprichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altana College, te versterken.</p> <p>In het kader van het project A27 Houten-Hooipolder zal de A27 voor het grootste deel voorzien worden van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab hetgeen de geluidstoename als gevolg van de verbreding mitigeert. Dit geldt ook voor het gedeelte tussen knooppunt Everdingen en de aansluiting Meerkerk (zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied). Met het aanbrengen van dit reducerend asfalt voldoet het project aan de geldende geluidnormen en zijn er geen aanvullende (scherm)maatregelen noodzakelijk. De geluidsschermen ter hoogte van de aansluiting Lexmond zijn noodzakelijk voor een aantal direct langs de A27 gelegen geluidsaneringswoningen. Dit zijn woningen met een dermate hoge geluidbelasting dat wettelijk is voorgeschreven dat er een geluidsaneringsonderzoek moet plaatsvinden naar doelmatige maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen. Uiteraard hebben deze schermen ook een positief effect op de verder afgelegen geluidgevoelige bestemmingen maar zijn ze niet noodzakelijk om aan de toetswaarde (het maximale geluidniveau op de gevel) uit de Wet milieubeheer te voldoen.</p>
ZWE-00278	1	<p>De gemiddeld berekende maximale geluidswaarde blijft ter hoogte van Lexmond telkens onder het denkbeeldige plafond, wel toevallig .</p> <p>Nog toevalliger is de constatering, dat ter hoogte van het de bebouwde kom van Lexmond het geluid 1 tot 3 dB afneemt, om vervolgens in het niet bewoonde gebied weer te stijgen tot boven het door vastgestelde maimale geluidplafond. Ook dit is toevallig, maar ja we kunnen als burger e.e.a. niet narekenen. Dus het blijft een blackbox en te manipuleren.</p> <p>Ook gaat u uit van gemiddelde geluidproductie per jaar. Toevallig ligt de kern Lexmond noord-oost van de A27. Volgens de windrozen is de windrichting 60% van het jaar zuid/zuidwest. Dus op de kern Lexmond gericht en in het bijzonder de nieuwbouw wijk waar onze woning is gelegen. Dus aan gemiddelde hebben wij niet zoveel. Bij een stevige wind uit die richting meet ik s'morgens tijdens de spits 80-85dB. en de overige tijd 70-75dB. Dan kunt u wel middelen maar wij zitten wel met een enorme geluidbelasting. En de berekende waarde gelden tot 2030, dus incl. groei van het verkeer</p> <p>Nu worden er aan de zuidzijde geluidsschermen geplaatst ter hoogte van Lexmond, maar niet aan de noord-oostzijde van Lexmond, m.u.v. de boerderijen langs de Driemolenseweg. Ik vind dat ter hoogte van kilometerpaal 49.9 tot 50.7 een doorlopend geluidsschermd moet worden aangebracht en niet alleen een laagje ZOAB extra. Hierdoor zal ons woongenot niet verder worden aangetast.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukke en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van storgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.</p>
ZWE-00279	1	<p>2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk</p> <p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen.</p> <p>Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht - minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00279	2	<p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	<p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327.</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn.</p> <p>Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	4	<p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispnreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
	5	<p>3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit.</p> <p>Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In de punten hieronder is een uitleg opgenomen over wijze waarop de effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht en hoe lokale factoren in de modellen zijn verwerkt (hanteren rekenmethode voor stedelijke omgeving). Daarnaast wordt uitgelegd waarom vanuit het project geen mitigerende maatregelen nodig zijn. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de arenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	6	<p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding</p> <p>In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	7	<p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00280	1	<p>Aan het belang van de uitoefening van mijn horecabedrijf, Theetuin Binnen &amp; Buiten wordt totaal voorbij gegaan aangezien in het tracebesluit een werkkerrein is ingetekend voor de aannemer om bouwmaterialen, keten en andere benodigdheden te plaatsen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden. Deze ruimte die hiervoor is ingetekend ligt direct tegenover mijn horecabedrijf Theetuin Binnen &amp; Buiten aan het Kerkeinde en grenst aan de toegangsweg naar de Theetuin. Momenteel bestaat deze ruimte uit een prachtige groenstrook met hoge bomen. Deze bomen ontnemen bezoekers van de theetuin het zicht op de A27 en de brug en geven het geheel een landelijk en rustig karakter.</p> <p>Voor mijn bedrijf is het van het grootste belang dat mijn gasten geen zicht hebben op bouwketen en andere materialen van de aannemer en zo min mogelijk overlast hebben van de werkzaamheden aan de brug. Ook de huidige goede bereikbaarheid van de theetuin dient gewaarborgd te blijven.</p> <p>Ik ben in 2011 gestart met Theetuin Binnen &amp; Buiten, deze horecagelegenheid biedt ruimte in de tuin aan fietsers, wandelaars en andere gasten om in alle rust te genieten van spijs en drank. Tevens dient het theehuis als vergaderlocatie. De afgelopen 5 jaren werk ik hard en met veel plezier om mijn gasten het naar de zin te maken. Dat de theetuin een succes is laten de cijfers zien (ieder jaar stijgt omzet en winst). Voor de toeristen in het land van Heusden en Altena is de theetuin een aanwinst. Gasten in de tuin zijn verrukt van de prachtige bloembedden en rustige en landelijke sfeer. Veelgehoorde opmerkingen zijn dat zij genieten van de bloemenpracht, helemaal tot rust komen in de tuin en de groene achtergrond van bomen een prachtig beeld vinden. (Dan bedoel ik de bomen in het talud aan de oostzijde waar het fietspad naar de Merwedebrug ligt). Zo kreeg ik laatst de opmerking van een inwoner van Sleeuwijk dat hij het gevoel had op vakantie te zijn in zijn eigen dorp.</p> <p>Ik maak mij veel zorgen hoe ik - wanneer de werkzaamheden aan de A27 en de Merwedebrug van start gaan - de komende jaren mijn huidige goede dienstverlening kan handhaven en de huidige rustige en landelijke uitstraling van mijn bedrijf gewaarborgd blijft, zodat gasten graag blijven komen en mijn inkomen gewaarborgd is. Voorts betekent de ingetekende ruimte voor materialen van de aannemer hoe dan ook grote overlast voor mijn gasten en mijn bedrijfsuitoefening. Deze ruimte kan beter worden toegewezen aan de Westkant van de Merwedebrug. Aan die kant is veel meer ruimte door de akkers die daar liggen en dat betekent veel minder overlast voor mijn bedrijf en mijn bureu. Ik stel u aansprakelijk voor alle mogelijke schade die ik de komende jaren oploopt als gevolg van de werkzaamheden aan de A27 en de Merwedebrug.</p>	<p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hoopolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p> <p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkkerrein in het TB op te nemen. Het werkkerrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de betreffende bomen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal nader gedetailleerd worden bepaald op welke locatie werkkerreinen noodzakelijk zijn. Indien een werkkerrein buiten de grenzen van het TB nodig zijn dan wordt hierover met de betreffende grondeigenaren in overleg getreden.</p>
	2	<p>In onze theetuin zien wij s'avonds veel vleermuizen vliegen. Is er rekening mee gehouden waar deze dieren verblijven? Voor de hand ligt dat dit in de bomen in de naaste omgeving van de theetuin is want blomen zijn belangrijke verblijfplaatsen voor vleermuizen, zowel in de zomer als in de winter. Allerlei holtes kunnen aantrekkelijk zijn voor vleermuizen, zoals verlaten spechtenholen of holen die door rotting bij een afgebroken tak ontstaan zijn. Is er onderzocht of het gebied dat staat ingetekend als werkruimte voor de aannemer geen zomer of winterverblijfplaats is voor vleermuizen?</p> <p>in en om mijn bedrijf gaat flora en fauna verloren. Momenteel hebben wij fazanten, hazen, groene en bonte spechten, vossen, uilen, roofvogels, reigers en soms zelfs een ree die in en om de theetuin lopen. Een heel aantrekkelijk gezicht voor mij zelf en mijn gasten. Dit alles zal verloren gaan in de komende jaren door overlast van de werkzaamheden.</p>	<p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkkerrein in het TB op te nemen. Het werkkerrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de aanwezige bomen en het groen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkkerreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.</p>
	3	<p>Mijn bedrijf zal schadelijke gevolgen ondervinden door de plannen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inkomstenderving door geluidsoverlast gedurende de werkzaamheden aan weg en brug, te weten:</li> </ul> <p>1. Het theehuis wordt regelmatig gehoord door bedrijven in de omgeving voor kleinschalige zakelijke bijeenkomsten (vergaderingen). Door de rustige locatie en de landelijke uitstraling van tuin en omgeving zijn zakelijke gasten zeer tevreden over mijn ambiance. Dit alles gaat verloren wanneer de werkzaamheden aan de brug zullen starten.</p> <p>2. Gasten, zoals wandelaars, fietsers en autochtonen zullen wegblijven bij geluidshinder en wanneer de rust in de tuin en het landelijke aanzien verloren gaat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inkomstenderving wanneer de bereikbaarheid van mijn bedrijf onvoldoende is</li> <li>- waardevermindering van mijn bedrijf en woning</li> <li>- geluidsoverlast na afronding van de werkzaamheden; omdat het wegverkeer zal toenemen met de aanleg van meer rijstroken en een tweede brug. Verkeer zal toenemen op de A27; als gevolg van een verbeterde doorstroming zal verkeer vanuit het zuiden richting Utrecht voor de A27 kiezen in plaats van de A7 om de huidige files aldaar te vermijden</li> </ul>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p>
			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomstenderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00281	1	dat wij aan Mijnheer Wijnands kenbaar hebben gemaakt liever een grondruil zouden willen i.p.v. een verkoop.	
	2	<p>1) Geluidsoverlast: bij navraag op de informatieavond d.d. 28 juni jl. Fort Altena te Werkendam, blijkt dat er mijn inziens onvoldoende rekening gehouden is met toename van de geluidsoverlast die ontstaat door verbreding van de A27 te hoogte van Kerkeinde te Sleeuwijk. Op de website Overheid.nl staat de volgende samenvatting: In deze circulaire adviseer ik u over de vergunningverlening op grond van hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer met betrekking tot de geluidhinder veroorzaakt door wegverkeersbewegingen van en naar de inrichting. Ik adviseer u om dergelijke geluidhinder in het vervolg te beoordelen op een wijze die nagenoeg overeenkomt met de wijze waarop verkeerslawaai wordt beoordeeld. Hiermee wordt de beoordelingswijze voor industrielawaai op basis van de Circulaire industrielawaai uit 1979 op dit punt verlaten.</p> <p>De nieuw voorgestelde beoordelingswijze houdt in dat aan de geluidsbelasting, veroorzaakt door aan de inrichting toe te rekenen verkeersbewegingen buiten het terrein van de inrichting, uitsluitend een maximum wordt gesteld in de vorm van een gemiddelde geluidsbelasting in een etmaal, en niet meer tevens een maximum aan de geluidsbelasting op een bepaald moment (piekniveau).</p> <p>Voorts acht ik het onder bepaalde voorwaarden acceptabel wanneer u bij vergunningverlening gebruik maakt van de bandbreedte tussen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en de maximale grenswaarde van 65 dB(A) op de gevels van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. Ik geef u hierbij in overweging om geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan indien een dergelijke overschrijding kan worden voorkomen door het treffen van bronmaatregelen of door (op kosten van de vergunningaanvrager te treffen) geluidwerende maatregelen in de overdrachtsweg. Wanneer het bevoegd gezag toch een hogere grenswaarde overweegt, kan rekening worden gehouden met de bestaande situatie, de mogelijkheden om geluidsgevoelige ruimten van betrokken woningen door gevelmaatregelen voldoende te beschermen en met de geldende grenswaarden uit de Wet geluidhinder.</p> <p>Allereerst wijs ik u op de voorkeursbandbreedte van 50 dB(A) en maximale grens van 65 dB(A). Bij navraag blijkt dat direct uitgegaan wordt van de maximale grens van 65 dB(A). Er meting resultaten van vele jaren geleden (2008) gehanteerd zijn, dus niet actueel. Bovendien heb ik zelf met een App op verschillende momenten op de dag en 's avonds meting uitgevoerd en constateer een veel hogere dB (A) dan welke bij het ontwerp tracébesluit zijn gehanteerd/waargenomen. Zelf heb ik begin juli 2016 waarden gemeten tussen de 75 dB(A) en 85 dB(A). Boven de 70 dB(A) is hinderlijk en boven de 80 dB(A) kan gehoorschade veroorzaken. Bovendien is er geen rekening gehouden met de 'drempels' in het wegdek op de Merwedebrug, die nu al voor veel geluidsoverlast zorgen. Ik verzoek u de geluidsmeting opnieuw, actueel en correct uit te voeren. En daarna de juiste maatregelen te treffen om de geluidsoverlast zoveel als mogelijk te beperken. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidswal (hogere dan 2 meter) bijvoorbeeld bedekt van groen, bijvoorbeeld klimop.</p> <p>Participant vreest meer geluidsoverlast door verbreding van de A27, vanwege meer rijstroken, meer verkeer en een tweede brug (zie tekstblokken hierboven).</p>	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
			<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p>
			<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p>
			<p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidsgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggewogen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p>
			<p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervolgtraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p>
	3	2) Beoogd werkterrein voor de aannemer. Ter hoogte van Kerkeinde 14 te Sleeuwijk bevindt zich in de kom van de oprit van het fietspad naar de Merwedeburg nu een strook hoge bomen. In het nieuwe plan staat aangegeven dat deze strook zou kunnen verdwijnen omdat de grond nodig zou zijn als werkgebied voor de aannemer. Deze strook bomen vormt nu een natuurlijke geluidswal en heeft veel waarde voor flora en fauna in dit gebied. Enkele voorbeelden zijn: de aanwezigheid van vele verschillende vogelnesten, aanwezigheid van vossen, fazanten, vlermuizen en sporadisch een hert of een ree. Het is daarnaast ook beeldbepalend voor de aangelegene woningen en omwonenden. Ook is het een aangename locatie voor fietsers waar zij in een groene omgeving verkeren en regelmatig een rustpauze nemen. De afbakening van het project ter hoogte van het fietspad naar de Merwedeburg ligt nu op de groenstrook die aansluit op de tuin van Kerkeinde 19 en de toegangsweg naar de woningen Kerkeinde 14 en 15. Zoals de afbakening nu is kan deze groenstrook mogelijk verdwijnen indien dit stuk grond nodig is als werkgrond. Participant stelt voor deze afbakening te verplaatsen naar de westzijde van de A27. Daar bevinden zich landerijen, een ruime groenstrook en staan huizen veel verder af van de te verbreden A27. Bovendien lijkt het logischer omdat aan de westzijde de verbreding en nieuwe brug over de Merwede gerealiseerd zullen worden.	<p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedeburg volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de aanwezige bomen en het groen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkterreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.</p>
	4	Dichtbij mijn bedrijfsruimte/ woning wordt de A27 verbreed waardoor er hoogst waarschijnlijk meer fijnstof ontstaat.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer henekert.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	5	Bovendien vreest participant waardevermindering en mogelijk on-verkoopbaarheid van zijn bedrijfsruimte/ woning. Participant's bedrijfsruimte is gelegen aan de rand van het traject; ter hoogte van het fietspad van Sleeuwijk naar de Gorinchemse brug aan de dijk, Kerkeinde 14 te Sleeuwijk.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	6	Participant heeft begrepen dat de inschattingen van het toekomstige verschil in geluidsniveau, voor en na de aanleg van de nieuwe snelweg/brug, moeilijk zijn te staven en berusten op algemene statistieken. Zo is er geen rekening gehouden met de 'drempels' in het wegdek op de brug, die nu al voor veel geluidsoverlast zorgen. Deze inschattingen geven veel onzekerheid en zorgen wat betreft de nieuwe situatie en de invloed hiervan op de mate van verkoopbaarheid van de bedrijfsruimte en het huis alsmede de eventuele waarde vermindering. Hierbij stel ik Rijkswaterstaat aansprakelijk voor alle mogelijk te lijden schade en waardevermindering.	<p>Zie eerdere reactie met betrekking tot geluidnormering en wet- en regelgeving en het antwoord op zienswijzepunt 5 (nadeelcompensatie).</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen, van nieuw te plaatsen schermen en overige objecten zoals gebouwen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00283	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een averschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.</p>
	2	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hoopolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw erop gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Hoputen-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	5	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Voor het ontwerpbesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe strengere normen en in het definitieve Trace Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het sneisheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer benoemd.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	8	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00284	1	De ligging van de houtwal/boombeplanting aan de zuidwestzijde van ons grasland zorgt voor schaduw en bladval op dit grasland. Bladval en schaduw zorgt voor een slechtere gewasopbrengst door verstikking, vematting en een lagere temperatuur op de grond/in de bodem. Het grasgewas kan zich moeilijker handhaven ten opzichte van (on)kruiden en mosachtigen. Daarnaast gaat het drogen van het grasgewas tot hooi veel moeilijker. Het binnenhalen van een tweede snede hooi in de nazomer is dan zonder meer niet meer mogelijk. De aanplant van een houtwal/boombeplanting langs onze perceelsgrens leidt dus tot een flinke vermindering van de gewas-, hooiopbrengst voor de paardenhouderij die thans zelfvoorzienend is. De paardenmest wordt over het grasland uitgereden en het gras wordt uiteindelijk als hooi aan de paarden gevoerd. Door het aanplanten van houtwallen en bomen wordt een ecologische kringloop in het agrarische gebied doorbroken.	De houtwallen die in het OTB ter hoogte van het knooppunt Hooipolder waren gesitueerd, zijn in het definitieve ontwerp verplaatst naar de locatie van de voormalige spoorlijn 'Halve Zolenpad'. Het perceel van inspreker wordt dan ook niet meer door dit ontwerp geraakt.
	2	De zuidwestelijke perceelsgrens van onze grond met het naastgelegen perceel, waarop de houtwallen/boombeplanting is geplaatst, is een watergang die onder de jaarlijkse onderhoudsplicht van het waterschap valt. Met de aanplant van deze houtwalbomen op het naastgelegen perceel kan deze watergang deels nog maar aan één zijde en deels helemaal niet meer worden onderhouden. Hierdoor kan een goede waterberging in en de waterafvoer door deze watergang niet langer worden gehandhaafd. Dit is niet aanvaardbaar. Voor het bevoegde waterschap is dit eveneens niet aanvaardbaar.	In het ontwerp is de locatie van deze bomenrij verplaatst naar de 'Halve Zolenlijn'. Op deze nieuwe locatie is een robuustere groenstructuur ontworpen. De betreffende houtwalbomen waarnaar wordt gerefereerd, zijn op deze locatie uit het Tracébesluit verwijderd.
	3	Uit de ontwerpplannen blijkt niet op welke wijze de houtwallen/boomaanplant worden beheerd en onderhouden. De houtwallen/boomaanplant vormen geen samenhangend geheel met de A27. Voor Rijkswaterstaat behoren deze elementen uit het ontwerpplan niet tot haar primaire taak, zijnde het berijdbaar houden van de A27 en haar knooppunten. Door de gescheiden ligging tussen de houtwallen/boomaanplant en de A27 kan het onderhoud buiten het zicht van de wegbeheerder raken. Het gevaar bestaat dan dat onderhoud aan de houtwal/boomaanplant slechts in zeer beperkte mate wordt uitgevoerd. Dit zorgt voor overwaaiend onkruidzaad, overhangende takken en uiteindelijk takken en bomen die bij zware wind kunnen afbreken en omvallen op ons naastgelegen perceel. Wanneer er gekozen wordt voor een derde, die contractueel de houtwallen/ boomaanplant aanlegt en/of onderhoudt, is deze derde voor ons bij nalatigheid niet direct aanspreekbaar. Wij zijn immers geen contractpartij. Deze optie stuit daarom op nog meer bezwaar, omdat hierbij het rechtstreekse verband met de A27, c.q. de wegbeheerder helemaal is verdwenen.	<p>De houtwallen die in het OTB ter hoogte van het knooppunt Hooipolder waren gesitueerd, zijn uit het ontwerp verwijderd en verplaatst naar de locatie van de voormalige spoorlijn 'Halve Zolenpad'. De bomen zijn op deze locatie aangebracht op gronden die in eigendom zijn van de gemeente Geertruidenberg. Beheer en onderhoud op particuliere percelen is derhalve niet meer aan de orde.</p>
	4	Voor de beoogde aanleg van deze houtwallen/ boomaanplant wordt verwezen naar een structuurvisie die in 2015 door de gemeente Geertruidenberg is vastgesteld. Een structuurvisie heeft formeel geen bindende rechtskracht en vormt derhalve niet de juridische basis voor het kunnen realiseren van de houtwallen/boomaanplant. Bij de totstandkoming van deze structuurvisie was het doel vanuit de bewoners om de A27 aan het zicht te onttrekken door het aanleggen van een grensvoeding direct langs de verbindingsboog Zonzeel-Utrecht van het knooppunt Hooipolder. Rijkswaterstaat geeft nu aan om de passanten vanaf de A27 het zicht op het polderlandschap te laten behouden. Vanuit deze twee standpunten zijn blijkaar de onder nummer 39 en 40 aangedulde houtwallen/ boomaanplant en andere houtwallen/ boomaanplant in het OTB-A27 opgenomen. Dit strooift niet met onze visie op de te plaatsen houtwallen/ boomaanplant.	De houtwallen die in het OTB ter hoogte van het knooppunt Hooipolder waren gesitueerd, zijn in het definitieve ontwerp verplaatst naar de locatie van de voormalige spoorlijn 'Halve Zolenpad'.
ZWE-00285	1	De gronden die cliënte dient af te staan ten behoeve van het ontwerpbesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg met aan weerszijden een sloot en een groenstrook. Cliënte merkt op dat de indeling met twee sloten zorgt voor extra ruimtebeslag, waardoor zij een grotere hoeveelheid grond dient af te staan ten behoeve van het project. Cliënte ziet niet in waarom niet volstaan kan worden met de aanleg van een enkele sloot, in plaats van twee sloten, en verzoekt u om een en ander te motiveren.	
		De aanleg van een enkele sloot zorgt ervoor dat cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de wegverbreding. Daarbij merkt cliënte op dat een van de twee sloten stopt kort ten noorden van haar perceel, waardoor de noodzaak van een tweede sloot cliënte ontgaat.	
		Indien volstaan kan worden met de aanleg van één sloot, is er eveneens geen noodzaak voor meerdere groenstroken, maar kan volstaan worden met maximaal één groenstrook. Op deze manier kan tevens ruimte bespaard worden, waardoor cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen.	
			Op enkele locaties zijn dubbele watergangen ontworpen. Dit is nodig om te kunnen voorzien in de afwatering van zowel de verbrede snelweg als de te verleggen parallelweg en de aanpalende percelen. Functioneel moeten percelen namelijk ontwaterd worden én moet een parallelweg afgescheiden worden van de rijksweg. Aan deze af scheiding is invulling gegeven door aanleg van een watergang omdat dit vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur verdient (alternatief zou zijn een verticale afscheiding). De tweede watergang dient voor afwatering van (landbouw)percelen en tegelijkertijd als waterbergingscompensatie voor de toename aan verharding en voor water dat elders in het peilgebied gedempt wordt. Alles afwegend is het in het ontwerp niet mogelijk om alle aanliggende percelen van particuliere grondeigenaren te ontzien.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	<p>Ten zuidwesten van het perceel van cliënte is een op- en afrit met groenvoorziening beoogd. Cliënte vreest dat de groenvoorziening zal zorgen voor belemmeringen voor de agrarische bedrijfsvoering van haar pachter. Het is namelijk zeer wel mogelijk dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënte, met alle negatieve gevolgen van dien.</p> <p>Cliënte merkt op dat haar pachter nu al in grote mate last heeft en hinder ondervindt van de schadelijke effecten van bijvoorbeeld distels in de omgeving. Het verwijderen van het onkruid om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, is een grote financiële kostenpost. Haar verwachting is dat de hinder en overlast flink zal toenemen indien een grote groenvoorziening in het midden van de op- en afrit wordt gerealiseerd. Cliënte verzoekt u derhalve om de beoogde groenvoorziening in het midden van de op- en afrit te heroverwegen, rekening houdend met de agrarische percelen in de directe nabijheid van de op- en afrit. Cliënte wijst bijvoorbeeld op de mogelijkheid om een waterpartij te realiseren in plaats van een groenvoorziening, waardoor een belangrijk deel van de zojuist beschreven problematiek op voorhand wordt weggenomen.</p>	<p>In het ontwerp zijn in het midden van de op- en afrit groenvoorzieningen voorzien. Dit betreft een mitigerende maatregel voor het verlies van functionaliteit van vleermuisvliegroutes. Tevens maakt het groen onderdeel uit van de bodencompensatie. Vanuit verkeersveiligheid is het niet altijd wenselijk om water binnen deze gebieden te realiseren. Het realiseren van water vergroot namelijk de kans op het aanrijden van vogels.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van bermen de Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgeschreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regeling aan gehouden.</p>
	3	<p>Cliënte vreest eveneens dat wild zich zal vestigen in de groenvoorziening, afhankelijk van hoe gemakkelijk de voorziening bereikbaar is voor dieren. De mogelijkheid dat wild zich vestigt in de groenvoorziening is voor cliënte volstrekt ongewenst, nu het wild schade kan toebrengen aan de gronden en gewassen van de nabij gelegen agrarische bedrijven. Cliënte verzoekt u om te onderzoeken of wild zich mogelijk kan vestigen in de groenvoorziening. Als deze mogelijkheid bestaat, verzoekt cliënte u om maatregelen te treffen die ervoor zorgen dat de vestiging van wild in de groenvoorziening onmogelijk, althans zo lastig mogelijk, wordt gemaakt.</p>	<p>Langs de betreffende percelen is een dubbele watergang en een parallelweg in het TB opgenomen. Er worden langs deze weg en watergangen geen extra groenvoorzieningen gecreëerd. Het gebied langs de watergangen is niet geschikt voor reën of andere grazers. Het groengebied dat is gesitueerd binnen de nieuwe afslag ligt dusdanig geïsoleerd tussen wegen dat het niet aanmerkelijk is dat wild zich hier gaat vestigen.</p>
	4	<p>De aanleg van de nieuwe op- en afrit ten zuidwesten van het perceel van cliënte zal zorgen voor een flinke toename van het aantal verkeersbewegingen op de Provincialeweg. Het is zeer wel mogelijk dat door de extra verkeersbelasting van de te realiseren op- en afrit er een overbelaste situatie ontstaat op de Provincialeweg, met (verkeers)hinder en overlast in de directe omgeving van het bedrijf van cliënte tot gevolg. Cliënte is van mening dat hinder en overlast (deels) voorkomen kan worden als de suggestie van het CDA Werkendam wordt opgevolgd om ter compensatie een alternatieve ontsluiting te realiseren voor Hank en het achterland. Een alternatieve route ten zuiden van Hank zal de negatieve gevolgen van de nieuw te realiseren op- en afrit (deels) beperken.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd voor het Tracébesluit blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de provinciale weg (N283) met 4% toeneemt (van 7.400 naar 7.700 motorvoertuigen per etmaal). Dit ligt ruim beneden de grenswaarden die uit oogpunt van Duurzaam Veilig gelden voor een dergelijke weg buiten de bebouwde kom. Voor (verkeers)hinder en overlast hoeft dan ook niet te worden gevreesd en een alternatieve ontsluiting is niet noodzakelijk. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op de effecten voor het onderliggend wegennet.</p>
	5	<p>In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënte echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënte wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verbruiksoBJECTEN een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verbruiksoBJECTEN. Voor alle overige verbruiksoBJECTEN is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	6	<p>De korte afstand tot de A27 zorgt er reeds in de huidige situatie voor dat cliënte constant (een bepaalde mate van) geluidsoverlast ervaart. Vooral in de zomer is de overlast alom aanwezig als cliënte bijvoorbeeld buiten zit of als zij een raam van haar woning open heeft staan. Cliënte vreest dat de overlast zal toenemen door de wegverbreding vanwege het grotere aantal voertuigen dat iedere dag voorbij zal rijden. Cliënt heeft moeite met de conclusie uit het akoestisch rapport dat een verbetering van de geluidsoverlast zal plaatsvinden door gebruik van het tweelaags ZOAB. De vrees van cliënte dat zij meer overlast zal gaan ervaren, wordt versterkt door het feit dat er geen geluidscherm is beoogd tegenover haar woning. Voor cliënt is onbegrijpelijk dat er geen geluidscherm wordt geplaatst, nu de behoefte aan geluidreducerende maatregelen zo dicht bij de A27 absoluut aanwezig is. Cliënt verzoekt u derhalve om geluidreducerende maatregelen te overwegen, zodat de woningen aan de Kortveldesteege worden beschermd tegen de geluidsoverlast afkomstig van de A27.</p>	<p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldende) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden, gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 56 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen gelijk blijft. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p>
	7	<p>In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënte vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat haar perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor zij en haar pachter ernstige (financiële) nadelen kunnen ondervinden. Cliënte kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënte verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
	8	<p>Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreft echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
ZWE-00286	1	<p>Cliënt constateert dat door de voorgenomen wegverbreding en de aanpassingen die daarmee gepaard gaan, de A27 inclusief bijbehorende geluidreducerende maatregelen, welhaast direct tegen zijn woning en bedrijf komen te liggen. Cliënt krijgt de A27 inclusief talud en geluidscherm letterlijk in zijn voortuin, waardoor een onleefbare en onwerkbare situatie ontstaat voor respectievelijk het wonen aan de Schenkeldijk en het werken. Voor cliënt is onbegrijpelijk dat de ontwerpplannen op deze manier ter inzage worden gelegd, zonder dat er een werkbare oplossing is voor de zorgelijke situatie op zijn perceel. Daarbij komt overigens dat Rijkswaterstaat volgens cliënt in een gesprek heeft erkend dat de geringe afstand zorgt voor een onleefbare situatie. Cliënt verzoekt u derhalve met klem om te onderzoeken welke oplossingen kunnen worden geboden ten aanzien van een aantal knelpunten die hieronder zullen worden geschetst.</p> <p>Cliënt constateert dat de grens van het tracé, in vergelijking met andere delen van het tracé nabij zijn bedrijf, belangrijk wordt versmald ter hoogte van zijn perceel. Cliënt wijst erop dat ten zuiden van zijn bedrijf een ruime strook grond is beoogd voor de aanleg van een parallelweg met groenvoorzieningen en dat ten noorden hetzelfde beeld zichtbaar is. De groenstroken dienen logischerwijs als buffer tussen de A27 en de naastgelegen percelen. Een dergelijke buffer is voor het perceel van cliënt niet beschikbaar, omdat het perceel van cliënt in de huidige situatie al dicht tegen de A27 is gelegen. Het stuit cliënt oprecht tegen de borst dat er overal in de directe nabijheid een buffer wordt gecreëerd om de negatieve effecten van de A27 deels tegen te gaan, terwijl een dergelijke buffer bij cliënt niet is voorzien.</p> <p>De huidige tracégrens wekt bij cliënt de indruk dat er is gekozen voor een zo goedkoop mogelijke oplossing ten koste van het woon-, leef- en werkklimaat van cliënt. Zulks kan vanzelfsprekend niet de bedoeling zijn. Cliënt verzoekt u derhalve om de huidige tracégrens te heroverwegen en om alsnog een redelijke afstand te creëren tussen de A27 en zijn perceel. Indien dat niet mogelijk is, is cliënt van oordeel dat het noodzakelijk is om hem uit te kopen en hem de mogelijkheid te geven om elders op het perceel een nieuwe (bedrijfs)woning op te richten, nu het woon- en leefklimaat op basis van het ontwerp-tracébesluit volledig verpest door de plannen.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en particulieren percelen zoveel mogelijk te ontzien. Op deze locatie kon echter niet worden voorkomen dat het perceel van inspreker wordt geraakt. Op deze locatie is gekozen om de watergang en groenbuffer, waar inspreker op doelt, niet door te trekken over het betreffende perceel. Dit om extra ruimtebeslag op het perceel te voorkomen en genoeg ruimte over te houden om de inrit van dit perceel aan te kunnen sluiten op de verschoven Parallelweg.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	De wegverbreding zorgt ervoor dat de rijstroken van de A27 nog dichterbij de woning en het bedrijf van cliënt komen te liggen. De geringe afstand zorgt ervoor dat cliënt naar zijn inschatting nog meer geluidsoverlast zal ervaren dan heden het geval is. Uit het akoestisch onderzoek zou echter blijken dat er zelfs sprake is van een afname van de geluidsoverlast, maar cliënt heeft moeite met dat standpunt, gezien de zeer korte afstand tussen de rijstroken van de A27 en zijn perceel.  Om de geluidsoverlast te beperken is een geluidsschermbecogd van maar liefst 5 meter, direct voor de woning van cliënt. Dit enorme geluidsschermbecogd dient ervoor te zorgen dat geluidsoverlast zoveel mogelijk wordt beperkt. Cliënt wijst er echter op dat het hoge geluidsschermbecogd er naar zijn inschatting zorgt dat geluid afkomstig van de Parallelweg wordt teruggekaatst door het geluidsschermbecogd op de gevel van cliënt door het geluidsschermbecogd.  Parallelweg. Volgens cliënt is met deze constatering ten onrechte geen rekening gehouden in het akoestisch onderzoek. Cliënt vreest meer geluidsoverlast als gevolg van geluid afkomstig van de Parallelweg dat wordt teruggekaatst op de gevel van cliënt door het geluidsschermbecogd.	Het bestaande geluidsschermbecogd van 3 meter hoogte zal in het kader van het project A27 Houten-Hoipolder vervangen worden door een geluidsschermbecogd van 3-5 meter hoogte. Dit schermbecogd zal aan beide zijden geluidabsorberend uitgevoerd worden waardoor de reflectie van geluid van op de parallelweg passerend verkeer zoveel mogelijk voorkomen wordt. Naast een hoger geluidsschermbecogd zal de A27 ter hoogte van Hank voorzien worden van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab. Deze maatregelen zorgen er voor dat de geluidtoename als gevolg van de verbreding gemitigeerd wordt en de geluidbelasting onder de maximale toetswaarde (Lden, GPP, het maximale geluidniveau op de gevel) blijft. Aangezien Schenkeldijk 4 tevens als saneringsobject is aangemerkt vanwege de hoge geluidbelasting geldt voor deze woning een strengere toetswaarde (saneringstreefwaarde van 60 dB). Uit de geluidonderzoeken die hebben plaatsgevonden in het kader van het Tracébesluit blijkt dat de saneringstreefwaarde ondanks het schermbecogd niet gehaald wordt. Hierdoor komt deze woning nog in aanmerking voor een geluidisolatie onderzoek dat na afronding van het Tracébesluit uitgevoerd wordt.
	3	Uit de plannen blijkt dat er een geluidsschermbecogd van 5 meter wordt opgericht op talud van 1 meter hoog met daarop een betonnen damwand van 1,80 meter hoog. Al met al wordt direct voor de woning van cliënt aldus een bouwwerk opgericht van bijna 8 meter hoog. Het bouwwerk heeft enorme negatieve gevolgen voor het zicht van cliënt en de lichtinval in de woning. De hoogte van het geluidsschermbecogd in combinatie met de zeer geringe afstand tussen het schermbecogd en de woning van cliënt, zorgt ervoor dat cliënt als hij naar buiten kijkt nog enkel talud, beton of geluidsschermbecogd ziet. Door de hoogte van het geheel is het zelfs lastig om de horizon te zien boven het geluidsschermbecogd. Daarbij komt dat de hoogte van het schermbecogd ervoor zorgt dat lichtinval in de woning van cliënt ernstig wordt beperkt. Een en ander klemt te meer nu het gaat om de woonkamer van cliënt waar de lichtinval ernstig zal worden belemmerd.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1. De randvoorwaarden en belangen binnen het ontwerp zijn soms conflicterend. Op deze locatie is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. De locatie van het schermbecogd is bepaald op basis van akoestisch onderzoek en de daarbij behorende regelgeving. Op deze locatie kon niet worden voorkomen dat het schermbecogd circa 1 meter dichterbij de woning van inspreker komt te staan.
	4	Cliënt wijst erop dat op zijn bedrijf regelmatig zware voertuigen, zoals vrachtwagens en trekkers, arriveren en vertrekken, bijvoorbeeld om voer te laden/lossen. Deze zware voertuigen hebben een vrij grote draaicirkel, waardoor het in de huidige situatie al lastig is voor deze voertuigen om het perceel van cliënt op en af te draaien. De plannen voorzien erin dat de ruimte voor deze voertuigen om te draaien zo mogelijk nog kleiner wordt, waardoor het lastig wordt voor de voertuigen om het perceel van cliënt te bereiken. Cliënt verzoekt u derhalve om een oplossing waardoor de bereikbaarheid van zijn perceel voor zware en/of lange voertuigen wordt gegarandeerd.	De Parallelweg schuift weliswaar iets richting het perceel van inspreker, maar de wijze van aansluiting verandert niet waardoor het perceel van inspreker nog, conform de huidige situatie, bereikbaar is. Voor de beantwoording van het overige deel van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.
	5	Cliënt constateert dat de indeling van het tracé onlogisch is en niet efficiënt als wordt gekeken naar de agrarische bedrijfsvoering van cliënte. De tracé-indeling bevat namelijk enkele vreemde hoeken en heeft vrijwel geen rechte lijnen.  De rechte lijnen zijn voor cliënte echter noodzakelijk om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van het perceel met (zware) machines ten behoeve van de landbouw. Cliënte verzoekt u om het tracé-ontwerp zodanig aan te passen dat er geen, althans zo min mogelijk, slecht bereikbare stukken grond ontstaan. Op deze manier blijft het perceel van cliënte optimaal bruikbaar voor de landbouw.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. Binnen de grens van het Tracébesluit mogen alleen gronden worden opgenomen die strikt noodzakelijk zijn voor het realiseren van het wegontwerp. Het is daarom niet mogelijk om in het ontwerp enkel rechte lijnen te gebruiken. De vreemde hoekjes waar door inspreker op wordt gedoeld betreffen hoofdzakelijk aantakkingen van bestaande watergangen op de nieuwe watergang parallel aan de A27. Het aansluiten van deze watergangen dient binnen de grens van het Tracébesluit te liggen. Het is echter niet noodzakelijk om voor deze aansluitingen gronden te verwerven. De aankoopgrens is in deze gevallen dan ook, indien mogelijk, rechtdoor getrokken.
	6	In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënt echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënt wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER. Cliënt verzoekt u om deze overweingen alsnog op te nemen.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hoipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.
	7	In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënt vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat zijn perceel overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor hij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor haar bedrijfsvoering. Cliënt kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteerft om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënt verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënt u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwarond zoveel mogelijk wordt beperkt.	De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang.  De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.
	8	Ten aanzien van trillingen wordt in het milieueffectrapport (hierna: MER) gesteld dat trillingen tijdens de bouwwerkzaamheden of in de gebruiksfase, die via de ondergrond worden overgebracht, kunnen leiden tot schade aan gebouwen en hinder voor personen. Vervolgens wordt gesteld dat het project niet leidt tot noemenswaardige effecten ten aanzien van trillingen en dat dit aspect daarom niet verder is onderzocht in het MER.  Cliënt kan bovengaande conclusie in het MER niet volgen, nu er wordt geconstateerd dat trillingen tot schade aan gebouwen kunnen leiden, maar dat dat aspect vervolgens niet verder wordt onderzocht omdat er geen sprake zou zijn van noemenswaardige effecten. Cliënt vraagt zich af hoe de conclusie kan worden getrokken dat er geen sprake is van noemenswaardige effecten, terwijl er geen onderzoek is gedaan naar mogelijke trillingshinder en de gevolgen daarvan. Gezien de ligging van de woning en gebouwen in de directe nabijheid van de A27, verzoekt cliënt u om alsnog onderzoek te naar de mogelijke gevolgen van trillingen in zowel de realisatie- als de gebruiksfase.	Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van "stillerende voecooraanbevelingen".  Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.  Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.  Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsg gebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hoipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.
	9	Ten slotte wenst cliënt te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënt dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.	Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.
ZWE-00287	1	Cliënte constateert dat door de voorgenomen wegverbreding en de aanpassingen die daarmee gepaard gaan, de A27 inclusief bijbehorende geluidreducerende maatregelen, welhaast direct tegen haar woning komen te liggen. Cliënte krijgt de A27 inclusief talud en geluidsschermbecogd letterlijk in haar voortuin, waardoor een onleefbare situatie ontstaat als het gaat om wonen aan de Schenkeldijk. Voor cliënte is onbegrijpelijk dat de ontwerpplannen op deze manier ter inzage worden gelegd, zonder dat er een werkbare oplossing is voor de zorgelijke situatie op haar perceel. Daarbij komt overigens dat Rijkswaterstaat volgens cliënte in een gesprek heeft erkend dat de geringe afstand zorgt voor een onleefbare situatie. Cliënte verzoekt u derhalve met klem om te onderzoeken welke oplossingen kunnen worden geboden ten aanzien van een aantal knelpunten die hieronder zullen worden geschetst.  Cliënte heeft op haar perceel een grote tuin waarin zij hobbymatig tuint. De tuin is gelegen tussen haar woning en de A27. De wegverbreding heeft tot gevolg dat cliënte een fors deel van haar tuin dient af te staan ten behoeve van de wegverbreding. Het gaat cliënte aan het hart dat zij een stuk van haar tuin en aldus van haar hobby dient op te geven ten behoeve van de wegverbreding. Cliënte verzoekt u om een oplossing te zoeken waardoor cliënte haar hobby in de toekomst kan blijven uitoefenen.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Op deze locatie is het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk gehouden. Ten behoeve van de wegverbreding en de geluidsmaatregelen die genomen moeten worden, moet de parallelweg circa 1 meter worden verschoven en op een verkeersveilige manier worden ontworpen. Deze verschuiving heeft als gevolg dat het perceel van inspreker wordt geraakt.  Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onderroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".





ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc.) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	4	<p>In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënt vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat zijn perceel overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor hij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor haar bedrijfsvoering. Cliënt kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënt verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënt u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreft echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	5	<p>Ten aanzien van trillingen wordt in het milieueffectrapport (hierna: MER) gesteld dat trillingen tijdens de bouwwerkzaamheden of in de gebruiksfase, die via de ondergrond worden overgebracht, kunnen leiden tot schade aan gebouwen en hinder voor personen. Vervolgens wordt gesteld dat het project niet leidt tot noemenswaardige effecten ten aanzien van trillingen en dat dit aspect daarom niet verder is onderzocht in het MER. Cliënt kan bovstaande conclusie in het MER niet volgen, nu er wordt geconstateerd dat trillingen tot schade aan gebouwen kunnen leiden, maar dat dat aspect vervolgens niet verder wordt onderzocht omdat er geen sprake zou zijn van noemenswaardige effecten.</p> <p>Cliënt vraagt zich af hoe de conclusie kan worden getrokken dat er geen sprake is van noemenswaardige effecten, terwijl er geen onderzoek is gedaan naar mogelijke trillingshinder en de gevolgen daarvan. Gezien de ligging van de woning en gebouwen in de directe nabijheid van de A27, verzoekt cliënt u om alsnog onderzoek te naar de mogelijke gevolgen van trillingen in zowel de realisatie- als de gebruiksfase.</p>	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeervoer'. Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	<p>Ten slotte wenst cliënt te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënt dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p> <p>Overigens merkt cliënt daarover nog op dat er tot op heden zeer weinig bekend is over mogelijkheden tot kavelruil of de aankoop van zijn gronden. Cliënt zit daardoor in onzekerheid over de (on)mogelijkheid om elders grond in bezit te krijgen. Het had volgens cliënt op de weg gelegen om daarover eerder duidelijkheid te verschaffen. Cliënt verzoekt u derhalve om die duidelijkheid alsnog zo spoedig mogelijk te verstrekken.</p>	<p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.</p> <p>Ter hoogte van de betreffende percelen aan de oostzijde van de A27 worden geen bomen geplant. De strook tussen de A27 en de westelijke watergang betreft een onderhoudspad ten behoeve van onderhoud van de watergang.</p>
ZWE-00289	1	<p>Aanleg sloten, groenstroken en weg De gronden die cliënt dient af te staan ten behoeve van het ontwerpbesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg met sloten en een groenstrook. Cliënt merkt op dat deze indeling zorgt voor extra ruimtebeslag, waardoor hij een grotere hoeveelheid grond dient af te staan ten behoeve van het project. Cliënt ziet niet in waarom niet volstaan kan worden met de aanleg van een enkele sloot, in plaats van twee sloten, en een minder brede groenvoorziening en verzoekt u om een en ander te motiveren. De aanleg van een enkele sloot zorgt ervoor dat cliënt minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de wegverbreding. Daarbij merkt cliënt op dat een van de twee sloten stopt in de bocht van zijn perceel, waardoor de noodzaak van een tweede sloot cliënt ontgaat.</p> <p>Indien volstaan kan worden met de aanleg van één sloot, is er eveneens geen noodzaak voor meerdere groenstroken, maar kan volstaan worden met maximaal één groenstrook. Op deze manier kan tevens ruimte bespaard worden, waardoor cliënt minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen. Gelet op de plankaart vreest cliënt dat bomen zullen worden geplant op de te realiseren groenstrook, hetgeen ervoor zorgt dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënt, met alle negatieve gevolgen van dien. Met deze constatering is volgens cliënt ten onrechte geen rekening gehouden met het opstellen van de plannen.</p>	<p>Op enkele locaties zijn dubbele watergangen ontworpen. Dit is nodig om te kunnen voorzien in de afwatering van zowel de verbrede snelweg als de te verleggen parallelweg en de aanpalende percelen. Functioneel moeten percelen namelijk ontwaterd worden én moet een parallelweg afgescheiden worden van de rijksweg. Aan deze afleiding is invulling gegeven door aanleg van een watergang omdat dit vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur verdient (alternatief zou zijn een verticale afscheiding). De tweede watergang dient voor afwatering van (landbouw)percelen en tegelijkertijd als waterbergingscompensatie voor de toename aan verharding en voor water dat elders in het peilgebied gedempt wordt. Alles afwegend is het in het ontwerp niet mogelijk om alle aanliggende percelen van particuliere grondeigenaren te ontzien.</p> <p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van berm en Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgeschreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde "Distelverordening". Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regeling aan gehouden.</p> <p>Als gevolg van de verbreding van de A27 is het noodzakelijk de parallelweg op te schuiven en wordt ter plaatse van percelen van inspreker een dubbele waterstructuur aangelegd, zie voor een toelichting de voorgaande beantwoording. Een gedeelte van de watergang is dusdanig breed dat er een tweezijdig onderhoudspad noodzakelijk is, vanuit eisen van het waterschap. Het onderhoudspad aan de perceelszijde sluit aan op het onderhoudspad bij de aansluitende watergang. Dit alles maakt dat er sprake is van ruimtebeslag op de percelen van inspreker met als gevolg dat de percelen smaller worden. Dit is helaas niet te voorkomen.</p>
	2	<p>Versmalling perceel De ontwerpplannen zorgen voor een versmalling van het perceel van cliënt. Cliënt merkt op dat de bewerkingsrichting van de percelen, gezien vanaf de plankaart, horizontaal is, terwijl het perceel juist in de breedte wordt versmald. Door de versmalling is de huidige bewerkingsrichting van het perceel niet meer logisch, waardoor de richting gewijzigd zal moeten worden. Een wijziging van de bewerkingsrichting is mogelijk, doch kost tijd en middelen. Cliënt verzoekt u om met deze constatering rekening te houden in de definitieve plannen.</p> <p>Onlogische indeling tracé Cliënt constateert dat de indeling van het tracé onlogisch is en niet efficiënt als wordt gekeken naar de agrarische bedrijfsvoering van cliënt. De tracé-indeling bevat namelijk enkele vreemde hoeken en heeft vrijwel geen rechte lijnen.</p> <p>De rechte lijnen zijn voor cliënt echter noodzakelijk om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van het perceel met (zware) machines ten behoeve van de landbouw. Cliënt verzoekt u om het tracé-ontwerp zodanig aan te passen dat er geen, althans zo min mogelijk, slecht bereikbare stukken grond ontstaan. Op deze manier blijft het perceel van cliënt optimaal bruikbaar voor de landbouw.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	Luchtkwaliteit In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënt echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënt wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënt geen overwegingen terug in het MER.	           In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer benerkt In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.
	4	Water In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënt vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat zijn perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor zij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor zijn bedrijfsvoering. Cliënt kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënt verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënt u om een oplossing zodat het risico op overstroming van zijn landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.	           De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.  De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.
	5	Kavelruil Ten slotte wenst cliënt te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënt dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren. Tot op heden zijn er volgens cliënt helaas nog geen (oriënterende) gesprekken gevoerd over vervangende grond, terwijl zulks wel op de weg had gelegen, aldus cliënt.  Overigens wijst cliënt erop dat het waterschap ongeveer 2 ha grond in eigendom heeft vlakbij de percelen van cliënt. Deze percelen zouden volgens cliënt kunnen dienen als ruilvercellen voor de grond die cliënt verliest ten behoeve van de <del>wegverbreding van de A27</del> <del>mits het waterschap daarmee kan instemmen</del>	           Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend. Naar aanleiding van deze ingediende zienswijze is het ontwerp van de paddepoel aangepast. In het nieuwe ontwerp wordt het betreffende perceel niet meer door de poel geraakt. De TB kaart is hierop aangepast.
ZWE-00290	1	Aanleg paddepoel Cliënt constateert dat zijn gronden enkel worden geraakt door het ontwerpbesluit vanwege de kennelijke wens om een paddepoel aan te leggen op zijn gronden. Voor cliënt is onbegrijpelijk dat hij een deel van zijn schaarse landbouwgrond dient op te geven ten behoeve van een paddepoel. Daarbij komt dat cliënt niet de link ziet tussen de huidige plannen om de A27 te verbreden en de aanleg van een paddepoel op zijn gronden. Cliënt verzoekt u om een en ander te motiveren.	
	2	Luchtkwaliteit In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënte echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënte wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER	           In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer benerkt In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.
	3	Water In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënte vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat haar perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor zij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor haar bedrijfsvoering. Cliënte kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënte verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.	           De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.  De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.
	4	Kavelruil Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.	           Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.
ZWE-00291	1	Aanleg weg, groenstroken en sloot De gronden die cliënte dient af te staan ten behoeve van het ontwerpbesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg, een sloot en verschillende groenstroken. Cliënte merkt op dat het merendeel van de grond die zij verliest, wordt aangewend voor groenvoorziening. Gelet op de plankaart vreest cliënte dat bomen zullen worden geplant op de nieuw te realiseren groenstrook, hetgeen voor extra schaduwwerking op haar perceel landbouwgrond zal zorgen. De mogelijkheid van extra schaduwwerking is volgens cliënte uiterst ongewenst, omdat het deel van het perceel waar schaduw over valt minder of slecht bruikbaar is voor haar akkerbouwactiviteiten. Voorts vreest cliënte dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënte, met alle negatieve gevolgen van dien. Ten slotte vreest cliënte dat bladval van de bomen op de akker staande gewassen en de bodem vervuult, hetgeen risico's met zich meebrengt voor de certificering van de gewassen. Cliënte is van oordeel dat het voor de landbouw praktischer is om geen groenstrook direct aangrenzend aan haar perceel te realiseren. Volgens cliënte kan volstaan worden met een sloot als natuurlijke grens. Aan de andere zijde van de sloot zijn immers al andere groenstroken beoogd. Cliënte verzoekt u derhalve om geen groenstrook op te nemen die direct aan haar gronden grenst. Afzien van de beoogde groenstrook zorgt er overigens ook voor dat cliënte een groter deel van haar perceel kan behouden. Indien er een sloot wordt aangelegd over het perceel van cliënte, wenst cliënte geen hinder te ondervinden door bijvoorbeeld maaisel afkomstig uit de sloot dat op haar landbouwperceel terecht komt.	           De betreffende groenstrook langs de parallelweg wordt ingericht met bomen. De bestaande parallelweg wordt op dit punt verlegd. Het groen betreft een mitigerende maatregel voor het verlies van functionaliteit van vliegroutes. Ten opzichte van het OTB is de groenstrook die percelen van inspreker raakt ingekort en worden er tevens bomen aangeplant in de ruimte tussen de parallelweg en de A27. Het groen maakt onderdeel uit van de benodigde bomencompensatie. Ook vanuit de landschappelijke inpassing is het wenselijk om bomen hier terug te brengen, omdat in de bestaande situatie de parallelweg ook wordt begeleid door bomen.
	2	Uitrit Cliënte merkt op dat zich aan de zuidwestkant van haar perceel een uitrit bevindt, waarmee landbouwvoertuigen vanaf de openbare weg het perceel op kunnen rijden. De uitrit is deels binnen de tracégrens gebracht, waardoor het voor cliënte onduidelijk is of de uitrit in de nieuwe situatie behouden blijft. Cliënte benadrukt dat een uitrit noodzakelijk is voor de toegankelijkheid van haar perceel. Indien de huidige uitrit niet behouden blijft, verzoekt cliënte u om elders op het perceel een uitrit naar de openbare weg te realiseren.	           In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht. Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van berm en Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze oëzuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regelgeving aan gehouden. Waar de ontsluiting van percelen wordt aangetast, wordt deze hersteld. De bereikbaarheid wordt derhalve gegarandeerd.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	<p>Onlogische indeling tracé</p> <p>Clïente constateert dat de indeling van het tracé onlogisch is en niet efficiënt als wordt gekeken naar de agrarische bedrijfsvoering van cliënte. De tracé-indeling bevat namelijkkele vreemde hoeken en heeft vrijwel geen rechte lijnen door de groenvoorziening die is beoogd op de gronden van cliënte. Nut en noodzaak van de extra groenvoorziening ontgaat cliënte, omdat op de gronden die zijn gelegen tussen de A27 en de Kalversteeg reeds een groenvoorziening is ingetekend. De rechte lijnen zijn voor cliënte echter noodzakelijk om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van het perceel met (zware) machines ten behoeve van de landbouw. Cliënte verzoekt u om het tracé-ontwerp zodanig aan te passen dat er geen, althans zo min mogelijk, slecht bereikbare stukken grond ontstaan. Op deze manier blijft het perceel van cliënte optimaal bruikbaar voor de landbouw.</p>	<p>Aan de zuidwestzijde van het perceel is de begrenzing in het ontwerp aangepast zodat er één rechte lijn op de resterende percelen ontstaat.</p>
	4	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënte echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënte wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	5	<p>Water</p> <p>In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënte vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat haar perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor zij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor haar bedrijfsvoering. Cliënte kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënte verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	6	<p>Kavelruil</p> <p>Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	<p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.</p> <p>Het perceel van inspreker wordt geraakt door de verbindingsboog die aan wordt gelegd vanaf de A59 naar de A27 richting Utrecht. De groenstrook die op deze locatie zichtbaar is vormt het talud van het grondwerk dat benodigd is om deze verbindingsboog over de A59 heen te realiseren. Het talud dient te voldoen aan de daarvoor geldende ontwerprichtlijnen en eisen vanuit beheer en onderhoud en kan op deze locatie niet worden aangepast om het ruimtebeslag te verkleinen.</p>
ZWE-00292	1	<p>Ligging tracé</p> <p>Clïent merkt op dat het tracé de noordwesthoek van zijn perceel doorsnijdt. De doorsnijding is voornamelijk het gevolg van de wens om een sloot en een flinke groenstrook aan te leggen parallel aan de weg. Voor cliënt is onbegrijpelijk dat een dergelijke grote groenstrook is beoogd, terwijl hij daardoor een deel van zijn gronden dient af te staan. Cliënt verzoekt u derhalve om de groenstrook in grootte aan te passen, zodanig dat zijn gronden niet worden geraakt door de plannen.</p>	<p>Het perceel van inspreker wordt geraakt door de verbindingsboog die aan wordt gelegd vanaf de A59 naar de A27 richting Utrecht. De groenstrook die op deze locatie zichtbaar is vormt het talud van het grondwerk dat benodigd is om deze verbindingsboog over de A59 heen te realiseren. Het talud dient te voldoen aan de daarvoor geldende ontwerprichtlijnen en eisen vanuit beheer en onderhoud en kan op deze locatie niet worden aangepast om het ruimtebeslag te verkleinen.</p>
	2	<p>Overigens zijn er volgens cliënt alternatieve tracés voorgesteld, die direct over het perceel van cliënt lopen en waardoor een cliënt een groter deel van zijn perceel zou moeten afstaan ten behoeve van de ontwikkeling. Cliënt hecht eraan om te vermelden dat hij sterk negatief staat tegenover dergelijke alternatieven, omdat zijn huidige areaal aan (landbouw)grond onmisbaar is voor de bedrijfsvoering. Cliënt wijst er daarbij op dat grond steeds belangrijker wordt voor een duurzame en toekomstgerichte veehouderij.</p>	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 1 en hieronder voor meer informatie met betrekking tot het beheer van de groenstrook.</p>
	3	<p>Aanleg groenstrook en sloot</p> <p>De grond die cliënt dient af te staan ten behoeve van het ontwerpbesluit zal grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een groenstrook en een sloot. Op het naburige perceel wordt eveneens een groenstrook met een flinke omvang beoogd. Gelet op de groenstrook met de grote(re) omvang vreest cliënt dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënt, met alle negatieve gevolgen van dien. Cliënt is van oordeel dat het voor de landbouw praktischer is om een kleinere groenstrook te realiseren. Daarmee wordt het risico op schade door onkruid en schadelijke planten zoveel mogelijk beperkt.</p>	<p>Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van berm en Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regelgeving aan gehouden.</p> <p>Op het perceel van inspreker dient de huidige bomenrij aangevuld te worden om te fungeren als vliegroute voor vleermuizen. Dit is een maatregel die noodzakelijk is om negatieve effecten op vleermuisroutes binnen het TB te mitigeren. Het vlak dat is aangegeven binnen het TB dient hiervoor te worden verworven. Uw aandachtspunt wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen. Voor de verwerving van deze gronden vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar.</p>
	4	<p>Percelen K677 en K3485</p> <p>Clïent merkt op dat op de percelen K677 en K3485 een rij knotwilgen is beoogd volgens het ontwerpbesluit. Een ander dient te worden gerealiseerd conform onderstaande afbeelding: Cliënt vreest dat de bereikbaarheid van beide percelen wordt belemmerd door de plaatsing van de rij knotwilgen. De knotwilgen belemmeren namelijk het huidige (onverharde) landweggetje waar cliënt gebruik van maakt om met (zware) landbouwmachines (zoals oogstmachines) bij de percelen te komen. De huidige plaatsing zorgt ervoor dat cliënt de percelen niet of enkel zeer lastig kan bereiken. Cliënt verzoekt u derhalve om in het tracébesluit rekening te houden met de bereikbaarheid van zijn percelen.</p>	<p>Op het perceel van inspreker dient de huidige bomenrij aangevuld te worden om te fungeren als vliegroute voor vleermuizen. Dit is een maatregel die noodzakelijk is om negatieve effecten op vleermuisroutes binnen het TB te mitigeren. Het vlak dat is aangegeven binnen het TB dient hiervoor te worden verworven. Uw aandachtspunt wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen. Voor de verwerving van deze gronden vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar.</p>
	5	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënt echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënt wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER. Cliënt verzoekt u om deze overweelingen alsnog op te nemen.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	6	<p>Water</p> <p>In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënt vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat zijn perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor hij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor zijn bedrijfsvoering. Cliënt kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënt verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënt u om een oplossing zodat het risico op overstroming van zijn landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00293	1	<p>Vergroting van de verzorgingsplaats</p> <p>De afgelopen periode zijn er veel contacten geweest met Rijkswaterstaat over uitbreiding van de verzorgingsplaats. Deze uitbreiding is wenselijk om de volgende redenen:</p> <p>Parkeerproblemen</p> <p>Uitbreiding is om te beginnen noodzakelijk met het oog op de parkeersituatie op de verzorgingsplaats, die in de huidige situatie reeds zeer problematisch is. Dit leidt tot gevaren voor de verkeersveiligheid (o.a. omdat vrachtauto's en personenauto's worden geparkeerd op plaatsen die daarvoor niet zijn bedoeld, met als gevolg verkeersonveilige situaties) en gevaren voor de openbare orde, door spanningen die ontstaan rond parkeren.</p> <p>Met de uitbreiding van de capaciteit van de weg zal dit probleem nog verder worden vergroot. Om aan de parkeernormen te voldoen en met het oog op de verkeersveiligheid en openbare orde is het noodzakelijk om de parkeer capaciteit op de verzorgingsplaats aanzienlijk te vergroten. Door de aangekondigde komst van een elektrische laadvoorziening op de verzorgingsplaats van een derde (Mr. Green) is dit probleem nog verergerd. Ofschoon deze voorziening vooralsnog niet ten koste is gegaan van parkeerplaatsen is de potentiële ruimte voor aanleg van nieuwe parkeerplaatsen wel verminderd. Beoogde uitbreiding onderneming.</p>	De door u benoemde redenen die voor u uitbreiding wenselijk maken, zijn helder. De beantwoording van uw inhoudelijke zienswijzepunten treft u hieronder aan.
	2	<p>Inspreker is daarnaast bezig met de uitbreiding van haar onderneming. Rijkswaterstaat heeft laten weten dat dit zeker een optie is en had in eerdere ontwerpen ook volop ruimte gereserveerd voor uitbreiding van de verzorgingsplaats.</p> <p>Uitbreiding en vormgeving op- en afritten dient onderdeel te zijn van het tracébesluit en hieraan ten grondslag liggende onderzoeken. Clienten hebben er bij meerdere gelegenheden op aangedrongen om de uitbreiding van de verzorgingsplaats in het tracébesluit op te nemen in samenhang met de beoogde wegverbreding en nieuwe op- en afritten. Uit het ontwerp blijkt echter dat het voornemen is dat de afrit zoals die langs de verzorgingsplaats loopt middels een gewoon bestemmingsplan wordt gerealiseerd (dat leidt clienten af uit het feit dat de aansluiting wordt benoemd als "autonome ontwikkeling"). Dit is onwenselijk omdat de wegverbreding, nieuwe afrit en uitbreiding van de verzorgingsplaats integraal en bij voorkeur in het kader van het tracébesluit geregeld dienen te worden. In ieder geval dient de afrit zo aangelegd te worden dat de beoogde uitbreiding niet wordt geblokkeerd.</p> <p>Graag vragen clienten nogmaals aandacht voor het belang, om de uitbreiding van de verzorgingsplaats op te nemen in het tracébesluit en om de vormgeving van de op- en afritten zorgvuldig af te stemmen op de toekomstige inrichting van de verzorgingsplaats. Het is van belang om ook bij het ontwerp van de op- en afritten en bij de verwerving van grond voor de wegverbreding en bij de aanleg van de waterhuishouding (sloot), die in de huidige plannen het gebied tussen de nieuwe afslag en de weg in tweeën deelt, rekening te houden met de toekomstige uitbreiding om te voorkomen dat nog tijdens de voorbereiding van het tracébesluit en/of het ontwerpbestemmingsplan of kort hierna weer nieuwe trajecten doorlopen moeten worden, aangelegde voorzieningen weer aangepast dienen te worden en onnodige meerkosten gemaakt dienen te worden met het oog op de noodzakelijke uitbreiding van de verzorgingsplaats.</p> <p>Clienten menen dat de op- en afritten tot het project behoren en daarom in het tracébesluit opgenomen horen te worden en ook in de onderliggende onderzoeken meegenomen hadden dienen te worden. Door dit niet te doen heeft Rijkswaterstaat niet voldaan aan de op haar rustende (onderzoeks)verplichtingen en is het ontwerpbesluit onzorgvuldig voorbereid althans onvoldoende gemotiveerd.</p> <p>Bij de onderzoeksdocumenten bevindt zich tevens een onderzoek naar verkeerskundige aspecten en naar sociale veiligheid. In dit kader had de situatie op de verzorgingsplaats, inclusief de parkeerproblematiek en hieruit voortvloeiende problemen meegenomen moeten worden.</p>	<p>Het bestemmingsplan Gorinchem-Noord waarnaar u verwijst, is inmiddels onherroepelijk en daarmee is de aansluiting van het bedrijf op de nieuwe aansluiting planologisch geregeld. Voor het Tracébesluit A27 Houten - Hoopolder is dit bestemmingsplan als autonome ontwikkeling meegenomen, zie ook paragraaf 2.3.4 van de Nota van Antwoord. In het Tracébesluit is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen die voldoende concreet zijn en waarover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden. De plannen voor uitbreiding van de verzorgingsplaats zijn nog onvoldoende concreet om mee te kunnen nemen in het voorliggende Tracébesluit en zullen dus in een aparte procedure aan de orde moeten komen.</p>
	3	<p>Vormgeving afrit</p> <p>In de plannen tot op heden was de afrit zodanig vormgegeven dat er voldoende ruimte wordt gegeven aan de benodigde uitbreiding van de verzorgingsplaats. Verwezen wordt o.a. naar de ontwerp tekening die is bijgevoegd als bijlage 3. Op de huidige ontwerp tekening (waarop de op- en afrit in zalmroze wordt weergegeven) lijkt de afrit echter veel nauwer aan te sluiten op de verzorgingsplaats, waardoor de toekomstige uitbreiding grotendeels wordt geblokkeerd. Het is van belang om de afrit overeenkomstig het oorspronkelijke ontwerp zodanig vorm te geven dat voldoende ruimte resteert om de beoogde uitbreiding te realiseren. Daarnaast is het van belang dat de zichtbaarheid vanaf de snelweg en makkelijke en veilige bereikbaarheid van de verzorgingsplaats goed zijn gewaarborgd.</p>	Voor de motivering waarom in het Tracébesluit geen rekening is gehouden met de door u gewenste uitbreiding/aanpassing van de verzorgingsplaats verwijzen wij u naar de beantwoording van het vorige zienswijzepunt. De zichtbaarheid en bereikbaarheid veranderen niet ten opzichte van de huidige situatie en blijven dus gewaarborgd.
	4	<p>Ontsluiting verzorgingsplaats</p> <p>Eerder hebben clienten aangegeven dat het voor de hand zou liggen om de ontsluiting van de verzorgingsplaats zo aan te leggen dat het tankstation ook toegankelijk is voor het verkeer dat van de open afrit gebruik maakt. Dat zou bijvoorbeeld gerealiseerd kunnen worden door ter plaatse van de nieuwe open afrit een rotonde aan te leggen. Clienten hebben tekeningen gezien waarop wei de voorgestelde rotonde is ingetekend (op de huidige ontwerp tekening is dat niet helemaal duidelijk), maar wordt niet voorzien in een op- en afrijmogelijkheid naar de verzorgingsplaats. Clienten pleiten daar nog steeds wel voor.</p> <p>Een aanvullende reden om de verzorgingsplaats bereikbaar te maken vanaf het onderliggende wegennet is dat de hele omgeving gebruik kan maken van beoogde nieuwe brandstofmogelijkheden (LNG, waterstof) op het tankstation. Scheiwijk ligt (veilig) ver van bebouwing en centraal voor het onderliggend wegennet (dorpen en bedrijventerreinen) en is goed toegankelijk voor doorgaand verkeer. Dergelijke voorzieningen zijn gewenst en clienten hebben begrepen dat er in de omgeving wordt gezocht naar een geschikte locatie, maar dat deze (nog) niet is gevonden. Scheiwijk zou hierin kunnen voorzien. De verbinding met het achterland is gewenst omdat op dit moment slechts een beperkte groep gebruik maakt van de nieuwe brandstoffen terwijl de voorzieningen slechts op een beperkt aantal punten aangeboden worden. Voor LNG geldt daarnaast nog dat deze brandstof snel moet worden afgenomen door de consument vanwege de vluchtigheid ervan (een korte opslagtijd is gewenst). Om enerzijds de voorzieningen ter beschikking te kunnen stellen aan voldoende gebruikers, en anderzijds voldoende schaalgroottes te bereiken om de exploitatie rendabel te maken, is het van belang om de voorziening zowel bereikbaar te maken vanaf de snelweg als vanaf het onderliggende wegennet.</p>	Voor de motivering waarom in het Tracébesluit geen rekening is gehouden met de door u gewenste uitbreiding/aanpassing van de verzorgingsplaats wordt verwezen naar de beantwoording van het vorige zienswijzepunt. Daarbij geldt specifiek voor dit zienswijzepunt dat het hiervoor in contact dient te worden getreden met de wegbeheerder en niet met Rijkswaterstaat, aangezien Rijkswaterstaat niet bevoegd is hierover een besluit te nemen.
ZWE-00294	1	<p>In 1994 heb ik samen met mijn broer op het perceel Ambachtstraat 4 sectie F 624 een bedrijfshal gebouwd. Mijn broer heeft een metselbedrijf en gebruikte de loods bedrijfsmatig. Ik zelf gebruikte de loods voor het sleutelen aan tractoren en overige hobbymatige activiteiten. Mijn broer had al een tijdje het plan een eigen loods te bouwen achter zijn woonhuis en dan was het de bedoeling dat ik de loods aan de Ambachtstraat geheel in eigendom zou krijgen. Het was en is nog steeds mijn bedoeling de loods te verhuren aan een bedrijfje dat daar belangstelling voor heeft, maar die wilde graag wat meer m2 en ook in het zicht komen vanaf de rijksweg. Samen met mijn andere broer waren wij al sinds 2012 in gesprek met gemeente Zederik over aankoop van de strook snippergroen achter ons perceel tot aan de berm sloot langs de A27 (sectie F nr 13380. In december 2015 hebben wij eindelijk deze grond erbij kunnen kopen. In het voorjaar 2016 heeft mijn broer vergunning gekregen voor het bouwen van een loods achter zijn eigen woning. Omdat hij zijn materieel nu thuis kan opslaan heeft hij zijn aandeel in de loods aan mij verkocht en sinds 18 april ben ik alleen eigenaar van de gehele loods met de groenstrook langs de A27 erbij. Kort daarna ben ik weer in gesprek gekomen met de potentiële huurder totdat ik enkele weken later een brief kreeg waarin werd aangekondigd dat hetgeen inmiddels eindelijk mijn eigendom was geheel of gedeeltelijk onteigend zou gaan worden voor de verbreding van de A27. U zult begrijpen dat mijn mogelijkheden mijn loods met opslagruimte te verhuren nu voorlopig nihil zullen zijn.</p> <p>Via mijn burens heb ik moten horen dat tot uiterlijk 21 juli er een mogelijkheid was zienswijze in te dienen, vandaar nu pas mijn zienswijze.</p> <p>Ik ben van mening dat ik alleen al door de aankondiging dat ik een gedeelte (hoeveel is mij niet duidelijk) van mijn terrein kwijt zal raken voorlopig geen mogelijkheden heb een en ander te verhuren en wat de toekomst betreft in ieder geval minder opbrengsten dan waarop ik had gehoopt. U zult begrijpen dat ik daar niet blij mee ben.</p>	<p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Voor de communicatie over het Tracébesluit en de grondverwerving wordt verwezen naar de punten hieronder. Voor vragen over de verkoop van het het gemeentelijke snippergroen wordt inspreker geadviseerd om contact op te nemen met de gemeente.</p>
	2	<p>Verder vind ik het jammer dat wij sinds de aankondigingsbrief van enkele weken geleden niets meer gehoord hebben en dat we van de burens moeten horen dat er al gesprekken geweest zijn en dat we mogelijkheden hebben onze zienswijze in te dienen tot 21 juli. Kortom ik vind dat ik slecht geïnformeerd wordt. Bovendien verbaast het ons dat de gemeente de strook snippergroen aan ons verkocht heeft, zonder te vertellen dat de gemeente kennelijk al afwist van de plannen voor onteigening. (althans dat stond in de brief van de vooraankondiging stond dat er al eerder een brief gestuurd was over dit onderwerp naar de grondeigenaren.)</p>	<p>Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd.</p> <p>Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatie website ideeën en vragen in te dienen.</p> <p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00295	1	<p>Inspreker is eigenaar van 3 percelen grasland die onderdeel vormen van het tracé Houten- Hoopolder (A27) ter hoogte van Meerkerk en Lexmond.</p> <p>Een van die percelen, gelegen aan de Parallelweg in Meerkerk, kadastraal bekend als Sectie E, nummer 125, wordt wel erg getroffen. Dit perceel ligt ter hoogte van hectometeraanduiding +/- 45,4 tot en met 45,8. (Kaart: zie bijlage 1).</p> <p>Ter plaatse is slechts uitbreiding voorzien door middel van een spitsstrook. De Parallelweg ter hoogte van het perceel, blijft liggen, terwijl de berm en de berm sloot véél groter/breder worden. Dat lijkt mij onnodig. Eventuele watercompensatie kan toch ook elders? De ingang van het perceel is ook verdwenen. Ik neem aan dat er gezorgd wordt voor een nieuwe ingang.</p>	De hoogteligging van de parallelweg wijzigt omdat de hoogte van het kunstwerk over de A27 hoger wordt. Hierdoor wordt het aangrenzende talud groter en moet de aangrenzende watergang met daarbij behorende onderhoudstrook ook worden aangepast. Er kan niet voorkomen worden het betreffende perceel niet te raken. Het perceel is bereikbaar middels de aan te brengen onderhoudstrook. In de uitvoering kan op een nader te bepalen locatie de ingang van het perceel worden aangebracht middels een dam met duiker.
	2	Het verbreden van de A27 is mijns inziens nodig bij de knelpunten zoals o.a. de brug bij Gorinchem. Als dit is gedaan, zullen er praktisch geen files meer ontstaan en is de verbreding van de weg overbodig. Een verbreding van de weg levert niet per definitie garantie voor een filevrije route. Zie ook de verbreding van de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Hier staan nog dagelijks hele lange files.	<p>Anders dan het OTB gaat het TB uit van volledige vervanging van (onder andere) de Merwedebrug. Uit het verkeersonderzoek, dat is uitgevoerd met een algemeen geaccepteerd en gebruikt verkeersmodel, blijkt dat door de voorgestelde wegverbreding de doorstroming op het traject A27 Houten - Hoopolder verbetert. Zie het Deelrapport Verkeer en de Toelichting bij het TB. De Merwedebredug wordt toekomstvast ontworpen, wat betekent dat er ruimte is voor eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding op de brug.</p> <p>Vertretpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteijnsebrug, Merwedebrug en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%200TB%20-%20Trechtteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%200TB%20-%20Trechtteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	Hoe wordt er omgegaan met de drainagebuizen die in het land liggen? Deze vraag heeft betrekking op alle drie de aan mij toebehorende percelen, die onderdeel uitmaken van het tracé.  In de bestaande situatie is er sprake van goede drainage en afwatering. Ik acht het wenselijk dat dit zo blijft in de nieuwe situatie.	Uitgangspunt is dat er geen verslechtering van de huidige situatie optreedt. De manier waarop wordt omgegaan met bestaande drainagebuizen is afhankelijk van het uiteindelijke gedetailleerde wegontwerp dat wordt opgesteld in de uitvoeringsfase. In deze fase wordt dan ook gekeken op welk wijze de drainagebuizen aangepast dienen te worden.
	4	Is het onderhoud van de sloten voor rekening van Rijkswaterstaat?	Het Tracébesluit regelt het feitelijke beheer en onderhoud van de watergangen niet. Het beheer en onderhoud wordt, indien noodzakelijk, apart met beheerovereenkomsten geregeld tussen Rijkswaterstaat en de betreffende beheerder. In het geval van inspreker betreft dit een hoofdwatgang langs de A27. Het beheer van hoofdwatgangen wordt uitgevoerd door het waterschap.
	5	Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
			Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen. In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
ZWE-00297	1	Behoud van de bewegwijzering Wij ontvangen graag de bevestiging van RWS dat de bewegwijzering naar onze restaurants en hotel, zowel langs de Rijksweg alsmede op het onderliggende wegennet, behouden blijft.	Bestaande bewegwijzering zal gedurende de bouwfase, al dan niet verplaatst, behouden blijven.
	2	Behoud van het aantal parkeerplaatsen en vlaggenmasten In het Ontwerptracébesluit wordt een smalle strook van de te verwerven grond aangewend voor de verbreding sloot/berm langs de Zijkade. Dit gaat ten koste van de bestaande parkeerplaatsen en de opstelling van vlaggenmasten van inspreker. Dit is absoluut niet gewenst. Indien de reclamemast voor inspreker minder zichtbaar wordt, moet er door RWS onderzocht worden of deze op eigendom van RWS geplaatst kan worden.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het ruimtebeslag op het betreffende perceel is nodig om het minimaal benodigde profiel met de waterring in het wegontwerp te kunnen realiseren. Aanpassing van het ontwerp is daarom niet mogelijk. In het kader van de grondvererving zullen met inspreker nadere afspraken worden gemaakt over de opstelling van de vlaggenmasten en de invulling van het parkeerterrein.
	3	Vermijden belemmering van het zicht Langs een tweetal evenwijdig (oost-west) lopende sloten ten noorden van het Perceel worden, ter compensatie van te kappen bomen elders, twee dubbele bomenrijen geplaatst. Hierdoor zal het zicht op onze restaurants en hotel (die zich toch met name richten op de weggebruikers) vanaf de A27 voor het van het noorden komende verkeer sterk worden verminderd. Dit is absoluut niet gewenst.	In het landschapsplan bij het OTB was deze dubbele bomenrij opgenomen. Deze bomenrijen zijn uit het landschapsplan behorende bij het Tracébesluit verwijderd. De te kappen bomen worden elders binnen de grenzen van het TB gecompenseerd.
	4	Beperken van de geluidsoverlast Wij wensen bevestiging van RWS dat er adequate maatregelen zullen genomen worden om de geluidsoverlast tijdens en na de werken te beperken.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsoog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	5	Bereikbaarheid tijdens en na de werken Graag ontvangen wij bevestiging van RWS dat tijdens de wegwerkzaamheden de restaurants en het hotel voor het wegverkeer permanent bereikbaar zullen blijven. Indien er op- en afritten zouden worden afgesloten, zal RWS voorzien in alternatieve toegangswegen en adequate bewegwijzering. Ook moet er voor gezorgd worden dat er tijdens de werken steeds voldoende parkeerplaatsen voorbehouden blijven.	Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 1. Hieronder wordt uitgelegd op welke wijze rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid tijdens de bouw van de verbreding.  Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeers hinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeers hinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.  Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
	6	Tevens vragen wij een onderzoek door RWS of vanaf de nieuw aan te leggen rotonde er niet een directe afslag naar het Perceel van inspreker kan worden gemaakt.	Het is vanwege ontwerprijtlijnen niet mogelijk de door u gewenste aansluiting op een verkeersveilige manier te realiseren. Het aanpassen van het onderliggend wegennet waaronder het aanbrengen van nieuwe perceelsovergangen die niet direct door de verbreding van de A27 worden geraakt, vallen buiten de scope van het project.
	7	Tenslotte gaan we er van uit dat inspreker afdoende zal gecompenseerd worden voor (i) de (geluids)overlast wegens de werkzaamheden, (ii) de eventuele (tijdelijke) omzetting van wegen van de werkzaamheden, (iii) de schade door belemmering van het zicht, (iv) imagoschade door de werkzaamheden en (v) de kosten voor (juridische) adviseurs.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".  Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opname rapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken.
ZWE-00298	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moet mijn dochter en over een paar jaar waarschijnlijk ook mijn zoon met heel veel mede leerlingen uit Werkendam en omgeving 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn heel veel oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijkstraatweg, volgens de geldende ontwerprijtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.
ZWE-00299	1	Inpassing van de A27 in het landschap  In het OTB wordt terecht aandacht besteed aan de gevolgen van de verbreding van de A27 voor de geluidsoverlast. Naast het geluid veroorzaakt de A27 met verkeer dat door de 3e baan steeds dicht bij de woningen komt een inbreuk op het woongenot en de beleving van het landschap.  Ik verzoek u de A27 van een zodanige dichte en hoge beplanting te voorzien dat de A27 (voor een groot deel) aan het zicht wordt onttrokken. Dit zal tot minder aantasting van het woongenot en een positievere beleving van het landschap leiden. Er ontstaat min of meer een groen lint door het gebied, dat waarschijnlijk ook nog een bepaalde geluidsreductie oplevert.	Landschappelijke inpassing met bomen Voor de landschappelijke inpassing van het wegontwerp wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een groene inpassing in stedelijke gebieden. Op plekken waar openheid van het landschap karakteristiek is wordt dit gerespecteerd en waar nodig versterkt door bomen te verwijderen. Het gebied rond de Minkeloos betreft een gebied met een open landschappelijk karakter. Om die reden is daar vanuit het TB niet voorzien in aanplant van nieuwe bomen of struiken. Woongenot Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. Zie de Deelrapporten bij het TB voor de resultaten. Als normen worden overschreden, worden maatregelen getroffen om de nadelige effecten te verzachten of te voorkomen. Deze zijn dan vastgelegd in het TB. Hiermee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geborgd.
ZWE-00300	1	Extra benodigde grond vanaf de oprit Noordeloos  Het OTB gaat er vanuit dat er vanaf de oprit bij Noordeloos richting Gorinchem over een bepaalde afstand een extra strook grond nodig is. Naar ik heb begrepen wordt dit in het OTB noodzakelijk geacht vanwege een lange invoegstrook.  De betreffende grond is voor een groot deel mijn eigendom. De verkoop van deze strook grond zal een negatief effect hebben op de bedrijfseconomische bruikbaarheid van de dan overblijvende grond tussen de Minkeloos en de A27. De kavels worden korter dan voor een goede agrarische bedrijfsvoering gewenst is. Ik verzoek u dan ook dringend te onderzoeken of het plan zodanig kan worden gewijzigd dat deze extra strook grond voor het plan niet nodig is. Een lange invoegstrook draagt volgens mij niet bij aan minder files op de A27 (zoals dit wel het geval is bij een lange uitvoegstrook).	In het TB is de breedte van de strook aangepast. De TB-grens is verlegd naar 1 meter vanaf de insteek van de waterring. Het perceel wordt nu minder geraakt. Als u van mening bent dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
	2	Inpassing van de A27 in het landschap  In het OTB wordt terecht aandacht besteed aan de gevolgen van de verbreding van de A27 voor de geluidsoverlast. Naast het geluid veroorzaakt de A27 met verkeer dat door de 3e baan steeds dicht bij de woningen komt een inbreuk op het woongenot en de beleving van het landschap.  Ik verzoek u de A27 van een zodanige dichte en hoge beplanting te voorzien dat de A27 (voor een groot deel) aan het zicht wordt onttrokken. Dit zal tot minder aantasting van het woongenot en een positievere beleving van het landschap leiden. Er ontstaat min of meer een groen lint door het gebied, dat waarschijnlijk ook nog een bepaalde geluidsreductie oplevert.	Landschappelijke inpassing met bomen Voor de landschappelijke inpassing van het wegontwerp wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een groene inpassing in stedelijke gebieden. Op plekken waar openheid van het landschap karakteristiek is wordt dit gerespecteerd en waar nodig versterkt door bomen te verwijderen. Het gebied rond de Minkeloos betreft een gebied met een open landschappelijk karakter. Om die reden is daar vanuit het TB niet voorzien in aanplant van nieuwe bomen of struiken. Woongenot Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. Zie de Deelrapporten bij het TB voor de resultaten. Als normen worden overschreden, worden maatregelen getroffen om de nadelige effecten te verzachten of te voorkomen. Deze zijn dan vastgelegd in het TB. Hiermee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geborgd.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00301	1	De voorgestelde maatregelen ter plaatse van knooppunt Hooipolder hebben bijzonder grote gevolgen voor de lokale verkeersafwikkeling. Aan de hand van verkeersberekeningen door Flow27, is aangetoond dat de hoeveelheid (sluip)verkeer aanzienlijk zal toenemen. Duidelijk is dat één van de door Rijkswaterstaat genoemde doelen, namelijk "sluipverkeer in de regio beperken", niet wordt gehaald.	Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het NRM2017. Het NRM2017 laat minder sluipverkeer zien dan het NRM2014, waarmee in het Ontwerptracébesluit werd gerekend. Dat komt omdat het NRM2017 uitgaat van een minder sterk economisch groeiscenario dan het NRM2014 en daarmee van lagere groei van het verkeer. Er is dan meer 'restcapaciteit' op de rijksweg en het verkeer is minder geneigd een sluiproute te kiezen. Ten opzichte van het OTB is daarnaast in het TB een extra maatregel toegevoegd in het knooppunt Hooipolder (uitbreiding van de opstelcapaciteit voor de verkeerslichten op de A59 en toevoeging van twee vrije 'rechtsaffers'). De inschatting op basis van telcijfers is dat de verbeterde doorstroming een positief effect heeft op het sluipverkeer over het onderliggend wegennet. Verwezen wordt naar paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting.
	2	De effecten gaan ten koste van de leefbaarheid van de dorpen Waspik en Raamsdonk. Doordat de op- en afritten 34 komen te vervallen en de verkeersdoorstroming bij Hooipolder niet wordt opgelost, zal veel personen- en zwaar vrachtverkeer Hooipolder gaan mijden en de doorgaande lokale wegen (het lint met status verblijfsgebied) gaan gebruiken. Dat zorgt voor verkeersonveilige situaties.	Door de aanpassingen in het knooppunt Hooipolder en de capaciteitsuitbreiding van de A27 en de A59 voor het gedeelte bij knooppunt Hooipolder is de inschatting op basis van telcijfers dat de verbeterde doorstroming een positief effect heeft op het sluipverkeer over het onderliggend wegennet. Voor een toelichting op de effecten op het onderliggende wegennet verwijzen wij u naar paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord en naar het Deelrapport Verkeer dat als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen.
	3	De effecten gaan ten koste van de leefbaarheid van de dorpen Waspik en Raamsdonk. Doordat de op- en afritten 34 komen te vervallen en de verkeersdoorstroming bij Hooipolder niet wordt opgelost, zal veel personen- en zwaar vrachtverkeer Hooipolder gaan mijden en de doorgaande lokale wegen (het lint met status verblijfsgebied) gaan gebruiken. Dat zorgt voor toename van fijnstof en stank.	In het Tracébesluit zijn maatregelen opgenomen die de doorstroming ter hoogte van het knooppunt Hooipolder bevorderen. Daarnaast draagt het vervallen van op- en afrit 34 ook bij aan een betere doorstroming op deze locatie. In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.
	4	De effecten gaan ten koste van de leefbaarheid van de dorpen Waspik en Raamsdonk. Doordat de op- en afritten 34 komen te vervallen en de verkeersdoorstroming bij Hooipolder niet wordt opgelost, zal veel personen- en zwaar vrachtverkeer Hooipolder gaan mijden en de doorgaande lokale wegen (het lint met status verblijfsgebied) gaan gebruiken. Dat zorgt voor geluidoverlast.	In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie en is onderzocht welke geluidmaatregelen er aan het onderliggend wegennet getroffen moeten worden wanneer de toetswaarde overschreden wordt. De Wet geluidhinder schrijft immers voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen, zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.
	5	De effecten gaan ten koste van de leefbaarheid van de dorpen Waspik en Raamsdonk. Doordat de op- en afritten 34 komen te vervallen en de verkeersdoorstroming bij Hooipolder niet wordt opgelost, zal veel personen- en zwaar vrachtverkeer Hooipolder gaan mijden en de doorgaande lokale wegen (het lint met status verblijfsgebied) gaan gebruiken. Dat zorgt voor trillingen.	Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeervoerorganen'. Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.
	6	Doordat de op- en afritten 34 komen te vervallen en de verkeersdoorstroming bij Hooipolder niet wordt opgelost, zal veel personen- en zwaar vrachtverkeer Hooipolder gaan mijden en de doorgaande lokale wegen (het lint met status verblijfsgebied) gaan gebruiken. Dat zorgt voor schade aan woningen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2. Indien sprake is van (vermeende) schade kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling. Zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
	7	Doordat de op- en afritten 34 komen te vervallen en de verkeersdoorstroming bij Hooipolder niet wordt opgelost, zal veel personen- en zwaar vrachtverkeer Hooipolder gaan mijden en de doorgaande lokale wegen (het lint met status verblijfsgebied) gaan gebruiken. Dat zorgt voor aantasting van de recreatieve waarden van de dorpen en de doorgaande wegen in het bijzonder.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft vastgesteld. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Voor een betere en veiligere doorstroming van het verkeer op en rond het knooppunt Hooipolder is het noodzakelijk om de aansluiting 34 te laten vervallen. Dit maakt het mogelijk aanpassingen in het knooppunt door te voeren, zoals het realiseren van een vrije verbindingsboog en twee vrije rechtsaffers. Onder andere ten behoeve van de bereikbaarheid van de directe omgeving van de afgesloten aansluiting 34 wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd. De inschatting op basis van telcijfers is dat de verbeterde doorstroming een positief effect heeft op het sluipverkeer over het onderliggend wegennet. De aantasting van recreatieve waarden wordt daarmee zoveel als mogelijk voorkomen.
	8	Duidelijk is dat er langs de doorgaande wegen van de dorpen Waspik en Raamsdonk een onleefbare situatie ontstaat. Het kan en mag niet zo zijn dat vanwege aanpassingen aan knooppunt Hooipolder de bewoners langs het onderliggende lokale wegennet daar permanente hinder van ondervinden.  De bovengenoemde problemen worden onderkend door de Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat en de gemeenten Breda, Geertruidenberg, Oosterhout en Waalwijk. Daarom hebben zij een aanvulling op de werkzaamheden van knooppunt Hooipolder voorgesteld, het Hooipolderplusplan. Het gaat om de volgende extra maatregelen: • Uitbreiding van de A59 naar drie rijstroken per richting ter hoogte van het Knooppunt Hooipolder met vrije 'rechtsaffers' zonder verkeerslichten. • Aanleg van een nieuwe parallelweg ten noorden van de A59 om het sluipverkeer te weren uit de dorpen Waspik en Raamsdonk.  Verkeersberekeningen van Flow27 tonen aan dat deze maatregelen zeer effectief zijn. Daarom is het Platform Waspik hier een groot voorstander van. Voor een relatief laag bedrag van ongeveer € 10 miljoen wordt het leefbaarheid voor 5000 mensen in Waspik en 2000 mensen in Raamsdonk gespaard.  Om de leefbaarheid van deze dorpen Waspik en Raamsdonk te verbeteren wordt er een parallelweg aangelegd ten noorden van de A59 om het sluipverkeer te weren uit de dorpen.	De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hooipolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit. Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.  De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder in het kader van het project A27 Houten – Hooipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hooipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.  Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluipverkeer te beperken.
ZWE-00302	1	Inspreker heeft een veehouderijbedrijf te Lexmond aan de Kraayendal 8. Enkele percelen zouden door de verbreding ingekort moeten worden. Destijds is altijd gezegd dat de snelweg al geschikt is voor de 2x3 rijstroken en derhalve geen grond nodig meer zou zijn. Dit blijkt dus dan toch niet waar geweest te zijn.  Op de tekeningen staan dat er ook enkele hoekjes t.h.v. de sloten moet worden gebruikt t.b.v. verbreding. Wij zien hier het nut niet van in.	Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief ten behoeve van het Tracébesluit is gebleken dat een strook grond van inspreker nodig is om het project (weg + inpassende maatregelen) te kunnen realiseren. De genoemde 'hoekjes' zijn in het Tracébesluit vervallen, de grens is rechtgetrokken. Daarnaast is de TB-grens iets teruggelegd waardoor minder grond noodzakelijk is dan waar in het OTB van uitgegaan is.
	2	De geluidscherm die geplaatst wordt moet transparant zijn of voldoende groen begroeid zijn.	De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervolgotraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.
	3	Ook moet een aanwezige gasleiding verplaatst worden. Inspreker wil daar ook geen hinder van ondervinden (verwarming woning).	In de uitvoeringsfase zal worden bekeken of het verplaatsen van de gasleiding noodzakelijk is. Indien dit aan de orde is dan wordt er tijdig met u contact opgenomen waarbij het uitgangspunt is om hinder zoveel mogelijk te beperken.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	<p>Voor het aanleggen van de weg graag rekening houden met de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Onder het taluud van de A27 staat een watermeter voor de woning van inspreker. Bij verplaatsing moet hij gelijk in de woning geplaatst worden.</li> <li>-Een gedeelte van de tuin voor de woning moet gebruikt worden voor de taluudverbreding van de A27. Alles moet in goede staat achtergelaten worden, waarbij onderstaande punten ook van belang is.</li> <li>- Er moet een nieuwe heining/ afscheiding komen langs de percelen met duidelijke toegangspoorten. In overleg moet de inrit tot bedrijfs erf ook verbreed worden.</li> <li>- Er moet tijdens de werkzaamheden een vlakke toegang tot bedrijf gewaarborgd blijven.</li> <li>- Er staat een beeldbepalende notenboom in de voortuin. Deze wil inspreker graag behouden.</li> <li>- Als de percelen ingekort worden moet deze ook in goed bewerkbare vorm achtergelaten worden. Dus geschoven, greppenuitlopen verplaatsen en opnieuw ingezaaid.</li> </ul>	<p>Gedurende de uitvoering van het project zal nader bekeken worden welke wijzigingen op en rond het perceel van inspreker plaats moeten vinden. Indien noodzakelijk wordt er tijdig door de aannemer contact met u opgenomen. Deze ingebrachte punten worden meegenomen in de volgende fase (uitvoeringsfase).</p>
	5	<p>De snelweg komt dicht bij de woning, tuin kleiner en scherm waar tegen aangekeken moet worden. Inspreker raakt land kwijt en dus waardevermindering van het overblijvende.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00304	1	<p>Een mogelijke vertraging betekend direct een vertraging voor de gebiedsontwikkeling Grootte Haar en het onnodig voortduren van de bestaande overlast Aansluiting Gorinchem-noord (Scheiwijk)</p>	<p>Er wordt over de (voorbereiding van de) realisatie afgestemd tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Gorinchem. Daarbij is specifiek aandacht voor het raakvlak met de beoogde gebiedsontwikkeling Grootte Haar en de als autonome ontwikkeling nieuw te realiseren aansluiting Gorinchem Noord.</p>
	2	<p>Er is veel gesproken en afgestemd over de aansluiting Gorinchem-noord (Scheiwijk). Omdat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Grootte Haar afhankelijk is van deze aansluiting willen wij ook hier benadrukken dat een spoedige uitvoering meer dan gewenst is.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
	3	<p>Aanpassing viaduct Groeneweg</p> <p>De verbreding van de A27 en de gebiedsontwikkeling "Grootte Haar" - bestaande uit het bedrijventerrein "Grootte Haar" met windturbines, de verbindingsweg en de aansluiting Gorinchem-Noord (Scheiwijk) - zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Zoals bij u bekend wordt de aansluiting Gorinchem-noord (Scheiwijk) met een "verbindingsweg" verbonden met het bedrijventerrein. Deze verbindingsweg kruist hierbij de Groeneweg. In de afstemming met de gemeenten Giessenlanden en Gorinchem heeft u aangegeven dat deze kruising Groeneweg - verbindingsweg wordt opgenomen in uw project en in het OTB. Dit is in het voorliggende OTB nog niet verwerkt. Wij verzoeken u dit alsnog te doen.</p>	<p>Het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder voorziet in het juridisch-planologisch kader voor de aanpassing van de A27. Daarbij hoort ook de vervanging (nieuwbouw) van het viaduct Groeneweg en aanpassing van de Groeneweg. De gemeentelijke nieuw te realiseren verbindingsweg ter ontsluiting van bedrijventerrein Grootte Haar kruist, parallel aan de A27, de Groeneweg. In het Tracébesluit wordt hier in het maatregelvlak op de plankaat, voor zover dit binnen de TB-grenzen valt, rekening mee gehouden.</p>
	4	<p>Fietsveiligheid</p> <p>In de voorliggende plannen is het voor ons nog onduidelijk hoe u de sociale veiligheid garandeert voor fietsers die ter hoogte van de Avelingen de A27 onderdoor moeten passeren. Dit baart ons zorgen en wij verwachten dat u hier voldoende aandacht aan schenkt bij de verdere uitwerking. Het betreft een route met weinig sociale controle waar veel schoolgaande kinderen gebruik van maken.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet op de Nieuwe Wolpherensedijk in een vrijliggend tweerichtingen fietspad welke aansluit op de bestaande situatie. Ter plaatse van de twee aan te passen rotondes is voorzien in fietsoversteken. Op de westelijke rotonde is de fietsoversteek over de by-pass verhoogd uitgevoerd. Tussen de twee rotondes is het vrijliggende fietspad aan de noordzijde van de Nieuwe Wolpherensedijk gelegen, in tegenstelling tot de zuidelijke ligging in de bestaande situatie. Bij de onderdoorgang wordt verlichting aangebracht.</p>
	5	<p>Relatie met AI 5</p> <p>In de verschillende onderzoeken is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling van de AI 5 en de A27 communicerende vaten zijn. De doorstromingsproblematiek van de AI 5 ter hoogte van knooppunt Gorinchem behoeft geen verdere uitleg. Om te voorkomen dat alle inspanningen aan de A27 (deels) teniet worden gedaan in de ( nabije) toekomst, is de opmerking vanuit dit project noodzakelijk dat het knooppunt Gorinchem en de AI 5 een "gevaar" vormen voor een robuust mobiliteitssysteem in dit gebied. De noodzaak om de doorstromingsproblematiek op deze punten op te lossen is aangetoond in dit project.</p>	<p>De capaciteitsuitbreiding op de A27 lost de verkeersproblematiek op de AI5 niet op. Aanpassingen aan de AI5 behoren niet tot de scope van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. De Minister heeft met de bestuurlijke partners ten aanzien van de AI5 afgesproken om, mede op basis van de financiële reservering vanuit het Rijk voor de Goederencorridor Oost, in 2018 een brede MIRT-verkenning AI5 te starten waar in ieder geval het capaciteitsknooppunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. Eventuele stappen na de MIRT-verkenning zijn het doorlopen van de planuitwerkingsfase (Tracébesluit) en het (voorbereiden van de) uitvoeringswerkzaamheden. Dit stat los van het TB voor de A27 Houten - Hooipolder.</p>
	6	<p>Transferpunt Avelingen en bussen over de vluchstrook</p> <p>Het verbeteren van de doorstroming van de A27 is vooral gericht op de automobilititeit. Er zijn echter meerdere modaliteiten die in een verplaatsingsbehoefte voorzien. Het openbaar vervoer is er daar één van. Omdat te verwachten is dat de algehele fileproblematiek op alle deeltrajecten (in de toekomst) niet te voorkomen is, is het meer dan gewenst dat bijvoorbeeld de vluchstrook geschikt is voor lijnbussen. Op deze wijze heeft het busvervoer geen last van mogelijke files. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van het openbaar vervoer. Ook de locatie Avelingen is uitstekend geschikt als transferpunt (auto / fiets - bus). Het optimaal benutten van deze locatie is op velerlei vlakken gewenst. Wij verwachten dat bij de verdere uitwerking deze onderwerpen ruime aandacht krijgen en goed worden neergezet.</p>	<p>Het project A27 Houten - Hooipolder is een versoberd project. Dit houdt in dat een groot deel van de capaciteitsuitbreiding middels spitsstroken wordt gerealiseerd. Bij openstelling van de spitsstroken is er geen vluchstrook beschikbaar, wel is voorzien in pechhavens. Dat betekent dat bij openstelling van de spitsstroken er geen mogelijkheid bestaat voor lijnbussen om (bij filevorming) gebruik te maken van de vluchstrook. In de aansluiting Avelingen (nr. 24) is voorzien in twee carpoolplaatsen ter vervanging van de bestaande carpoolplaatsen. Het tracébesluit voorziet niet in een transferpunt aangezien deze momenteel daar ook niet aanwezig is.</p>
	7	<p>Geluidoverlast</p> <p>De verschillende onderzoeken behorende bij het ontwerp-tracébesluit tonen aan dat alle geluidsbelastingen binnen de wettelijke normeringen blijven. Deze normeringen zijn modelmatig berekend conform de voorgeschreven methode. Waar deze rekenmethode geen rekening mee houdt, maar waar aanwonenden in de huidige situatie al hinder van ondervinden, zijn de "voegovergangen" in het wegdek. Ondanks het feit dat deze "voegovergangen" in de rekenmethode niet bestaan weet Rijkswaterstaat wel af van het bestaan en de consequenties daarvan m.b.t. geluidproductie. Juist de geluidproductie van wegverkeer wil de regelgeving binnen grenzen houden. De ogen sluiten voor deze "voegovergangen" is daarmee niet in de geest van de regelgeving. Wij verwachten dat u adequate maatregelen treft om deze verkeershinder te beperken tot een acceptabele waarde.</p>	<p>Daar waar kunstwerken worden vervangen binnen het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder worden de nieuw te realiseren kunstwerken met toepassing van stilere voegovergangen uitgevoerd.</p>
	8	<p>Plasbrandaandachtsgebied</p> <p>De voorgestelde plannen hebben planologische consequenties voor derden. Denk daarbij onder andere aan het zogeheten "Plasbrandaandachtsgebied". Perceel-eigenaren die geheel of gedeeltelijk in deze zone zitten krijgen te maken met beperkingen die zij voorheen niet hadden. Wij verzoeken u de eigenaren die te maken krijgen met (planologische) beperkingen daarvan actief op de hoogte te stellen. Dit bent u niet verplicht. Wij vragen u echter, als goed bestuur, openheid van zaken te geven in deze gecompliceerde materie voor derden.</p>	<p>Rondom de publicatie van het Tracébesluit zal uitgebreide publiekscommunicatie plaatsvinden. Onder andere middels openbare informatieavonden. Hier heeft een ieder de mogelijkheid zich te laten informeren over het project. Voor externe veiligheid zal geen specifieke communicatie naar perceel-eigenaren plaatsvinden.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting over plasbrandaandachtsgebieden en het, eventueel van toepassing zijn van aanvullende eisen, wordt verwezen naar paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De ligging in het Plasbrandaandachtsgebied (PAG) heeft geen consequenties voor bestaande bouwwerken. Ook bij een verbouwing of een uitbouw van bestaande bouwwerken worden geen aanvullende eisen gesteld. De aanvullende eisen gelden alleen voor nieuw te bouwen objecten.</p>
	9	<p>Planschade ed.</p> <p>Het uiteindelijk vastgestelde tracébesluit dient te worden verwerkt in een bestemmingsplan. De gemeente Gorinchem wil met u nadere afspraken maken hoe om te gaan met de hieruit voortkomende mogelijke verzoeken om planschade. Wij verwachten dat het Rijk hier het initiatief voor neemt.</p>	<p>Voor planschade die voortvloeit uit ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt op grond van het Tracébesluit kan een vergoeding worden gevraagd bij de Minister van IenW. Artikel 22 van het Tracébesluit biedt hiertoe een grondslag. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Het bepaalde in artikel 22, tweede lid van de Tracéwet is om deze reden van toepassing, wat betekent dat in het kader van een bestemmingsplan waarin uitvoering wordt gegeven aan het Tracébesluit geen planschade als bedoeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden gevraagd, voor zover dit betrekking heeft op ontwikkelingen welke op grond van het Tracébesluit mogelijk worden gemaakt.</p>
	12	<p>Wij verwachten dat u recht doet aan uw uitspraak om alles in het werk te stellen om in 2019 te starten met de realisatie of zoveel eerder als mogelijk. Een mogelijke vertraging betekend direct een vertraging voor de gebiedsontwikkeling Grootte Haar en het onnodig voortduren van de bestaande overlast Aansluiting Gorinchem-noord (Scheiwijk)</p>	<p>De start van de realisatiewerkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder is voorzien in 2022. Dit is later dan aangegeven in het Ontwerp-Tracébesluit. Dit heeft mede als oorzaak dat er meer tijd nodig is om het Tracébesluit af te ronden als gevolg van het besluit van de Minister om drie bruggen te vervangen. Er wordt over de (voorbereiding van de) realisatie afgestemd tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Gorinchem. Daarbij is specifiek aandacht voor het raakvlak met de beoogde gebiedsontwikkeling Grootte Haar en de nieuw te realiseren aansluiting Scheiwijk.</p>
	13	<p>Molenbiotoop</p> <p>Voorts willen wij u wijzen op de molenbiotoop van de Oostmolen en de Westmolen bij Molenvliet in onze gemeente en vragen wij u om hiermee rekening te houden in zowel het OTB, als tijdens de aanleg en het toekomstig beheer van de A27.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving. Effecten op de molenbiotoop zijn tijdens de aanlegfase niet te verwachten of tijdelijk van aard. Voor de effecten van het Tracébesluit op de molenbiotoop van de Oostmolen en Westmolen wordt verwezen naar het punt hieronder.</p> <p>De locatie, hoogte en lengte van geluidschermen is het resultaat van toepassing van wet- en regelgeving. Zie paragraaf 2.6.2 van het algemene deel van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het wettelijke kader. In het Tracébesluit zijn de aangegeven schermen in het betreffende cluster gewijzigd ten opzichte van het OTB. Het westelijke scherm is beperkt verlengd, en 2 meter hoog in plaats van 3,5 meter hoog geworden. Het oostelijke scherm blijft net als in het OTB 6 meter hoog. De randvoorwaarden en belangen van het wegontwerp en de te nemen mitigerende maatregelen kunnen conflicterend zijn met belangen van stakeholders en/of aanwezige waarden. Dit geldt onder andere voor de bouw van deze schermen binnen de aanwezige molenbiotoop van de Oostmolen. Er is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen in dit geval geoordeeld dat geluidschermen op deze locatie doelmatig zijn, omdat het enkel toepassen van geluidreducerend asfalt hier niet voldoende is om te voldoen aan de streefwaarde en omdat er geen negatieve effecten op de molenbiotoop van de Oostmolen te verwachten zijn. Het Tracébesluit heeft geen negatieve effecten op de aanwezige molenbiotoop omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bomen op het westelijke talud van de A27 vanwege de wegverbreding over een lengte van 200 meter vanaf de Bataafsekaade naar het noorden gekapt worden en vanwege de molenbiotoop niet teruggeplant worden;</li> <li>- Het westelijke scherm deels buiten de molenbiotoop valt en in de windschaduw van het oostelijke scherm en de bomen op het westelijke en oostelijke talud staan;</li> <li>- Het oostelijke scherm deels even hoog blijft als in de bestaande (register)situatie en deels één meter hoger wordt, wat gezien de afstand van de molen tot dit scherm een verwaarloosbaar effect heeft. Daarnaast zijn achter dit scherm bomen aanwezig welke boven het scherm uitkomen. Tot slot valt dit oostelijke scherm deels buiten de molenbiotoop.</li> </ul> <p>De molenbiotoop van de Westmolen valt niet binnen de grenzen van het Tracébesluit. Het Tracébesluit heeft dan ook geen effect op deze molenbiotoop.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	14	<p>De uitvoering van de deeltrajecten zal, per definitie, voor een aantal jaren behoorlijke gevolgen hebben voor de omgeving. Dit is helaas onvermijdelijk. Het gezamenlijk optrekken gedurende deze fase en voldoende oog hebben voor elkaars belangen en (on)mogelijkheden is dan ook een zeer belangrijk aandachtspunt. Wij vragen u dan ook met klem dit onderdeel voldoende aandacht te geven en bewegingsruimte te creëren om dit in goede banen te leiden.</p> <p>Eik voertuig dat gedurende deze fase -waarbij de wegcapaciteit minder is- niet op de weg is, is winst. Wij willen u daarom voorhand ook wijzen op de mogelijkheid om de veerdienst Riveer hiervoor in te zetten. Bijzonder te vermelden is dat deze veerdienst 6 juni 1994 een doorstart heeft gemaakt toen de Merwedeburg a.g.v. groot onderhoud voor 3 weken moest worden afgesloten. Sindsdien is deze veerdienst niet meer uit de vaart geweest.</p>	<p>Uw suggestie over het inzetten van de veerdienst wordt meegenomen in de gesprekken die gevoerd zullen worden tussen Rijkswaterstaat en de gemeente. Zie voor een verdere toelichting het onderstaande antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeersshinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeersshinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met de betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oerreed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00305	1	<p>Gronden in eigendom en gebruik zijn betrokken in voornoemde plannen. Ter plaatse komt een spitsstrook, waardoor het asfalt ca. 30 cm breder wordt. Door de toepassing van normen betekent 30 cm. asfalt/rijbaan dat en tot wel 4 meter van het bedrijfsterrein ingeleverd zou moeten worden. Meer noordelijk loopt dit terug naar O hetgeen verbazingwekkend is. Geiden daar de normen niet bij de woningen en bij het viaduct? Ik verzoek u vriendelijk om die uitzondering ook toe te passen op onze locatie.</p>	<p>Ter hoogte van de percelen van inspreker worden de bestaande twee rijbanen met twee rijstroken uitgebreid naar twee rijbanen met twee rijstroken plus spitsstroken. In verband met de invoeger vanuit Brandstofverkoop punt Blommendaal zit hier tevens een korte vluchtstrook. Deze is bij de meer noordelijk gelegen percelen niet meer aanwezig. Ter plaatse van de percelen van inspreker is in de bestaande situatie een watergang gelegen naast de A27. Deze watergang dient behouden te blijven en wordt aangepast naar de nieuwe situatie met de wegverbreding; een verschuiving inclusief inpassing van de benodigde onderhoudsstroken. Meer noordelijk past deze watergang buiten de kadastrale percelen en ten noorden van de Blommendaal kan de bestaande watergang behouden blijven en kan met een kleiner ruimtebeslag worden volstaan.</p> <p>Als gevolg van de wegverbreding is een deel van de genoemde percelen nodig voor een te verplaatsen watergang en bijbehorende onderhoudsruimte. Hiervoor zal een smalle strook grond van het perceel van inspreker benodigd zijn. Het overgrote deel van de buitenruimte wordt niet geraakt en blijft functioneel bruikbaar en bereikbaar.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van sprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	2	<p>De ingreep aan de zijde van het bedrijventerrein is stevig en economisch van hoge waarde De reclame-uitingen en het aanzicht gaan verloren; praktisch gezien is de buitenopslag in 'stellingen achter onze bedrijfsgebouwen met heftruck en ander materieel deels niet meer te bereiken.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van sober en doelmatig ontwerpen is ervoor gekozen de bestaande weg van de A27 te handhaven. Uitbreidingen vinden daarom over het algemeen zowel aan de oost- als westzijde plaats. Zo ook ter hoogte van Meerkerk (en het bedrijventerrein). Het volledig ontzien van het bedrijventerrein zou tot gevolg hebben dat de weg van de A27 over enkele kilometers naar het westen verschoven dient te worden. Hierdoor zou de volledige wegconstructie op dit tracé gedeelte worden herzien, waardoor bestaande verharding niet kan worden gehandhaafd. De kosten van het verschuiven van de weg (over enkele kilometers) zijn vele malen hoger dan de in het TB opgenomen oplossing met evenredige verbreding aan beide zijden. In het punt hieronder wordt verder ingegaan op de belangenafweging binnen het project.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van sprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	4	<p>Bomenrij niet aan de oostzijde, maar aan de westzijde. Minder ruimte nodig aan de industriezijde, terwijl de zichtlocatie van de bedrijven verder verbeterd in plaats van verslechterd.</p>	<p>Voor de landschappelijk inpassing van het wegontwerp wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een groene inpassing in stedelijke gebieden. Op plekke waar openheid van het landschap karakteristiek is wordt dit gerespecteerd en waar nodig versterkt door bomen te verwijderen. Ter hoogte van het perceel van inspreker bevindt zich in de bestaande situatie reeds een bomenrij. Als gevolg van de wegverbreding worden de bestaande bomen verwijderd. Met de inpassing van het wegontwerp wordt deze situatie landschappelijk hersteld en worden de bomen aan de oostzijde weer aangeplant. De oostzijde van het de A27 ter hoogte van het perceel van inspreker betreft een open landschap. Het is derhalve niet wenselijk om de bomen aan de oostelijke ijde van de A27 te plaatsen.</p>
	5	<p>Watercompensatie elders in het pijkgebied. Niet de sloot verbreden, maar eerder versmallen en toepassen van beschoeiing.</p>	<p>De betreffende watergang wordt op deze locatie teruggebracht omdat de huidige watergang gedempt dient te worden als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder. De watergang kan niet op een ander locatie in het peilgebied worden aangelegd omdat deze tevens nodig is voor de afwatering van de te verbreden A27. Vanuit het waterschap is de richtlijn om de taluds niet af te werken met beschoeiing maar om flauwe taluds toe passen met een minimale helling van 1:2: aan dit beleid is invulling gegeven met het ontwerp.</p>
ZWE-00306	1	<p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stijl asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude bmg een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude bmg te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de bmg hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de vrindrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om -vergelijkbaar met de bmg in de Rijksweg N3 te Papendrecht - minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stijler asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	3	<p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324,21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afmetingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324,21325,21326 en 21327 respectievelijk 56,2,55,9,55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebijkt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidroductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	4	<p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem hikt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen mimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprijtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer bebplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.</p>



ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>5 In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaad de belangen van de bewoners.</p> <p>Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een ehminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaiteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de raiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebmiksvoorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk.wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.</p> <p>Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal - ligt eveneens hoger en zeker de waterkering - de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaiteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constmctie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaiteit.</p>	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 In het OTB en de MER kan ik niets temgvinde over de waterhuishouding van de Oostehjke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuld. Het shb van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval.</p> <p>In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder jmdere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op liet wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aande oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00307	<p>1 Om de volgende andere redenen verzoeken wij u dan ook om het OTB aan te passen t.a.v. de tijdelijke inrichting op het perceel A 1771:</p> <p>De inrichting is gelegen op 12 m van een woning die bewoond wordt door een gezin met 4 jonge kinderen. Op grond van wetgeving en regelgeving t.a.v. fijn stof, geluid, en veiligheid zijn wij van mening dat dit onmogelijk is. Als we kijken naar het bedoelde terrein voor gebmikt mag worden dan mag het aangewezen terrein gebmikt worden voor o.a. opslag van materieel en materialen, installaties. Het is voorstelbaar dat dit brandstof voor het materieel is maar het kunnen ook andere brandbare materialen of gevaarlijke stoffen zijn. Het is onaanvaardbaar om dit voor te stellen op zo een korte afstand van een woning. Volgens de brochure Bedrijven en Milieuzonering van de VNG bedraagt de minimale afstand van een cat. 2 bedrijf al minstens 30 m. Volgens de opsomming in artikel 4 van het OTB wat er allemaal plaats mag vinden gaan we minimaal uit van categorie 3.2. Maar het is ook zeer goed voorstelbaar dat hetgeen er plaats gaat vinden, zal vallen in een nog hogere categorie. Als we slechts uitgaan van categorie 3.2. dan dienen de volgende afstanden in acht genomen te worden voor stof 30 m, voor geluid 10 m en voor gevaar 50 m. Hieraan voldoet het plan op geen enkele wijze. Op grond van de huidige weten regelgeving is het dan ook onmogelijk om de door u voorgestelde "tijdelijke" voorziening op deze locatie te handhaven.</p> <p>Nogmaals, wij zijn niet tegen de wegverbreding op zich. Wij zijn wel tegen de aanleg van het de tijdelijke voorziening op het perceel Hagestein A 1771 op slechts een afstand van 12 m van een woonhuis wat bewoond wordt door een gezin met vier jonge kinderen in de leeftijd van 1 t/m 9 jaar. Wij vinden dat de overheid aan alle wettelijke eisen ten aanzien van geluidsniveaus, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid en bereikbaarheid moet voldoen.</p> <p>2 Alle (grote) bomen en struiken (bos) die thans er voor zorgen dat wij niet uitkijken op de snelweg A27 zullen worden omgehakt. Hierdoor worden wij geconfronteerd met het feit dat wij de komende decennia tegen een kaal hoog zandtalud en een nieuw te bouwen geluidsscherm aan zullen moeten kijken. Daarnaast zullen wij met name gedurende de bouw zeer veel geluidsoverlast en zandstof (fijnstof) overlast hebben.</p> <p>3 Bovendien zijn wij er nog niet van overtuigd dat de nieuw te bouwen geluidsschermen zullen resulteren in voldoende vennidering van de geluidsoverlast. Naar onze mening is een scherm van 1 m te laag om de toenemende geluidsbelasting in de toekomst te weren.</p> <p>4 Voor de tijdelijke voorzieningen zijn er voldoende alternatieven voorhanden: A. De voorziening inrichten aan de andere zijde van de A 27, hier ligt een terrein van vergelijkbare opp. wat geheel op wegniveau is gelegen. Zie bijgevoegde tekening en foto. Bijlage I B. De tijdelijke voorziening geheel buitendijks realiseren, gelijk aan de overzijde van de rivier; C. De tijdelijke voorziening achterop het perceel A 1771 en gedeeltelijk op het perceel A 1716 te realiseren. Zie bijgevoegde tekening.</p> <p>5 Mocht u besluiten om u besluit ten aanzien van perceel A 1771 te handhaven dan verzoeken wij u het gehele perceel met alle bijbehorende opstallen op te nemen in het TB en aan te wijzen als aan te kopen onroerend goed.</p>	<p>Anders dan in het OTB, is op uw perceel geen tijdelijk werkterrein aangegeven binnen de TB-begrenzing. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkterreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren.</p> <p>Daar waar werkzaamheden voor de verbreding van de A27 plaatsvinden is het kappen van bomen niet altijd te voorkomen. Uitgangspunt voor het wegontwerp is een zo klein mogelijk ruimtebeslag waarbij zo weinig als mogelijk beplanting gekapt moet worden. Te kappen bomen worden volgens de daarvoor geldende wettelijke regelgeving gecompenseerd. Dit vindt onder plaats op percelen ten zuiden van opstal van inspeker. Op het talud van de nieuwe westelijke Hagesteinsebrug zullen struiken gepland worden.</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p> <p>Zie hiervoor de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p> <p>Zie hiervoor de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	6	Wij zijn niet principieel tegen de wegverbreding. Echter, wij menen wel dat het OTB-tracé zoals dat nu ter goedkeuring bij u voorligt niet-noodzakelijke elementen bevat die geen enkele impact hebben op de voorgestane verbetering van de verkeersstromen maar wel een onevenredige negatieve impact hebben voor onze cliënten.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. Binnen de grens van het Tracébesluit mogen alleen gronden worden opgenomen die strikt noodzakelijk zijn voor het realiseren van het wegontwerp en de inpassing daarvan in de omgeving. Gronden die in eigendom zijn van inspreker worden deels geraakt door het te verbreden talud van de aanloop naar de nieuwe brug over de Lek. Het ruimtebeslag op deze gronden is noodzakelijk om de aanloop naar de brug en de verbreding van de A27 op deze locatie te kunnen realiseren.
ZWE-00308	1	Waterberging Het ontwerptractébesluit voorziet in de aanleg van een waterberging in de vorm van een grote sloot met aan weerszijden groenstroken. Cliënt is verbaasd over het voornemen om waterberging met een grote(re) capaciteit te realiseren op de betreffende locatie, omdat de locatie nooit de functie van (grootschalige) waterberging heeft gehad. Cliënt wijst erop dat er in de buurt van zijn perceel meerdere waterbergingen (in de vorm van poelen) aanwezig zijn (bijvoorbeeld van het waterschap), waardoor de noodzaak van de vergroting van de sloot hem ontgaat. Cliënt verzoekt u derhalve om toe te lichten waarom u de capaciteit van de huidige sloot wenst uit te breiden, terwijl er in de directe omgeving reeds mogelijkheden tot waterberging zijn. Daarbij merkt cliënt op dat het vergroten van de sloot ervoor zorgt dat cliënt extra grond moet afstaan ten behoeve van het project. Het niet vergroten van de sloot zou ervoor zorgen dat cliënt een deel van zijn gronden kan behouden. Nu het bedrijf van cliënt onder meer bestaat uit land- en akkerbouw is de betreffende grond voor cliënt van zeer groot belang. Voorts merkt cliënt op dat de vergroting (van de capaciteit) van de sloot risico's met zich meebrengt voor de bedrijfsvoering van cliënt op het moment dat de sloot de grotere hoeveelheden water niet meer kan afvoeren, bijvoorbeeld door hevige regenval. Het risico neemt daardoor toe dat grote hoeveelheden water het perceel van cliënt op stromen, met alle gevolgen van dien. Cliënt gebruikt het betreffende perceel voor de teelt van gewassen. Een overstroming van de sloot kan ervoor zorgen dat de gewassen verdrinken, waardoor cliënt grote schade lijdt. Cliënt verzoekt u om toe te lichten hoe dit risico zoveel mogelijk wordt vermeden.	De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 leidt tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem. Dit wordt opgevangen (gecompenseerd) door extra oppervlaktewater te realiseren. In het wegontwerp wordt de locatie voor deze extra waterberging zoveel mogelijk gezocht dichtbij het tracé, aansluitend op bestaande watergangen en in hetzelfde peilgebied. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden, vloeit voort uit beleid van het waterschap en is met het waterschap afgestemd. Het feit dat er in het gebied al waterberging aanwezig is heeft hier geen invloed op. Door de verbreding van de watergang wordt overstroming bij hevige regenval voorkomen.
	2	Groenstroken De aanleg van een groenstrook tussen de sloot en de gronden van cliënt baart cliënt zorgen als het gaat om de vorming van onkruid in de directe nabijheid van zijn akkerbouwland. In het geval dat de groenstrook niet of onvoldoende wordt bijgehouden, is het zeer wel mogelijk dat schadelijke planten, zoals distels, ontstaan. De korte afstand zorgt ervoor dat onkruid zich gemakkelijk kan verspreiden naar het perceel van cliënt, waardoor schade ontstaat en cliënt extra (verwijderings- en opruim)kosten moet maken. Cliënt verzoekt u om toe te lichten hoe u wilt voorkomen dat onkruid de kans krijgt om zich in de directe nabijheid van het perceel van cliënt te ontwikkelen.	De groenstrook waar inspreker op doelt is een onderhoudspad van waaruit de watergang langs de te verbreden A27 onderhouden moet worden. Eventuele hinder door onkruid en schadelijke planten zal vanuit deze onderhoudsstrook dan ook beperkt zijn.  Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".  Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van bermen de Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverodening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regeling aan gehouden.
	3	Luchtkwaliteit In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënt echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënt wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER. Cliënt verzoekt u om deze overweelingen alsook op te nemen.	In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer <b>henerkt</b> . In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.
	4	Water In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënt vreest dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat zijn perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor hij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor zijn bedrijfsvoering. Cliënt kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat restteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënt verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënt u om een oplossing zodat het risico op overstroming van zijn landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.	De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang.  De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.
	5	Kavelruil Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.	Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.
ZWE-00309	1	Aanleg sloten, groenstroken en weg De gronden die cliënte dient af te staan ten behoeve van het ontwerptractébesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg met aan weerszijden een sloot en een groenstrook. Cliënte merkt op dat de indeling met twee sloten zorgt voor extra ruimtebeslag, waardoor zij een grotere hoeveelheid grond dient af te staan ten behoeve van het project. Cliënte ziet niet in waarom niet volstaan kan worden met de aanleg van een enkele sloot, in plaats van twee sloten, en verzoekt u om een en ander te motiveren. De aanleg van een enkele sloot zorgt ervoor dat cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de wegverbreding. Daarbij merkt cliënte op dat een van de twee sloten stopt kort ten noorden van haar perceel, waardoor de noodzaak van een tweede sloot cliënte ontgaat. Indien volstaan kan worden met de aanleg van één sloot, is er eveneens geen noodzaak voor meerdere groenstroken, maar kan volstaan worden met maximaal één groenstrook. Op deze manier kan tevens ruimte bespaard worden, waardoor cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen.	Op enkele locaties zijn dubbele watergangen ontworpen. Dit is nodig om te kunnen voorzien in de afwatering van zowel de verbrede snelweg als de te verleggen parallelweg en de aanpalende percelen. Functioneel moeten percelen namelijk ontwaterd worden én moet een parallelweg afgescheiden worden van de rijksweg. Aan deze afscheiding is invulling gegeven door aanleg van een watergang omdat dit vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur verdient (alternatief zou zijn een verticale afscheiding). De tweede watergang dient voor afwatering van (landbouw)percelen en tegelijkertijd als waterbergingscompensatie voor de toename aan verharding en voor water dat elders in het peilgebied gedempt wordt. Alles afwegend is het in het ontwerp niet mogelijk om alle aanliggende percelen van particuliere arondeigenaren te ontzien.
	2	Onlogische indeling tracé Cliënte constateert dat de indeling van het tracé onlogisch is en niet efficiënt als wordt gekeken naar de agrarische bedrijfsvoering van cliënte. De tracé-indeling bevat namelijk enkele vreemde hoeken en heeft vrijwel geen rechte lijnen. De rechte lijnen zijn voor cliënte echter noodzakelijk om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van het perceel met (zware) machines ten behoeve van de landbouw. Cliënte verzoekt u om het tracé-ontwerp zodanig aan te passen dat er geen, althans zo min mogelijk, slecht bereikbare stukken grond ontstaan. Op deze manier blijft het perceel van cliënte optimaal bruikbaar voor de landbouw.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. Binnen de grens van het Tracébesluit mogen alleen gronden worden opgenomen die strikt noodzakelijk zijn voor het realiseren van het wegontwerp. Het is daarom niet mogelijk om in het ontwerp enkel rechte lijnen te gebruiken. De vreemde hoekjes waar door inspreker op wordt gedeeld betreffen hoofdzakelijk aantakkingen van bestaande watergangen op de nieuwe watergang parallel aan de A27. Het aansluiten van deze watergangen dient binnen de grens van het Tracébesluit te liggen. Het is echter niet zondermeer noodzakelijk om voor deze aansluitingen gronden te verwerven. De aankoopgrens is in deze gevallen dan ook, indien mogelijk, recht door getrokken.
	3	Ten zuidwesten van het perceel van cliënte is een op- en afrit met groenvoorziening beoogd. Cliënte vreest dat de groenvoorziening zal zorgen voor belemmeringen voor haar agrarische bedrijfsvoering. Het is namelijk zeer wel mogelijk dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënte, met alle negatieve gevolgen van dien. Cliënte merkt op dat zij nu al in grote mate last heeft en hinder ondervindt van de schadelijke effecten van bijvoorbeeld distels in de omgeving. Het verwijderen van het onkruid om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, is een grote financiële kostenpost voor cliënte. Haar verwachting is dat de hinder en overlast flink zal toenemen indien een grote groenvoorziening in het midden van de op- en afrit wordt gerealiseerd. Cliënte verzoekt u derhalve om de beoogde groenvoorziening in het midden van de op- en afrit te heroverwegen, rekening houdend met de agrarische percelen in de directe nabijheid van de op- en afrit. Cliënte wijst bijvoorbeeld op de mogelijkheid om een waterpartij te realiseren in plaats van een groenvoorziening, waardoor een belangrijk deel van de zojuist beschreven problematiek op voorhand wordt weggenomen.	Het gebied tussen de op- en afrit wordt voorzien van groenvoorzieningen. Dit betreft een mitigerende maatregel voor het verlies van functionaliteit van vleermuisvliegroutes. Tevens maakt het groen onderdeel uit van de benodigde bomencompensatie. Indien u van mening bent dat hierdoor schade ontstaat kan u een beroep doen op nadeelcompensatie (zie punt hieronder). Het is niet altijd mogelijk om binnen de op- en afritten waterpartijen te realiseren. Vanuit verkeersveiligheid is dit vaak niet gewenst omdat waterpartijen de kans op aanrijdingen met vogels vergroten.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
			<p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van bermen de Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze gezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regelgeving aan gehouden.</p>
	4	<p>Wild            Cliënte vrees eveneens dat wild zich zal vestigen in de groenvoorziening, afhankelijk van hoe gemakkelijk de voorziening bereikbaar is voor dieren. De mogelijkheid dat wild zich vestigt in de groenvoorziening is voor cliënte volstrekt ongewenst, nu het wild schade kan toebrengen aan de gronden en gewassen van de nabij gelegen agrarische bedrijven. Cliënte verzoekt u om te onderzoeken of wild zich mogelijkwijs kan vestigen in de Indien volstaan kan worden met de aanleg van één sloot, is er eveneens geen noodzaak voor meerdere groenstroken, maar kan volstaan worden met maximaal één groenstrook. Op deze manier kan tevens ruimte bespaard worden, waardoor cliënte minder grond hoeft af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen.</p>	<p>Langs de betreffende percelen is een dubbele watergang en een parallelweg in het TB opgenomen. Er worden langs deze weg en watergangen geen extra groenvoorzieningen gecreëerd. Het gebied langs de watergangen is niet geschikt voor reëen of andere grazers. Het groengebied dat is gesitueerd binnen de nieuwe afslag ligt dusdanig geïsoleerd tussen wegen dat het niet aanmerkelijk is dat wild zich hier gaat vestigen.</p>
	5	<p>Onlogische indeling tracé            Cliënte constateert dat de indeling van het tracé onlogisch is en niet efficiënt als wordt gekeken naar de agrarische bedrijfsvoering van cliënte. De tracé-indeling bevat namelijk enkele vreemde hoeken en heeft vrijwel geen rechte lijnen.            De rechte lijnen zijn voor cliënte echter noodzakelijk om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van het perceel met (zware) machines ten behoeve van de landbouw. Cliënte verzoekt u om het tracé-ontwerp zodanig aan te passen dat er geen, althans zo min mogelijk, slecht bereikbare stukken grond ontstaan. Op deze manier blijft het perceel van cliënte optimaal bruikbaar voor de landbouw.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. Ter hoogte van de Kortevelldsteeg wordt een nieuwe op- en afrit gerealiseerd. Vanuit de technische en ontwerprijlijnen is die die voor de bochtstralen gelden is het niet mogelijk om enkel met rechte lijnen te werken. De vreemde hoeken waar inspreker op doelt zijn locaties waar bestaande watergangen op de nieuwe watergang langs de A27 aangesloten moet worden. Het aansluiten van deze watergang dient binnen de grenzen van het Tracébesluit te liggen. Aankoop van deze gronden is echter niet noodzakelijk. De aankoopgrens is op deze locatie dan ook zoveel mogelijk recht door getrokken.</p>
	6	<p>Lichtinval            Cliënte vrees dat de aanleg van de op- en afrit ervoor zorgt dat zij te maken krijgt met lichtinval van auto's die gebruik maken van de op- en afrit. De beoogde vorm van de op- en afrit zorgt er namelijk voor dat auto's een draai dienen te maken, waardoor de koplampen direct op het bedrijf en de woning van cliënte schijnen, met lichtinval en overlast tot gevolg. Cliënte verzoekt u om te motiveren hoe hinder en overlast als gevolg van lichtinval door de op- en afrit wordt tegengegaan.</p>	<p>Gezien de afstand tussen de op- en afrit en de woning van inspreker (ca 400 meter) wordt geen zodanige hinder verwacht dat maatregelen noodzakelijk zijn. Het Tracébesluit voorziet hier dan ook niet in maatregelen. Mocht inspreker van mening zijn dat hij schade lijdt, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling. Zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op deze regeling.</p>
	7	<p>Huidige op- en afrit Hank            De aanleg van de nieuwe op- en afrit ten zuidwesten van het perceel van cliënte zal zorgen voor een flinke toename van het aantal verkeersbewegingen op de Provincialeweg. Het is zeer wel mogelijk dat door de extra verkeersbelasting van de te realiseren op- en afrit er een overbelaste situatie ontstaat op de Provincialeweg, met (verkeers)hinder en overlast in de directe omgeving van het bedrijf van cliënte tot gevolg. Cliënte is van mening dat hinder en overlast (deels) voorkomen kan worden als de suggestie van het CDA Werkendam wordt opgevolgd om ter compensatie een alternatieve ontsluiting te realiseren voor Hank en het achterland. Een alternatieve route ten zuiden van Hank zal de negatieve gevolgen van de nieuw te realiseren op- en afrit (deels) beperken.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek dat ten behoeve van het Tracébesluit is uitgevoerd, blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de provinciale weg (N283) met 4% toeneemt (van 7.400 naar 7.700 motorvoertuigen per etmaal). Dit ligt ruim beneden de grenswaarden die uit oogpunt van Duurzaam Veilig gelden voor een dergelijke weg buiten de bebouwde kom. Voor (verkeers)hinder en overlast hoeft dan ook niet te worden gevreesd en een alternatieve ontsluiting is niet noodzakelijk. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op de effecten voor het onderliggend wegennet.</p>
	8	<p>Luchtkwaliteit            In het MER wordt de conclusie getrokken dat voor de luchtkwaliteit geen noemenswaardige effecten optreden door de uitbreiding van de A27 ten opzichte van de huidige. Deze constatering neemt volgens cliënte echter niet weg dat er desondanks in de nabijheid van de A27 sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit vanwege het grote aantal verkeersbewegingen per dag. De verslechterde luchtkwaliteit is van grote invloed op omwonenden en personen die in de buurt van de A27 werkzaam zijn. Cliënte wijst bijvoorbeeld op toegenomen risico's op longziekten en ademhalingsproblemen. Over de gezondheidsrisico's vindt cliënte geen overwegingen terug in het MER.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.            In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.            Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	<p>Geluid            Cliënte constateert dat er volgens het Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten-Hoopolder (pagina 49 en verder) ook na het treffen van bronmaatregel 7.1.1-A (tweelaags ZOAB) sprake is van een aantal overschrijdingen van geluidproductieplafonds. Voor deze overschrijdingen worden onderzoeksgebieden uitgezet met als doel om af te wegen of afschermdende maatregelen langs die delen van de A27 noodzakelijk zijn. De onderzoeksgebieden zijn opgenomen in figuur 12 bij het Akoestisch onderzoek. Cliënte constateert dat haar bedrijfsperceel deels binnen het onderzoeksgebied is gelegen en deels eruiten. De bedrijfswooning en het bedrijfsgebouw van cliënte zijn net buiten het onderzoeksgebied gelaten, terwijl deze gebouwen nu juist als geluidgevoelige objecten dienen te worden aangemerkt. Voor cliënte is onbegrijpelijk dat haar gronden deels wel zijn opgenomen in het onderzoeksgebied, maar dat de woning en het bedrijfsgebouw buiten het gebied zijn gelaten. Een en ander klemt volgens cliënte temeer nu ten zuidwesten van haar bedrijfsperceel de grote op- en afrit dient te worden gerealiseerd, waardoor het op de weg had gelegen om het onderzoeksgebied ten oosten van de A27 bij Hank uit te breiden. Cliënte verzoekt u om alsnog haar (bedrijfs)wooning en bedrijfsgebouw bij het onderzoeksgebied inzake doelmatige afschermdende maatregelen te betrekken en om indien nodig maatregelen te treffen om geluidsoverlast op de gevel van de gebouwen van cliënten te beperken.</p>	<p>In de Wet milieubeheer zijn bestemmingen aangewezen die vanwege de bestemming of het gebruik ervan bijzondere bestemming tegen geluid nodig hebben. Het gaat hierbij onder andere om woningen, scholen, ziekenhuizen, etc. Bedrijfspanden en -woningen zijn niet aangemerkt als geluidgevoelig en zijn dus ook niet als zodanig meegenomen in het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de A27 Houten-Hoopolder. Los daarvan wordt de A27 waaronder het gedeelte ter hoogte van Hank van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) voorzien als onderdeel van het project A27 Houten-Hoopolder. Hiermee wordt voldaan aan de geldende geluidnormen en neemt de geluidbelasting zelfs af ten opzichte van een situatie zonder verbreding van de A27. Het in figuur 12 aangeduide onderzoeksgebied is gebaseerd op de resterende overschrijdingen van de geluidproductieplafonds na toepassing van bronmaatregelen en op de verplaatste referentiepunten als gevolg van de gewijzigde aansluiting Hank. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 50 meter van de A27 waarop het geluidproductieplafond wordt vastgesteld. Ter hoogte van de woning van inspreker worden de geluidproductieplafonds niet overschreden waardoor de woning geen overschrijding heeft van de toetswaarde (het maximale geluidniveau op de gevel). De huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 53 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder 52 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden.</p>
	10	<p>Water            In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Cliënte vrees dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat haar perceel akkerbouwland overstroomt (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor zij ernstige (financiële) nadelen kan ondervinden voor haar bedrijfsvoering. Cliënte kan uit het MER niet opmaken of er rekening is gehouden met de grotere hoeveelheden neerslag waarmee we in de toekomst te maken zullen krijgen en het kleinere oppervlak dat resteert om de grotere hoeveelheid neerslag op te nemen. Cliënte verzoekt u derhalve om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing zodat het risico op overstroming van haar landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfilteerd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang.            De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekeningen is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	11	<p>Kavelruil            Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	<p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.            Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.</p>
ZWE-00310	1	<p>Ligging tracé            Cliënte merkt op dat zij, in vergelijking met andere percelen die eveneens aan de Schenkeldijk zijn gelegen, verhoudingsgewijs veel meer grond dient af te staan ten behoeve van de realisatie van de plannen. Cliënte wijst met name op de percelen die zijn gelegen ten westen van haar perceel. Voor cliënte is onduidelijk waarom voor de percelen ten westen van haar perceel kan worden volstaan met een smalle strook grond ten behoeve van de realisatie van de nieuwe A27, terwijl zij een flink stuk grond dient af te staan. Cliënte verzoekt u om nader te motiveren waarom cliënte een veel bredere strook grond dient af te staan in vergelijking met naastgelegen percelen.</p>	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	<p>Toegangsweg</p> <p>Het bedrijfsperceel van cliënte is deels gelegen aan de Schenkeldijk, de Parallelweg en de Kalversteeg. Het ontwerptractébesluit zorgt ervoor dat cliënte een deel van haar gronden verliest. Daarnaast zorgt het ontwerptractébesluit ervoor dat de Schenkeldijk, de Parallelweg en de Kalversteeg dienen te worden aangepast om de wegverbreding mogelijk te maken, zodanig dat cliënte vrees voor de bereikbaarheid van haar perceel. Cliënte vrees dat de aanpassing van met name de Parallelweg en de Schenkeldijk zal zorgen voor belemmeringen in het verkeer van en naar haar bedrijf. Cliënte verzoekt u derhalve om toe te lichten hoe de bereikbaarheid van haar perceel gewaarborgd blijft. Daarbij wijst cliënte erop dat er ten behoeve van haar bedrijfsvoering regelmatig gebruik wordt gemaakt van (zware) transportvoertuigen en machines. Het is voor de bedrijfsvoering van cliënte van het grootste belang dat de bereikbaarheid van het perceel voor deze (zware) voertuigen optimaal gewaarborgd wordt.</p> <p>Cliënte wijst erop dat de Schenkeldijk als ontsluiting voor haar bedrijf momenteel niet ideaal is. Het zware verkeer ten behoeve van de bedrijfsvoering van cliënte dient namelijk kort langs de woonhuizen aan de andere kant van de Schenkeldijk te rijden. Het is daarom de wens van cliënte om een eigen toegangsweg te creëren conform onderstaande afbeelding, waarbij de gele lijn de gewenste toegangsweg voorstelt:</p> <p>De voorgestelde toegangsweg zorgt ervoor dat de Schenkeldijk wordt ontlast voor het zware bedrijfsverkeer van cliënte, alsmede voor de aan de Schenkeldijk gelegen woonhuizen. Daarnaast is de bereikbaarheid van het perceel van cliënte gewaarborgd. Cliënte verzoekt u om deze ontsluitingsmogelijkheid te betrekken bij uw overwegingen ten aanzien van het tractébesluit.</p>	Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.
	3	<p>Trillingen</p> <p>Ten aanzien van trillingen wordt in het milieueffectrapport (hierna: MER) gesteld dat trillingen tijdens de bouwwerkzaamheden of in de gebruiksfase, die via de ondergrond worden overgebracht, kunnen leiden tot schade aan gebouwen en hinder voor personen. Vervolgens wordt gesteld dat het project niet leidt tot noemenswaardige effecten ten aanzien van trillingen en dat dit aspect daarom niet verder is onderzocht in het MER.</p> <p>Cliënte kan bovestaande conclusie in het MER niet volgen, nu er wordt geconstateerd dat trillingen tot schade aan gebouwen kunnen leiden, maar dat dat aspect vervolgens niet verder wordt onderzocht omdat er geen sprake zou zijn van noemenswaardige effecten. Cliënte vraagt zich af hoe de conclusie kan worden getrokken dat er geen sprake is van noemenswaardige effecten, terwijl er geen onderzoek is gedaan naar mogelijke trillingshinder en de gevolgen daarvan. Gezien de ligging van de bewaarplaats verzoekt cliënte u om alsnog onderzoek te naar de mogelijke gevolgen van trillingen in zowel de realisatie- als de gebruiksfase.</p>	Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.
	4	<p>Aanleg groenstroken en sloten</p> <p>De gronden die cliënte dient af te staan ten behoeve van het ontwerptractébesluit zullen grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg, een tweetal sloten en verschillende groenstroken. Cliënte merkt op dat het merendeel van de grond die zij verliest, wordt aangewend voor groenvoorziening. Gelet op de plankaart vrees cliënte dat bomen zullen worden geplant op de nieuw te realiseren groenstrook, hetgeen voor extra schaduwwerking op haar perceel landbouwgrond zal zorgen. De mogelijkheid van extra schaduwwerking is volgens cliënte uiterst ongewenst, omdat het deel van het perceel waar schaduw over valt minder of slecht bruikbaar is voor akkerbouwactiviteiten. Voorts vrees cliënte dat onkruid en andere ongewenste en voor de landbouw schadelijke plantensoorten, waaronder distels, zich zullen vestigen in de groenvoorziening, waarna het risico groot is dat deze plantensoorten zich verspreiden naar de akkerbouwgronden van cliënte, met alle negatieve gevolgen van dien. Ten slotte vrees cliënte dat bladval van de bomen de op de akker staande gewassen en de bodem vervuult, hetgeen risico's met zich meebrengt voor de certificering van de gewassen. Cliënte is van oordeel dat het voor de landbouw praktischer is om geen groenstrook direct aangrenzend aan haar perceel te realiseren. Volgens cliënte kan ontstaan worden met een sloot als natuurlijke grens. Aan de andere zijde van de sloot zijn immers al groenstroken beoogd. Cliënte verzoekt u derhalve om geen groenstrook op te nemen die direct aan haar gronden grenst. Afzien van de beoogde groenstrook zorgt er overigens ook voor dat cliënte een groter deel van haar perceel kan behouden. Indien er een sloot wordt aangelegd over het perceel van cliënte, wenst cliënte geen hinder te ondervinden door bijvoorbeeld maaisel afkomstig uit de sloot dat op haar landbouwperceel terecht komt.</p>	Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.
	5	<p>Grondwaarde</p> <p>Ten slotte wenst cliënte op te merken dat zij vrees dat de beoogde ontwikkeling van het tracté zorgt voor een belangrijke daling van de waarde van haar grond. Het ligt volgens cliënte in de lijn der verwachting dat de waarde zal dalen door de liqing van het tracté in de zeer korte nabijheid van haar bedrijf.</p>	Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.
	6	<p>Kavelruil</p> <p>Ten slotte wenst cliënte te benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding zal daarom veelal geen maatregel zijn die met enthousiasme wordt ontvangen. Cliënte dringt er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.
	7	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Cliënte merkt op dat de plannen voor de wegverbreding ervoor zorgen dat de rijstroken van de A27 dichterbij de bewaarplaats komt te liggen. De ligging van het tracté dichterbij de bewaarplaats heeft tot gevolg dat de luchtkwaliteit in de buurt van de bewaarplaats verandert. Cliënte constateert dat de ventilatoren van de bewaarplaats aan de zijde van het bedrijfsgebouw zijn bevestigd die het dichtst bij de A27 ligt. De ventilatoren dienen als beluchting voor de opgeslagen aardappels. Cliënte vrees dat de verslechterde luchtkwaliteit negatieve effecten zal hebben op de luchtkwaliteit in de bewaarplaats en dat als gevolg daarvan de kwaliteit van de opgeslagen aardappels en andere producten negatief beïnvloed wordt. Een kwaliteitsverslechtering van de aardappels kan negatieve gevolgen hebben voor de certificering van de aardappels, waardoor afnemers minder of zelf geen interesse (meer) hebben in de aardappels, met alle (financiële) gevolgen van dien. Cliënte verzoekt u derhalve om te onderzoeken of de luchtkwaliteit in de omgeving van de bewaarplaats verslechtert, op zo'n manier dat deze negatieve invloed kan hebben op de opgeslagen producten en op de certificering van de producten. Als dat het geval is, verzoekt cliënte u om een oplossing (bijvoorbeeld in de vorm van filters in de ventilatoren) waardoor de kwaliteit van de opgeslagen producten wordt gewaarborgd.</p>	Deze zienswijze is dubbel geregistreerd. Zie voor de beantwoording zienswijze 44732779 / ZWE-00261.
ZWE-00311	1	<p>Uit de ter inzage liggende stukken lijkt dat het tracté van de A27 een aantal meters richting hun eigendom zal worden gelegd. Dit zou betekenen dat een deel van hun zijtuin nodig is voor water/talud. Tevens lijkt dat er een geluidscherm zal worden geplaatst ongeveer ter hoogte van hun eigendom.</p> <p>Uit de stukken is niet duidelijk hoeveel van hun grond nodig is voor de aanleg van water/talud. Gezien de geringe afstand van de woning tot het huidige water/talud betekent ook een geringe afname van de tuin, een grote inbreuk op het woongenot.</p>	<p>De delen van uw perceel binnen de TB-begrenzing worden aangekocht door Rijkswaterstaat. Zie de Kaart bij het TB.</p> <p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
	2	<p>Cliënten zijn van mening dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de ligging van hun eigendom, de kavel, de plaats van de woning op de kavel, de ruimte tussen woning en water/talud van de A27.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van sprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	3	<p>Tevens vragen cliënten aandacht voor de toename van het fijnstof en andere onvriendelijke stoffen die door toename van het verkeer op en over hun woonhuis zullen komen. Door de verbreding van de A27 zal het verkeer toenemen, en daarmee het fijnstof en andere levensonvriendelijke stoffen. In de stukken blijkt niet dat daarmee rekening is gehouden en voldoende maatregelen ter bescherming zijn gepland.</p>	<p>Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wm grenswaarden zijn opgenomen, zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	4	<p>Tevens zijn cliënten van mening dat berekeningen t.b.v. de beoordeling van de geluidsoverlast, niet met naar theoretisch model maar met metingen in de praktijk dienen te worden uitgevoerd.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hoopolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukke en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>Ter hoogte van de landbouwpercelen van inspreker zijn voor de landschappelijk inpassing van het wegontwerp geen bomen voorzien.</p>
ZWE-00312	1	<p>Cliënt heeft opgemerkt dat op de groenstroken nabij zijn landbouwgronden waarschijnlijk bomen geplaatst zullen worden. Cliënt vrees voor schade en inkomstenderving als gevolg van schaduwwerking, ziektedruk en vocht, ontstaan door de bomen. Cliënt verzoekt u derhalve om bij de inrichting van de groenstroken rekening te houden met het landbouwkundig gebruik van zijn percelen.</p>	Ter hoogte van de landbouwpercelen van inspreker zijn voor de landschappelijk inpassing van het wegontwerp geen bomen voorzien.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00313	1	<p>1. De keuze om de nieuwe ontsluiting van Raamsdonksveer op de A59 door de Kartuizerpolder te laten lopen en niet parallel aan de snelweg is erg opmerkelijk. Om deze keuze te ontcrachten zijn een aantal redenen te noemen:</p> <p>a. Er moet een dure brug gebouwd worden terwijl dat de Donge tegen de snelweg afgedamd is. Wanneer de nieuwe aansluiting parallel langs de snelweg wordt aangelegd zoals op figuur 2 geschetst is hoeft alleen het laatste stukje Donge tegen de snelweg aan gedempt te worden. Het voormalige vuilstort ligt dermate ver van de snelweg vandaan dat daar gemakkelijk een parallelweg tussendoor kan lopen incl. bermen etc. zodat een grootschalige sanering niet benodigd is.</p>	<p>De variant om de verbindingsweg parallel aan de snelweg A59 te leggen is onderzocht. Hierbij is het echter niet mogelijk gebleken de voormalige vuilstort te ontwijken. Er zijn meerdere varianten voor de verbindingsweg onderzocht. Na afweging van alle voor- en nadelen (onder andere natuur, bodemkwaliteit, draagvlak en kosten) is de gekozen oplossing in het TB opgenomen. Ten opzichte van het OTB is het ontwerp geoptimaliseerd om met name de effecten voor de natuur te minimaliseren.</p>
	2	<p>b. Door de keuze om de nieuwe aansluiting over de bestaande polderweg te laten lopen wordt één van de laatste polders in de gemeente Geertruidenberg in tweeën gesplitst. Dit lijkt ons een ongewenst beeld voor het landschap. Tevens wordt de polder stukken moeilijker bereikbaar voor landbouwverkeer. Daar gaan we later in deze zienswijze verder op in.</p>	<p>Zoals in zienswijzepunt 1 is aangegeven zijn voor de ligging van de verbindingsweg verschillende alternatieven onderzocht. De ligging van de verbindingsweg is dusdanig gekozen dat bestaande agrarische percelen zo weinig mogelijk gesplitst worden. Deels bevindt de verbindingsweg zich ten noorden van bestaande percelen en deels ten zuiden. Om de bereikbaarheid van de noordelijke en zuidelijke percelen te handhaven is de verbindingsweg aan beide zijden voorzien van parallelwegen. Via deze parallelwegen blijft het gehele gebied bereikbaar voor landbouwverkeer. De verbindingsweg is landschappelijk zo goed mogelijk ingepast, waarbij de karakteristiek van het huidige landschap zo goed mogelijk wordt gerespecteerd. Dit is uitgebreid toegelicht in het Landschapsplan.</p>
	3	<p>c. Voordat de amertak is aangelegd had de rivier de Donge een ander verloop (zoals op figuur 4 is weergegeven) doordat men nu over de oude rivierbedding een stuk van de nieuwe weg aanlegt zal ook hier een gedeelte van deze oude rivierbedding verbeterd en gesaneerd moeten worden omdat deze ondergrond niet draagkrachtig genoeg is en waarschijnlijk ook verontreinigd.</p>	<p>De verbindingsweg ligt gedeeltelijk binnen de oude rivierbedding van de Donge. Voorafgaand aan de realisatie zal milieuhygiënisch (water)bodemonderzoek plaatsvinden en zal waar nodig sanering en/of grondverbetering plaatsvinden.</p>
	4	<p>d. Door de keuze voor deze variant moet met meer verschillende grondeigenaren onderhandeld worden.</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Voor de verbindingsweg is dit ook het geval. Het feit dat er meerdere grondeigenaren geraakt worden is niet doorslaggevend geweest voor de uiteindelijke tracékeuze. Voor meer informatie over het raken van grondeigendommen wordt verwezen naar het punt hieronder.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbers om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot ontheening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een ontheeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de ontheening worden ingebracht.</p> <p>Voor dit punt wordt verwezen naar zienswijzepunt 2. Voor een veilige bereikbaarheid is voor een parallelstructuur gekozen voor landbouwverkeer in plaats van oversteken.</p>
	5	<p>2. De keuze om aan beide zijden van de nieuwe aansluiting een parallelweg te leggen om de polders bereikbaar te houden is erg ongelukkig om de volgende redenen:</p> <p>a. Er zijn diverse grondeigenaren die landbouwproducten verbouwen op percelen ten noorden en ten zuiden van de bestaande polderweg. Wanneer een gewas aan beide zelden van de weg gezaaid is moet men nu een heel stuk omrijden om op beide percelen het gewas te oogsten en het gehele jaar vrij te houden van ongedierte en ongewenste begroeiing. Daarvoor zullen de eigenaren gecompenseerd moeten worden.</p>	
	6	<p>b. De aansluiting voor de zuidelijke parallelweg verloopt prettig; vanaf de rotonde kan meteen gekozen worden voor de parallelweg. Echter de noordelijke parallelweg heeft een T-kruising op de Eendragtsweg. Wanneer een trekker met twee wagens de Eendragtsweg op wil rijden dan zorgt dit keer op keer voor gevaarlijke situaties. (figuur 3)</p>	<p>De T-kruising van de noordelijke parallelweg op de Eendragtsweg is zo ver mogelijk van de rotonde gelegd. Daarnaast worden vrijliggende fietsverbindingen gerealiseerd. Het ontwerp voldoet aan alle richtlijnen met betrekking tot een duurzaam veilig wegontwerp.</p>
	7	<p>c. De fietsroute van Raamsdonksveer naar Oosterhout loopt nu over de bestaande polderweg. Dit zorgt nu al regelmatig voor gevaarlijke situaties. Echter in de nieuwe situatie blijven de fietsers gebruik maken van de polderweg. Dit is ongewenst en zal ook zeker in de toekomst voor gevaarlijke situaties zorgen. Denk maar aan het oostseizoen wanneer de boeren met hun tractoren uit het land rijden wanneer het regent en de ramen zijn beslaan en er modder op de weg ligt.</p>	<p>Bestaande fietsroutes worden in het ontwerp van de verbindingsweg niet geraakt. Het realiseren van een (veilige) fietsroute tussen Raamsdonksveer en Oosterhout valt buiten de scope van het project.</p>
ZWE-00314	1	<p>2.1 Ontbreken noodzaak wijzigen toe- en afritten en andere maatregelen</p> <p>2.2 In de toelichting wordt echter in het geheel niet ingegaan op de noodzaak van het ter plaatse ingrijpend wijzigen van de toe- en afritten en het daarbij behorende ruimtebeslag. Evenmin is het ter plaatse situeren van de vlakken voor "nieuw water", "inpassingsdoeleinden natuur" en "inpassingsdoeleinden landschap" op enigerlei wijze gemotiveerd/onderbouwd.</p> <p>2.3 Naar de mening van cliënte bestaat er geen enkele noodzaak voor het ingrijpend wijzigen van de toe- en afritten en het ter plaatse situeren van de vlakken voor "nieuw water", "inpassingsdoeleinden natuur" en "inpassingsdoeleinden landschap" en al helemaal niet juist op de voorziene locatie.</p>	<p>Ten behoeve van het project is besloten om het ontwerp op deze locatie te aan te passen. Dit houdt verband met de complete vervanging van de Hagesteinsebrug. Met deze wijziging in het ontwerp zullen de volledige percelen van inspreker verworven worden. Aangezien de betreffende percelen volledig worden verworven zijn de overige zienswijzepunten niet meer aan de orde.</p>
	2	<p>2.4 Cliënte herinnert eraan dat het wijzigen van de toe- en afritten en het ter plaatse situeren van de vlakken voor "nieuw water", "inpassingsdoeleinden natuur" en "inpassingsdoeleinden landschap" ten noord-westen van de afrit Hagestein/A27 te heroverwegen en daarbij rekening te houden met de belangen van cliënte bij het (ongewijzigd) kunnen uitvoeren van haar woningbouwplannen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>
	3	<p>3.1 verlengen geluidscherm in zuidelijke richting</p> <p>2.5 Voor zover het wijzigen van de toe- en afritten en het daarbij behorende ruimtebeslag wel noodzakelijk mocht zijn, verzoekt cliënte u — in ieder geval — de vlakken voor "nieuw water", "inpassingsdoeleinden natuur" en "inpassingsdoeleinden landschap" elders te situeren. In dat geval zal de door cliënte beoogde woningbouw ter plaatse van het nieuwe talud weliswaar niet zonder meer te realiseren zijn, maar indien het in het ontwerp-Tracébesluit voorziene geluidscherm aan de westzijde verder wordt doorgetrokken in zuidelijke richting, zou cliënte toch nog een groot deel van de door haar beoogde woningbouwplannen ter plaatse kunnen realiseren. Cliënte merkt daarbij op dat haar (huidige) woningbouwplannen (zie de als bijlage 1 bijgevoegde tekening) voorzien in aaneengesloten hoogbouw (met dove gevels) op de gronden direct grenzend aan het huidige talud. Deze hoogbouw dient als geluidwering voor de achterliggende nieuwe (en reeds bestaande) woonbebouwing. Indien deze hoogbouw niet gerealiseerd kan worden, staat aldus de gehele beoogde nieuwe woningbouw "op losse schroeven". Het wegvallen van de beoogde aaneengesloten hoogbouw zou echter kunnen worden voorkomen door het in het ontwerp-Tracébesluit voorziene geluidscherm in zuidelijke richting (tot ca km 58.3) te verlengen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
	4	<p>3.2 Natura 2000</p> <p>3.1 Cliënte betwist daarnaast dat voor wat betreft de mogelijke aantasting van Natura 2000-gebieden (zie blz. 76 van de toelichting bij het ontwerp-Tracébesluit) een beroep kan worden gedaan op de ontwikkelingsruimte die in de Regeling Pas (programmatische aanpak stikstofdepositie) is toegekend aan de (uitbreiding van de capaciteit van de) A27 Houten — Hooipolder. Cliënte merkt in dit kader uitdrukkelijk op dat de programmatische aanpak stikstofdepositie zich niet verhoudt met het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 15 mei 2014 inzake het Tracébesluit A2. Noch uit het deelrapport natuur noch uit de gebiedsanalyses die ten grondslag liggen aan de Pas blijkt dat per locatie is onderzocht wat de gevolgen zijn van de verbreding van de A27 op de instandhoudingsdoelstellingen van de desbetreffende Natura 2000-gebieden. Verwachte dalingen en toenames van stikstofdeposities zijn steeds verrekend op gebiedsniveau. Daarmee zijn feitelijk, in strijd met het arrest van het Hof van Justitie van 15 mei 2014, de effecten dus ook steeds op gebiedsniveau beschouwd.</p> <p>3.2 Bovendien wordt bij toepassing van de Pas een verwachte daling van stikstofdepositie verrekend met deposities van nieuwe activiteiten. Nu de verwachte daling geenszins zeker is, is daarmee naar de mening van cliënte ook om die reden niet verzekerd dat de verbreding van de A27 geen significante effecten op de Natura 2000 gebieden zal hebben.</p> <p>3.3 Voorts meent cliënte dat niet is gebleken dat met de toedeling van de gereserveerde ontwikkelingsruimte aan het (Ontwerp-)Tracébesluit sprake is van een evenwichtige toedeling en reservering van de ontwikkelingsruimte als bedoeld in artikel 19kn lid 3 van de Natuurbeschermingswet 1998. Niet is gebleken dat de desbetreffende depositieruimte, gelet op de beheerplannen en mede gelet op mogelijke samenloop met toestemmingsbesluiten voor andere (prioritaire) projecten, waarbij eveneens depositieruimte wordt toegekend, ten tijde van het in gebruik nemen van de verbrede A27 ook beschikbaar is voor dit project. Daarmede staat de uitvoerbaarheid van het project niet vast en komt de noodzaak ervan daaraan reeds daarom te ontvallen.</p>	<p>Het Tracébesluit vormt tevens het toestemmingsbesluit voor Natura-2000 (artikel 13, lid 8 Tw). Deze toestemming is gebaseerd op de Wet natuurbescherming en het thans geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het project A27 Houten-Hooipolder is opgenomen op de prioritaire projectenlijst (Bijlage 1 Regeling natuurbescherming). Dit houdt in dat voor dit project reeds ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Met het Tracébesluit wordt de benodigde ontwikkelingsruimte toebedeeld aan het project A27 Houten - Hooipolder. Met dit project wordt dus geen nieuwe ruimte binnen het PAS geclaimd die ten koste gaat van andere sectoren, zoals de door diverse sprekers genoemde toekomstige gewenste bedrijfsuitbreidingen. Voor deze uitbreidingen zal per concreet geval worden beoordeeld of de benodigde ontwikkelingsruimte kan worden toebedeeld.</p> <p>Recent heeft het Europese Hof van Justitie in haar arrest antwoord gegeven op de door de Raad van State gestelde prejudiciële vragen inzake het PAS. Volgens het Hof is een juridisch systeem als dat van het PAS toelaatbaar. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. De wetenschappelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het programma en de maatregelen waarop deze onderbouwing is gebaseerd, moeten voldoende zekerheid bieden dat de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden geen schade ondervinden van deze activiteiten. Het is, volgens het Hof, aan de nationale rechter om te beoordelen of de onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende maatregelen aan de eisen voldoen, zoals de autonome daling van stikstofdepositie. Het Hof doet daarover geen uitspraak. De betrokken overheden – gedeputeerde staten van provincies en de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat – hebben met elkaar vastgesteld dat de toestemmingsverlening op basis van het PAS kan worden voortgezet, omdat de uitspraak van het Hof zich hier niet tegen verzet.</p>
	5	<p>4.1 Bovendien meent cliënte dat de milieueffectrapportage in strijd met het bepaalde in artikel 1.11 lid 2 Chw een wegging van de eerder onderzochte alternatieven ontbeert.</p>	



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/1maoes/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/1maoes/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	6	<p>5 Luchtkwaliteit</p> <p>5.1 Per 1 januari 2015 moet getoetst worden aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM 2,5 (ultra fijn stof). Volgens de toelichting bij het ontwerp-Tracébesluit (blz. 63) blijkt uit de monitoringstool behorende bij het (Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht) NSL dat deze grenswaarde in en rond het onderzoeksgebied niet wordt overschreden. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat het project voldoet aan de grenswaarde van PM 2,5.</p> <p>5.2 Cliënte betwist evenwel uitdrukkelijk dat uit de monitoringstool behorende bij het NSL zou kunnen worden afgeleid dat na verbreding van de A27, zoals voorzien in het ontwerp-Tracébesluit, zonder meer wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM 2,5 (ultra fijn stof). Immers, de monitoringstool zegt voorsnags niets over de toekomstige situatie, waarbij de A27 aan de westzijde voor het overgrote deel, in ieder geval voor het wegvak Houten-Everdingen wordt verbreed van twee naar vier wegstroken. Volledigheidshalve merkt cliënte hierbij uitdrukkelijk op dat voor een eventuele overschrijding van de grenswaarde voor PM 2,5 geen beroep kan worden gedaan op het NSL.</p> <p>5.3 Voorts betwist cliënte dat opname van het project in het NSL waarborg biedt dat de grenswaarden voor wat betreft PM 10 (fijnstof) en NO2 (stikstof) in het algemeen en voor haar gronden in het bijzonder niet worden overschreden. Cliënte wijst in dit kader op de zogeheten sjoemelsoftware waarbij bij veel automerken een hogere feitelijke uitstoot is geconstateerd dan de norm.</p>	<p>In onderstaande punten wordt uitgelegd op welke wijze het project volgens de NSL-rekenmethode is verwerkt. Volledigheidshalve kan daarbij nog vermeld worden dat emissiefactoren worden bepaald op basis van RDE (real driving emissions). Er wordt dus geen gebruik gemaakt van uitstootgegevens van motorvoertuigen.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hoopolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
ZWE-00315	1	<p>Grens OTB over parkeerterrein</p> <p>5. Aan de oostelijke zijde van de Schelluinsestraat (ongenummerd, kadastraal: E 1838), derhalve aan het einde van deze straat en gelegen naast de A27, ligt het terrein 12 (bijlage 2).</p> <p>6. Het terrein 12 is in gebruik als opstelplaats voor vrachtwagentrailers van inspreker (bijlage 3). Er zijn 7 parkeervakken aanwezig voor auto's ten behoeve van personeel van het naastliggend pand van Solar (voorheen Conelgro) en nog belangrijker: 31 parkeervakken voor vrachtwagentrailers.</p> <p>Ter toelichting: het naastgelegen pand waarin Solar is gevestigd, te Schelluinsestraat 72, is niet (meer) het eigendom van inspreker. Het terrein dat aan de andere zijde naast terrein 12 ligt is vol gegroeid met struiken, bomen en ander groen. Dit terrein is in eigendom van gemeente Gorinchem en is in bruikleen bij Attema. Dat terrein ligt braak en is niet verhard.</p> <p>7. Het parkeerterrein wordt de gehele dag gebruikt om routetrailers te halen en terug te plaatsen. Er wordt in feite de gehele dag door gerangeerd (het is een 'komen en gaan' van trailers). Gedurende de dag zijn de parkeervakken voor 50-75% gevuld en in de avond, nachturen en weekends tegen de 100%.</p> <p>Ter toelichting: het systeem is zo, dat elke vrachtwagenchauffeur twee routetrailers in gebruikt heeft: één ervan achter zijn trekker om de goederen te transporteren naar de klant, terwijl de andere trailer bij inspreker is om geleegd te worden (retour komende goederen, dragers/pallets etc.) en om geladen te worden voor de volgende vracht. Bij terugkomst van een rit parkeert de vrachtwagenchauffeur zijn trailer op dit terrein, de trailer wordt op een later moment opgehaald, geleegd en geladen en vervolgens geladen teruggeplaatst op dit terrein om opgehaald te worden als de chauffeur weer teruggekomen is van zijn voorgaande rit.</p> <p>8. Overigens schiet het aantal trailerparkeerplaatsen op dit terrein reeds nu fors tekort. Reden waarom inspreker met moeite op andere terreinen extra opstelvakken heeft gerealiseerd om alle trailers kwijt te kunnen. Deze locatie (en een optimaal gebruik en goede bereikbaarheid ervan) is derhalve onmisbaar en, vanwege de ligging nabij de andere terreinen van inspreker, onvervangbaar voor de bedrijfsactiviteiten van inspreker.</p> <p>9. Echter, uit het ontwerpbesluit volgt dat de grens van het ontwerp-tracébesluit is gelegen over een deel van de opstelplaats (bijlage 4).</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet naast het genoemde perceel van inspreker in verbreding van de A27 en daarmee aanpassing van het bestaande kunstwerk Kanaal van Steenenhoek. Deze aanpassing vindt plaats binnen het op de TB-kaart aangeduide maatregelvlak 'Nieuw / aan te passen kunstwerk'. De omvang van dit maatregelvlak is aangepast ten opzichte van het OTB. Het permanent benodigde ruimtebeslag valt buiten het perceel van inspreker. Het terrein van inspreker is in het Tracébesluit nog wel altijd deels aangewezen om te fungeren als werkterrein (maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'). Dit werkterrein is noodzakelijk om het kunstwerk ter plaatse te kunnen verbreden. In het kader van maakbaarheid van het Tracébesluit is de minimaal benodigde ruimte hiervoor op de kaart van het Tracébesluit opgenomen. Uitgangspunt voor het Tracébesluit is een zo klein mogelijk ruimtebeslag, zeker in het geval van particuliere percelen. Het is echter onvermijdelijk dat hier gronden van particulareren nodig zijn. Over het gebruik van dit terrein als werkterrein vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar. Na afronding van de werkzaamheden zal dit terrein in de oorspronkelijke staat teruggebracht worden. Dit zienswijzepunt kan tijdens deze gesprekken aan de orde gesteld worden. Over de duur van de bouwwerkzaamheden kan pas meer zekerheid worden gegeven op het moment dat de aannemer door Rijkswaterstaat is gecontracteerd. Uiteraard is het streven de eventuele overlast en hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.</p>
	2	<p>tijdelijke werkterreinen</p> <p>10. Een deel daarvan is aangemerkt als: "Nieuw / aan te passen kunstwerk" en een deel als: "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen". Verwezen zij naar een uitsnede van de bij het ontwerpbesluit behorende kaart 12 en naar de bijbehorende legenda (bijlage 5). Gelet op het bepaalde in de artikelen 1, 2, 4 en 7 van het ontwerpbesluit zal een deel van het opstelterrein, dat reeds te klein is, niet meer kunnen worden gebruikt en een ander deel ervan niet meer gedurende een lange, onbepaalde tijd. Daarenboven kent het ontwerp-tracébesluit (te) algemene flexibiliteitsbepalingen op grond waarvan het gebruik nog verder kan worden beperkt.</p> <p>11. Het vorenstaande geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerking en het uiten van de volgende bezwaren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet duidelijk is op grond van welke titel het in het ontwerpbesluit neergelegd gebruik kan/zal plaatsvinden.</li> <li>• Naast dat de aard en de duur van de werkzaamheden / het tijdelijke gebruik niet bekend zijn, heeft in het geheel geen afweging plaatsgevonden met de belangen van inspreker. Ook een motivering ontbreekt.</li> <li>• Voorts is ten onrechte niet bezien of (in ieder geval) de strook ten behoeve van "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen" niet elders kan worden gesitueerd en/of dat het gebruik ten behoeve van de wegverbreding ter plaatse niet tot een minimum kan worden beperkt.</li> </ul> <p>12. Hetgeen in het bovenstaande is verwoord heeft ook tot het gevolg dat niet kan worden uitgesloten dat het gebruik van het benodigde opstelterrein door inspreker nog verder zal worden bemoeilijkt door vervoer van bouwstoffen en machines van en naar het kunstwerk en de strook voor de tijdelijke maatregelen en voorzieningen.</p> <p>13. Dat zal verdere nadelige gevolgen hebben voor het gebruik en het ontsluiten van terrein 12. Al helemaal zonder dat er een beperking geldt voor het aantal vervoersbewegingen en de tijdstippen waarop deze plaatsvinden.</p>	<p>Zie de beantwoording van het voorgaande zienswijzepunt ten aanzien van het maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'. De bereikbaarheid van de Schelluinsestraat zal door het Tracébesluit niet wijzigen. Zoals door inspreker opgemerkt is het mogelijk dat van deze straat gebruik gemaakt wordt door (bouw)verkeer dat ontstaat als gevolg van aanpassing van de A27 en dat van/naar het werkterrein rijdt. De intensiteiten van dit (eventuele) bouwverkeer zullen naar verwachting dusdanig laag zijn dat de bestaande verkeersafwikkeling hiervan geen hinder ondervindt. Het bedrijf van inspreker blijft via de Schelluinsestraat bereikbaar. Met de belangen van inspreker is in het TB derhalve rekening gehouden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	3	<p>ontsluiting terrein</p> <p>14. Ook vrees ik inspreker voor nadelige gevolgen voor het gebruik en ontsluiting van de overige terreinen aan de Schelluinsestraat. Ook voor oponthoud van hulpdiensten tijdens de spitsperiodes bij een calamiteit / hulpverlening in/aan de Schelluinsestraat. Temeer daar er geen alternatieve wijze van ontsluiting mogelijk is. De verkeersafwikkeling vanwege de andere terreinen kan alleen plaatsvinden via de (doodlopende) Schelluinsestraat.</p> <p>Ter toelichting: het industrieterrein Schelluinsestraat is namelijk slechts door één aansluiting — op de Banneweg — ontsloten. Doorstroming van verkeer van en naar de Schelluinsestraat via de wegen door Gorinchem welke aan- en aftakken op de A15 en/of A27 is nu - vooral tijdens avondspits (vanaf ca. 16:00 uur) - al problematisch. Dit betreft de aaneensluitende wegen: Banneweg (waarop Schelluinsestraat is aangesloten), Lange Brug, Nieuwe Wolpherensedijk, Stationsweg, Concordiaweg, Lingeburg, Spijksedijk, Newtonweg, Spijkssteeg. 15. Daarnaast geven de stukken geen duidelijkheid over de bereikbaarheid van de A15 en A27 gedurende de uitvoering van het project. inspreker is voor haar transport afhankelijk van bepaalde rijroutes (bijlage 6).</p> <p>16. Ook ten aanzien van dit aspect ontbreekt onderzoek, een belangenafweging en een motivering. In verband met het vorenstaande verwijst inspreker naar de uitspraken van de AbRS</p>	<p>Zie de beantwoording van het voorgaande zienswijzepunt. De intensiteiten van dit (eventuele) bouwverkeer zullen naar verwachting dusdanig laag zijn dat de bestaande verkeersafwikkeling hiervan geen hinder ondervindt. Het bedrijf van inspreker blijft via de Schelluinsestraat bereikbaar en ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten zal niet wijzigen. Ter voorbereiding op de realisatie is RWS reeds in overleg met bedrijventerrein Avelingen en met hulpdiensten met betrekking tot het door inspreker aangevoerde punt.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>4 Geluid</p> <p>17. Uit het akoestisch onderzoek valt op te maken dat de geluidbelasting vanwege de A27 reeds hoog is en dat zelfs na het treffen van maatregelen aan het wegdek en het treffen van maatregelen aan het wegdek en het aanbrengen van schermen de belasting nog altijd (te) hoog is.</p> <p>18. Uit het onderzoek kan niet worden opgemaakt wat de gevolgen zijn voor de geluidbelasting op de kantoren van inspreker. Sterker nog: uit het akoestisch onderzoek lijkt te moeten worden opgemaakt dat de geluidbelasting, zelfs na het treffen van maatregelen, toeneemt. Dat volgt uit het onderzoek naar de referentiepunten (vgl. nr. 21320).</p> <p>19. Weliswaar kunnen kantoren niet worden aangemerkt als geluidgevoelige objecten, maar kantoren dienen op grond van de regelgeving op het terrein van de arbeidsomstandigheden de regelgeving op het terrein van de arbeidsomstandigheden wel degelijk te voldoen aan een binnenwaarde.</p>	<p>De bedrijfspanden van inspreker zijn geen geluidgevoelige bestemming conform de Wet milieubeheer. Dat betekent dat er geen wettelijke verplichting is om aanvullende geluidmaatregelen te treffen. De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd bevat zowel de huidige als de toekomstige geluidproductieplafonds (GPP). Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden (het maximale geluidniveau op de gevel) zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. Tabel 1 bevat het huidige geluidproductieplafond (GPP). Het geluidproductieplafond op het referentiepunt 21320 gaat van 67,2 dB in de huidige situatie naar 65,9 dB na realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder. Door het aanleggen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en het vervangen van de bruggen door nieuwe bruggen met betere akoestische kwaliteiten en stillere voegovergangen, neemt de geluidbelasting af.</p>
	<p>5 Schermen</p> <p>20. Thans zijn er aan het einde van de Schelluinsestraat maar gedeeltelijk schermen aanwezig, en met geringe afmetingen. gedeeltelijk schermen aanwezig, en met geringe afmetingen. Uit het ontwerpbesluit volgt dat nu ook langs terrein 12 van inspreker geluidschermen zijn voorzien, zelfs met een hoogte van maar liefst 6 meter.</p> <p>21. inspreker zou graag bevestigd zien dat deze geluidschermen, zoals ook thans het geval is, doorzichtig worden uitgevoerd opdat zicht op de bedrijfslocatie blijft bestaan en barrièrewerking wordt voorkomen.</p>	<p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Bij kruising met dwarsstructuren (wegen, watergangen) worden de delen van de schermen die zich op het kunstwerk bevinden transparant uitgevoerd. Ter plaatse van het perceel van inspreker geldt dit principe (transparante vormgeving), aangezien de schermen op het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek geplaatst worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dus sprake van een transparant scherm waardoor het zicht op de bedrijfslocatie behouden blijft.</p>
ZWE-00317	<p>1 Hierbij maak ik mijn zienswijze over dit ontwerp kenbaar:</p> <p>Geluidsoverlast Ik vind dat er op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde van de A27 wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.</p>	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	<p>2 Er dient er een oplossing te worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Dit geldt zowel voor de huidige als voor de toekomstige toestand. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast. De huidige situatie moet los van de toekomstige oplossingen zo spoedig mogelijk verbeterd worden.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	<p>3 Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hier dient in het programma van eisen voor de aannemer aandacht aan besteed te worden.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	<p>4 Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen en woningen kunnen als gevolg daarvan gaan verzakken. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' speciale aandacht nodig heeft. In het OTB is hieraan echter geen aandacht besteed. Dit project mag pas uitgevoerd worden nadat goed onderzoek is uitgevoerd en voorzieningen zijn getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.</p>	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorzien effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>5 Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.</p>	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>6 Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het OTB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden volgens mij de vervuiling enigszins tegen kunnen houden.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals smelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is opgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	7	De snelweg A27 komt een stuk dichterbij de woningen. Daardoor neemt de geluidsoverlast flink toe en wordt wonen in De Hagen gevaarlijker wanneer er over de A27 gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Door het toenemende risico en de toenemende geluidsoverlast zullen de woningen in waarde verminderen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hier wordt in de OTB niet over gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van inspecteurs en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspecter meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	8	Toenemend risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	<p>Het aspect externe veiligheid, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft geen negatieve gevolgen voor het wonen in De Hagen. Daarnaast valt deze woonwijk buiten de contouren van het Plasbrand Aandachtsgebied (PAG) en het plaatsgebonden risico (PR-contour). In het punt hieronder wordt uitgelegd op welke wijze het aspect externe veiligheid is verwerkt in het TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deeldrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport is onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het project A27 Houten - Hoopolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>
ZWE-00318	1	De zienswijze tegen onderhavig Tracé Besluit is tweeledig:  1. Er is een geluidsscherm langs dit perceel gepland. Het bedrijf van inspecter is een zichtlocatie welke prominent zichtbaar is vanaf de A27. Het belang van deze zichtlocatie wordt nog groter omdat inspecter haar bedrijfsactiviteiten uitbreidt met een verkooppunt voor grondverzetmachines en de verhuur van trailers. Wanneer er een geluidsscherm wordt gerealiseerd is deze locatie onzichtbaar vanaf de A27. Dit gaat gepaard met een forse waardevermindering van het bedrijf van inspecter. Inspecter heeft bij hun andere locatie langs de A2 in Beesd in het verleden bijzonder slechte ervaringen opgedaan met het plaatsen van een geluidsscherm. Een foto van dit geluidsscherm treft u aan in bijlage 3. De impact van een geluidsscherm zal in Lexmond nog groter zijn dan in Beesd. Wij twijfelen overigens sterk aan de noodzaak van de realisatie dit geluidsscherm omdat het bedrijf van inspecter een goede geluidsbuffer is vanaf de A27 in relatie tot de achterliggende woningen.	<p>De geluidsafschermende werking van het bedrijfspand is in het geluidonderzoek meegenomen. Desondanks is er op deze locatie een geluidsscherm noodzakelijk om zoveel als mogelijk aan de saneringsstreefwaarde te voldoen. Het scherm zal absorberend uitgevoerd worden waarbij beide zijden van beplanting voorzien zijn.</p> <p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p>
	2	2. Er is door Rijkswaterstaat een oppervlakte van 1.241 m2 grond benodigd. Deze grond kan inspecter niet missen. Deze grond is namelijk benodigd voor de uitbreiding van hun parkeerterrein. Het huidige parkeerterrein is nu reeds te klein. Wel zijn wij bereid om naar een constructieve oplossing te zoeken. Een oplossing zou zijn dat Rijkswaterstaat het naburige perceel (Zederik B 230), zie bijlage 2, geheel of gedeeltelijk (het rode gedeelte) gaat aankopen en door levert aan inspecter. Wel is het van belang dat de bestemming van het rode deel van het perceel wordt gewijzigd in de bestemming "bedrijf".	<p>Voor de door u genoemde mogelijke wijziging van de bestemming op het naburige perceel verwijzen wij u naar de gemeente Zederik, omdat een dergelijke functiewijziging via een bestemmingsplan geregeld wordt en niet via voorliggend Tracébesluit.</p> <p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspecter, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p>
ZWE-00319	1	Inspecter heeft aangegeven dat hij graag zou zien dat de huidige situatie gehandhaafd blijft en dat de sloot verlegd wordt op het terrein naast zijn land. Dit heeft de duidelijke voorkeur. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient de verbreding van de sloot te beginnen achter de notenboom welke is gelegen aan de achterzijde van de woning en niet naast de woning. Hier door kunnen de vitale beeldbepalende notenbomen en fruitbomen worden gespaard. Deze notenbomen en fruitbomen bieden een goede afscherming tegen het verkeer op de A27. Het wegvallen van deze bomen gaat gepaard met een verminderd uitzicht en meer verkeerhinder alsmede een verminderde privacy.  Verder is onderhavige sloot op zeer korte afstand van de bestaande bebouwing gepland waardoor de afstand tussen de gevel en de sloot slechts ongeveer één meter bedraagt. Gezien deze korte afstand tussen de gevel en de sloot ontstaat er een instabiele ondergrond/fundering en is de kans op verzakkingen realistisch. Tevens wordt het plegen van onderhoud hierbij een riskante operatie. Het werken met een rolsteiger is hierdoor niet meer mogelijk.	<p>De watergang sluit aan op de bestaande watergang. Naast de watergang moet ruimte worden gereserveerd voor een onderhoudspad. Het is daarom niet mogelijk om de watergang eerder op de bestaande watergang aan te sluiten en de notenbomen en fruitbomen te ontwijken. Voor eventuele schade tijdens de bouw wordt verwezen naar het punt hieronder.</p> <p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hoopolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van inspecteurs en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspecter meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	2	Kortom de door u voorgestelde plannen zullen leiden tot een sterk verminderd woongenot/financiële schade.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.
	3	Het is beter om dit door goed overleg voorkomen. Wij verzoeken u daarom om de situatie met Kooijman en mij in ogenschouw te nemen middels een bezichtiging en een keukentafelgesprek om vervolgens het plan aan te passen.	
ZWE-00320	1	Voor de zorgvuldigheid van effectbepaling, buiten de wettelijke kaders, is ons inzien ver onder de maat! De menselijke maat is soms zoek hetgeen wij ernstig betreuren aangezien wij als lokale overheid een zorgplicht hebben richting onze burger en ondernemer.	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspecter, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>In het MER en onderliggende onderzoeken zijn de feitelijk optredende effecten beschreven en beoordeeld volgens de voor een MER gebruikelijke methoden. Vervolgens heeft in het (O)TB een toetsing plaatsgevonden aan de wettelijke normen en is aangegeven welke maatregelen worden getroffen als aan bepaalde normen niet kan worden voldaan. Bedrijven, organisaties of personen die van mening zijn dat ze onevenredig worden benadeeld, kunnen een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	3	Wat wij bedoelen met de menselijke maat beschrijven we onderstaand in het kort aan de hand van een paar voorbeelden:  1. De fly-over doorsnijdt het perceel van Kerklaan 19 waardoor er voor de betreffende bewoner behoorlijke overlast ontstaat. De bewoner woont nu vrij en wordt geconfronteerd met een talud van ettelijke meters in zijn achtertuin waardoor zijn wooncénoot. zicht en leefbaarheid wordt aangetast. Daarnaast komt hiermee de verkoopbaarheid van zijn pand en perceel ernstig onder druk te staan.	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspecter is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspecter ten aanzien van de arondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
	4	2. Met het verplaatsen van aansluiting #20 Geertruidenberg en de voorgenomen locatie van de nieuwe rotonde ontstaan er leefbaarheidsknelpunten binnen het gebied voor bewoners. Daarnaast staat de verkoopbaarheid van de betreffende woningen ernstig onder druk evenals de bruikbaarheid van de resterende gronden van verschillende percelen. Wij vragen u nadrukkelijk dit mee te wegen in uw besluiten!	<p>In het Tracébesluit is het ontwerp van de aansluiting 20 (Geertruidenberg) aan de oostzijde van de A27 aangepast. Dit is onder andere gedaan naar aanleiding van ingediende zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit en in afstemming met betrokken stakeholders en de gemeente Geertruidenberg. Dat laat onverlet dat de belangen van betrokken stakeholders soms conflicterend zijn en in dat geval is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Zoals u al aangeeft kunnen burgers, bedrijven en organisaties door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. In bepaalde gevallen kan een beroep gedaan worden op een schadevergoeding. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	<p>Effecten op het onderliggende wegennet</p> <p>Op ons wegennet treden vooral veranderingen op als gevolg van het vervallen van de aansluiting #34 Raamsdonksveer op de A59. Dit zal tot gevolg hebben dat het verkeer zich enerzijds zal "hervervelen" richting de aansluiting #33 Oosterhout en anderzijds naar aansluiting #35 Waspik. Uit onderzoek van FLOW27 blijkt dat op een aantal gemeentelijke wegen nabij de Eendrachtsweg, namelijk de Kasteellaan en Boterpolderlaan en nabij het lint van Raamsdonk de verkeersintensiteiten significant toenemen! Vooral het vervallen van de aansluiting # 34 Raamsdonksveer en de nieuwe verbindingsweg veroorzaken deze toename. Hierdoor treedt in onze kernen een aantal ongewenste (neven)effecten op. Dit varieert van capaciteitsproblemen van de rotonde aan de Eendrachtsweg tot geluidhinder, toename van fijnstof en leefbaarheidsproblemen op de Kasteellaan, Boterpolderlaan en het lint Raamsdonk. Wij verzoeken u dit nader te onderzoeken, inzichtelijk te maken en noodzakelijke maatregelen te treffen welke bijdrage aan een adequate oplossing voor deze problematiek. Alle kosten, zowel binnen als buiten de woonkernen, en door zowel directe als indirecte gevolgen van en effecten van het OTB, komen volledig voor uw rekening.</p>	<p>Onderzocht zijn de verkeerseffecten (wijziging intensiteiten) en daarmee gepaard gaande geluidseffecten en effecten op de luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet. In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. In het onderzoeksrapport zijn de te treffen maatregelen op het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie. In het onderzoek luchtkwaliteit zijn de wegen op het onderliggend wegennet onderzocht waar sprake is van een verandering in de verkeersintensiteiten en die zijn opgenomen in de NSL monitoringstool. Er is geen sprake van overschrijding van de grenswaarden op verblijfslocaties.</p>
	6	<p>Knooppunt Hoopolder</p> <p>Als onderdeel van de aanpak van de A27 Houten — Hoopolder vindt ook een gedeeltelijke reconstructie van knooppunt Hoopolder plaats. Hierover zijn wij verheugd, echter niet volledig tevreden. Reeds in een eerder stadium deelden wij onze zorgen aangaande het ontbreken van een volledige reconstructie van knooppunt Hoopolder in de plannen van de verbreding A27 Houten — Hoopolder. Het volwaardige knooppunt is, door het taakstellende budget, tot onze grote angst verdwenen uit uw plannen. Dit neemt niet weg dat de dagelijkse files binnen de Regio de bereikbaarheid in ernstige mate belemmeren en zijn daarmee ook de oorzaak zijn van een enorme economische schadepost. Daarnaast veroorzaken de files ook veel overlast. Dit is ons dagelijks een doorn in het oog.</p>	<p>De opdracht vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan Rijkswaterstaat is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoopolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder in het kader van het project A27 Houten – Hoopolder wordt echter wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen toekomstvast worden ontworpen en dus in de toekomst onderdeel uit kunnen maken van een eventueel volwaardig knooppunt. In het Tracébesluit zijn vanuit de regio aangedragen optimalisaties doorgevoerd om de doorstroming op het knooppunt te verbeteren. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de regio een verkenning naar een nieuwe ontsluitingsweg aan de noord-oostzijde van knooppuntHoopolder om sluipverkeer te beperken.</p>
	7	<p>Effecten op het onderliggende wegennet</p> <p>Op ons wegennet treden vooral veranderingen op als gevolg van het vervallen van de aansluiting #34 Raamsdonksveer op de A59. Dit zal tot gevolg hebben dat het verkeer zich enerzijds zal "hervervelen" richting de aansluiting #33 Oosterhout en anderzijds naar aansluiting #35 Waspik. Uit onderzoek van FLOW27 blijkt dat op een aantal gemeentelijke wegen nabij de Eendrachtsweg, namelijk de Kasteellaan en Boterpolderlaan en nabij het lint van Raamsdonk de verkeersintensiteiten significant toenemen! Vooral het vervallen van de aansluiting # 34 Raamsdonksveer en de nieuwe verbindingsweg veroorzaken deze toename. Hierdoor treedt in onze kernen een aantal ongewenste (neven)effecten op. Dit varieert van capaciteitsproblemen van de rotonde aan de Eendrachtsweg tot geluidhinder, toename van fijnstof en leefbaarheidsproblemen op de Kasteellaan, Boterpolderlaan en het lint Raamsdonk. Wij verzoeken u dit nader te onderzoeken, inzichtelijk te maken en noodzakelijke maatregelen te treffen welke bijdrage aan een adequate oplossing voor deze problematiek. Alle kosten, zowel binnen als buiten de woonkernen, en door zowel directe als indirecte gevolgen van en effecten van het OTB, komen volledig voor uw rekening.</p>	<p>Onderzocht zijn de verkeerseffecten (wijziging intensiteiten) en daarmee gepaard gaande luchtkwaliteitseffecten op het Rijkswegennet en het onderliggend wegennet. Dit is gedaan voor wegen die zijn opgenomen in de Monitoringstool (wegen met de hoogste intensiteiten). Voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Er zijn geen (project specifieke) maatregelen benodigd om aan de wettelijke normen te voldoen.</p>
	8	<p>Motie Kijlken C.S. heeft er toe geleid dat er, binnen de scope van de A27, een conflictvrije verbinding tussen Zonzeel (A59) en Utrecht (A27) is opgenomen. Echter betekent het OTB voor het onderliggende wegennet rondom het knooppunt, ondanks deze conflictvrije verbinding, een verdere verslechtering van de lokale situatie. Deze toename van het verkeer neemt buitenproportionele vormen aan. Hierdoor ontstaat er een leefbaarheidsknelpunt.</p>	<p>Onderzocht zijn de verkeerseffecten (wijziging intensiteiten) en daarmee gepaard gaande milieu-effecten op het onderliggend wegennet rondom knooppunt Hoopolder. Op lokaal niveau zijn er locaties waar een verbetering plaatsvindt, maar ook waar sprake is van een toename van verkeersintensiteiten en/of milieu-effecten. Dit leidt niet tot overschrijding van wettelijke normen. De gevraagde verschillen (referentiesituatie - plansituatie) zijn te vinden in hoofdstuk 5 van het deelrapport verkeer. Zie ook het algemene deel van de Nota van Antwoord paragraaf 2.4 waarin nader wordt ingegaan op de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet.</p>
	9	<p>Motie Kijlken C.S. heeft er toe geleid dat er, binnen de scope van de A27, een conflictvrije verbinding tussen Zonzeel (A59) en Utrecht (A27) is opgenomen. Echter betekent het OTB voor het onderliggende wegennet rondom het knooppunt, ondanks deze conflictvrije verbinding, een verdere verslechtering van de lokale situatie. Deze toename van het verkeer neemt buitenproportionele vormen aan. Hierdoor ontstaat er een leefbaarheidsknelpunt.</p>	<p>Zie hiervoor de beantwoording op zienswijzepunt 5. De gevraagde verschillen (referentiesituatie - plansituatie) zijn te vinden in hoofdstuk 5 van het deelrapport verkeer. Zie ook paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord.</p>
	10	<p>Effecten op het onderliggende wegennet</p> <p>Op ons wegennet treden vooral veranderingen op als gevolg van het vervallen van de aansluiting #34 Raamsdonksveer op de A59. Dit zal tot gevolg hebben dat het verkeer zich enerzijds zal "hervervelen" richting de aansluiting #33 Oosterhout en anderzijds naar aansluiting #35 Waspik. Uit onderzoek van FLOW27 blijkt dat op een aantal gemeentelijke wegen nabij de Eendrachtsweg, namelijk de Kasteellaan en Boterpolderlaan en nabij het lint van Raamsdonk de verkeersintensiteiten significant toenemen! Vooral het vervallen van de aansluiting # 34 Raamsdonksveer en de nieuwe verbindingsweg veroorzaken deze toename. Hierdoor treedt in onze kernen een aantal ongewenste (neven)effecten op. Dit varieert van capaciteitsproblemen van de rotonde aan de Eendrachtsweg tot geluidhinder, toename van fijnstof en leefbaarheidsproblemen op de Kasteellaan, Boterpolderlaan en het lint Raamsdonk. Wij verzoeken u dit nader te onderzoeken, inzichtelijk te maken en noodzakelijke maatregelen te treffen welke bijdrage aan een adequate oplossing voor deze problematiek. Alle kosten, zowel binnen als buiten de woonkernen, en door zowel directe als indirecte gevolgen van en effecten van het OTB, komen volledig voor uw rekening.</p>	<p>Door de aanpassingen in het knooppunt Hoopolder en de capaciteitsuitbreiding van de A27 en de A59 voor het gedeelte bij knooppunt Hoopolder is de inschatting op basis van telcijfers dat de verbeterde doorstroming een positief effect heeft op het sluipverkeer over het onderliggend wegennet. Lokaal kunnen de aanpassingen wel voor een toename van verkeer zorgen. Op wegen waar intensiteiten significant toenemen, is getoetst of de wegen geschikt zijn (i.h.k.v. duurzaam veilig) voor de toekomstige intensiteiten. Hieruit komen geen knelpunten naar voren. Voor een toelichting op de effecten op het onderliggende wegennet verwijzen wij naar paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord en naar het Deelrapport Verkeer dat als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. Daarnaast zijn in de milieuonderzoeken, waar relevant, ook de effecten van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet onderzocht. Daar waar nodig worden er maatregelen getroffen zodat aan de wettelijke normen wordt voldaan.</p>
	11	<p>Als we inzoomen op de verbindingsoog tussen Zonzeel (A59) en Utrecht (A27) dan constateren we een aantal aandachtspunten en optimalisaties:</p> <p>De uitvoeger van de verbindingsoog kan verlegd worden tot aansluiting #33 Oosterhout. Hiermee verkleinen we de kans dat de verbindingsoog niet meer bereikt kan worden zodra er congestie optreedt op de A59.</p> <p>Aansluiting #33 Oosterhout is in de huidige situatie (te) krap vormgegeven. Mogelijk leidt dit in de toekomst, mede gezien het feit deze aansluiting veel drukker wordt door het vervallen van aansluiting #34 Raamsdonksveer, tot verkeersonveiligheid.</p> <p>Voor wat betreft de landschappelijke inpassing van de verbindingsoog zijn we nog niet geheel tevreden. We zouden dit graag wat zwaarder ingeplant zien in lijn met het huidige landschap zodat dit aansluiting vindt bij hetgeen is beschreven in de visie Kerklaan.</p> <p>Tevens dient er een aanpassing gedaan te worden aan het kunstwerk van de Oosterhouteweg waardoor het alignment wijzigt. We verzoeken u dit tijdig met ons af te stemmen hoe u dit gaat oplossen.</p>	<p>Er bestaat geen verkeerskundige noodzaak de uitvoeger voor de verbindingsoog vanaf de A59 naar de A27 (ri. Utrecht) te verlengen en deze te verbinden met de invoeger van de aansluiting Oosterhout (nr. 33). De in het Tracébesluit opgenomen oplossing volstaat. De capaciteit van de aansluiting Oosterhout (nr. 33) is middels het Tracébesluit verruimd. Aan de zuidelijke uitvoeger is een extra opstelstrook toegevoegd. Aan de noordelijke uitvoeger is eveneens een extra opstelstrook toegevoegd. De invoeger vanaf de Statendamweg naar de A59 (ri. Zonzeel) is daarnaast voorzien van een by-pass. In het landschapsplan bij het Tracébesluit wordt ingegaan op de landschappelijke inpassing van dit nieuwe wegtracé. Het ontwerp van de verbindingsoog kent een zo minimaal mogelijk ruimtebeslag, om met name in het bestaande beboste gebied, zo min mogelijk aanwezige flora- en fauna te raken. Daar waar dit vanuit ecologisch oogpunt noodzakelijk is, worden langs het tracé nieuwe bomen (en/of struiken) aangeplant. Het tracédeel vanaf de kruising met de Donge tot aan de rotonde Eendrachtsweg wordt zo open mogelijk vormgegeven, passend bij het huidige landschap. Een deel van het talud (noordzijde) wordt voorzien van struik beplanting. Ook zijn op twee locaties langs het tracé nieuwe bomenrijen voorzien met een ecologische functie. De bestaande viaducten in de Oosterhouteweg die de A27 kruisen blijven ongewijzigd. De nieuwe verbindingsoog zal de Oosterhouteweg onderlangs passeren middels een nieuw kunstwerk. Het alignment van de Oosterhouteweg wijzigt hierdoor niet.</p>
	12	<p>Daarnaast hebben wij onze zorg over de bereikbaarheid van het snelwegennet voor nood- en hulpdiensten. Aan de noordzijde van de A59 is voorzien in een calamiteitendoorgang, echter deze ontbreekt aan de zuidzijde van de A59. Dit betekent dat we hier te maken krijgen met ongewenste om- en aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten.</p>	<p>Ten behoeve van de bereikbaarheid door hulpdiensten zijn in het Tracébesluit calamiteitendoorgangen voorzien ter hoogte van de bestaande noordelijke toerit (102,3) van de te vervallen aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (nr. 34) en tussen de Lange Broekstraat en de oostelijke afrit van de A27 richting knooppunt Hoopolder.</p>
	13	<p>Dit alles neemt echter niet weg dat het noodzakelijk blijft dat het knooppunt Hoopolder op termijn omgebouwd dient te worden tot een volwaardig knooppunt. Alleen daarmee kan een voldoende robuuste oplossing worden geboden voor de bereikbaarheid van zowel onze gemeente als de Regio West-Brabant en Hart van Brabant. Immers de kwetsbaarheid van een met verkeerslichten geregeld knooppunt blijft groot, zeker als zich elders op het autosnelwegennet stremmingen voordoen en verkeer via Hoopolder moet worden omgeleid. Daar komt bij dat een volledige reconstructie van Hoopolder ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zeer gewenst is, gezien de diverse ernstige ongevallen die zich de afgelopen jaren op de A59 hebben voorgedaan ter hoogte van Hoopolder. Gezien het belang van Hoopolder, als onderdeel van "dé ruit rond Breda, vragen wij u nogmaals en Ca nadrukkelijk aandacht voor deze problematiek én mogelijke oplossingen die kunnen worden geboden. Daarnaast pleiten wij ook voor een opname van een volwaardig knooppunt Hoopolder in het MIRT voor de periode na 2028.</p>	<p>De volledige opwaardering van knooppunt Hoopolder maakt geen onderdeel uit van de scope van het Tracébesluit (op basis van het vastgestelde Voorkeursalternatief in 2014). In het Tracébesluit zijn wel vanuit de regio aangedragen optimalisaties doorgevoerd om de doorstroming op en rond het knooppunt te verbeteren. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoopolder om sluipverkeer te beperken. Het ontwerp van het Tracébesluit maakt een toekomstige opwaardering van het knooppunt niet onmogelijk. De huidige minister van IenW is niet bereid de investeringskosten voor een volledig knooppunt Hoopolder te maken. Het is aan de politiek deze wens in de toekomst opnieuw voor te leggen en te beoordelen.</p>
	14	<p>Nieuwe verbindingsoog en vervallen aansluiting #34</p> <p>Amoveren aansluiting #34</p> <p>Het voorkeursalternatief voorziet in het amoveren van aansluiting #34 Raamsdonksveer op de A59. Als vervanging van deze aansluiting wordt voorzien in een verbindingsoog, deels over het grondgebied van gemeente Geertruidenberg, naar aansluiting #33 Oosterhout. Wij pleiten er nogmaals voor om aansluiting #34 Raamsdonksveer noord op de A59 open te behouden totdat er een noodzaak is deze op te heffen (zolang er op Hoopolder niets gebeurt als aanvulling op het OTB is er geen noodzaak deze aansluiting op te heffen). Door het verdwijnen van deze aansluiting komt logischerwijs ook de huidige gemeentelijke carpoolplaats bij de Watertoren te vervallen. Wij zien deze voorziening graag terugkomen nabij aansluiting #33 Oosterhout.</p>	<p>Het behouden van aansluiting 34 is niet mogelijk in combinatie met de ontwerp oplossing uit het Tracébesluit in relatie tot doorstroming, verkeersveiligheid en het inpassen de vrije rechtsaffer voor het verkeer vanaf de A27 (vanuit Utrecht) naar de A59 (ri. Zonzeel). De carpoolplaats bij de (vervallen) aansluiting 34 wordt in het Tracébesluit gehandhaafd voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen.</p>
	15	<p>Daarnaast hebben wij zorgen over de aansluiting van de nieuwe verbindingsoog in relatie tot de capaciteit van de rotonde Eendrachtsweg nabij de Kloosterhoeve. Dit zien wij graag doorgerekend, onderbouwd en wanneer noodzakelijk aangepast.</p>	<p>In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit zijn alle kruispunten/rotondes die onderdeel uitmaken van de aansluitingen op de A27 onderzocht. Daarnaast is specifiek ook de rotonde Eendrachtsweg doorgerekend. De maximale verzadigingsgraad van de in het ontwerp van het Tracébesluit opgenomen enkelstrooks rotonde betreft 64% voor de ochtendspits en 52% voor de avondspits. De enkelstrooks rotonde kan het verkeer daarmee voldoende vlot afwikkelen. Voor het Tracébesluit heeft voor deze rotonde geen herberekening plaatsgevonden. Gezien de zeer beperkt gewijzigde verkeersintensiteiten blijft de conclusie hetzelfde.</p>
	16	<p>Nieuwe verbindingsoog</p> <p>Om Geertruidenberg weer aan te sluiten op het hoofdwegennetwerk, na het verdwijnen van de aansluiting #34 Raamsdonksveer, is in de plannen voorzien in een verbindingsoog tussen Geertruidenberg en aansluiting #33 Oosterhout. Het oekozen tracé voor deze verbindingsoog is niet naar onze tevredenheid.</p>	<p>In het kader van het Tracébesluit heeft een uitvoerige beschouwing van het ontwerp van de verbindingsoog plaatsgevonden. Dit om na te gaan of er vanuit natuurpunt betere, realistische varianten zijn. Hierbij is ook de gemeente Geertruidenberg betrokken. Om goed zicht te hebben op de in het gebied aanwezige flora en fauna heeft in 2018 aanvullend ecologisch veldwerk plaatsgevonden. De beschouwing heeft ertoe geleid dat het ontwerp van de verbindingsoog is geoptimaliseerd ten opzichte van het ontwerp uit het Ontwerp-Tracébesluit. Voor de onderbouwing verwijzen wij u naar de Toelichting bij het Tracébesluit en het deelrapport natuur.</p>
	17	<p>Wij zijn stellig van mening dat wij als toekomstig beheerder nadrukkelijk inspraak moeten hebben in dergelijke tracékeuzes. Dit is tevens hetgeen wij reeds bij aanvang van de planvormingsfase, uitrol motie Kuiken C.S., benoemd hebben en toegezegd is door Rijkswaterstaat dat men altijd voor de bundeling van infra gaat (mede op basis van onze wens zoals deze is opgenomen in onze Structuurvisie 2030). Wij pleiten voor een tracé met een zo min mogelijk doorkruising van het landschap. De onderbouwing die door RWS wordt aangereikt voor keuze van het tracé zoals opgenomen in het OTB is louter gebaseerd op aannames en interpretaties voor wat betreft de aanwezigheid van een grondverontreiniging. Wij achten dit hiertoe onvoldoende. Wij zien graag, op basis van feitelijke onderzoeksresultaten, een onderbouwing tegemoet. Er zijn in den lande voldoende vergelijkbare situaties waar wegen aangelegd worden over of nabij verontreinigd gebied. Daarnaast wijzen wij op de (mogelijke) aanwezigheid van diersoorten als bevers, uilen en de roerdomp. Wij vragen RWS hier gedegen onderzoek naar te doen en de resultaten te betrekken in de tracékeuze van de verbindingsoog.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 12.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	18	Voor wat betreft de landschappelijke inpassing, ongeacht welk tracé uiteindelijk gekozen wordt, zien we graag een aansluiting bij het huidige landschap en bestaande groenstructuren.	Het (geoptimaliseerde) ontwerp van de verbindingsweg is zorgvuldig in het landschap ingepast, rekening houdend met de ecologische waarden en waar mogelijk met de bestaande landschappelijke structuren. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u naar het Landschapsplan bij het Tracébesluit.
	19	Graag komen wij in gezamenlijkheid tot een variant die voor alle partijen aanvaardbaar is. Naast het daadwerkelijk tracé plaatsen we nog een algemene kanttkening bij de inrichting van de weg. Wij zien hier graag een volledige parallelstructuur ten behoeve van langzaam- en landbouwverkeer over de Donge naar de composteerinrichting in Oosterhout.	Bestaande structuren die als gevolg van het Tracébesluit worden geraakt worden (functioneel) teruggebracht. In de bestaande situatie is er geen langzaam- en landbouwverkeer verbinding over de Donge. Om die reden voorziet de nieuwe verbindingsweg hiervoor niet in een parallelstructuur. Wel wordt voorzien in parallelwegen ten behoeve van de bereikbaarheid van landbouw percelen die als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg anders niet (goed) bereikbaar zouden zijn.
	20	Aansluiting #20 Geertruidenberg  Naast het vervallen van aansluiting #34 Raamsdonksveer en de nieuwe verbindingsweg wordt ook aansluiting #20 Geertruidenberg anders vormgegeven/verplaatst. Buiten het feit dat we hier positief tegenover staan heeft deze aanpassing zijn weerslag op de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet. Wanneer we inzoomen op de locatie waar de Werkkampenseweg aansluit op de rotonde van de nieuwe aansluiting zien we dat deze weg in de toekomst verschillende belangen dient. Enerzijds heeft deze weg een functie als ontsluiting van en naar de A27, maar anderzijds leeft hier een lokaal belang, namelijk het landbouwverkeer. Beide modaliteiten staan op gespannen voet en gaan in elk geval binnen de huidige voorgenomen vormgeving niet goed samen! Wij vragen u hier om een adequate en passende oplossing.	Het ontwerp en de positionering van de aansluiting 20 (oostzijde A27) en de aansluiting op het onderliggend wegennet (middels een rotonde) zijn in het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het deel van de Werkkampenseweg dat binnen het Tracébesluit valt wordt voorzien van een vrijliggend tweerichtingen fietspad. Dit deel van de Werkkampenseweg kent de hoogste verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten op de Werkkampenseweg ten zuiden van de nieuwe rotonde nemen in de plansituatie toe. De intensiteiten zijn vergeleken met de maximaal gewenste intensiteit ('streefwaarde') volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hier wordt in de plansituatie ruim binnen gebleven. De rotonde kan het toekomstige verkeersaanbod verwerken zodat de doorstroming en lokale bereikbaarheid gewaarborgd is. Ter hoogte van de rotonde is de snelheid van het verkeer relatief laag zodat wij geen problemen zien wanneer landbouwverkeer en autoverkeer van de rotonde gebruik maken.
	21	Wij hebben ernstige zorgen over de wijze waarop de afweging is gemaakt tussen effectiviteit, kosten en de belangen van onze burgers en ondernemers gelet op de optredende leefbaarheidsknelpunten. De menselijke maat is hier compleet zoek! Als voorbeeld verwijzen we u naar de situering van de nieuwe rotonde aan de Werkkampenseweg. Wij voorzien hier financiële claims en juridische procedures van belanghebbenden met als gevolg vertraging binnen het proces.	Zie de voorgaande beantwoording.
	22	Keizersveerbrug Fietsvoorzieningen  In de huidige situatie zijn er aan beide zijden van de brug fietsvoorzieningen in één richting aanwezig met een breedte van 2.20 meter. De dagelijkse praktijk leert ons dat er vrijwel continue oneigenlijk gebruik gemaakt wordt van deze voorzieningen d.m.v. tweerichting gebruik. Fietsers vanuit Raamsdonksveer richting Hank rijden dan aan de westzijde van de brug, hetgeen op dit moment niet is toegestaan. Ook aan de oostzijde van de huidige brug is dit gebruik voor fietsers van/in de richting Dussen normale praktijk geworden. Nu zijn wij geen voorstander van belonen en vervolgens faciliteren van foutief gedrag, echter er schuilt een logica in de route keuze van de fietser; het betreft namelijk de kortste en (aan de westzijde) veiligste route. De plannen zoals deze zijn opgenomen in het (0)TB zorgen voor een verslechtering van de bestaande situatie terwijl wij juist verbeteringen voor ogen hebben. Door de nieuwe richtlijnen dienen er, om aan de oostzijde het hellingspercentage binnen de perken te houden, enorme slingers te worden aangelegd in het talud, hetgeen tot gevolg heeft dat de officiële en beoogde route voor fietsers nog langer wordt en zeker ook langer voelt dan in de huidige situatie. Ook qua veiligheid scoort deze route slechter gezien de oversteekbaarheid van een afrit van de A27. De effecten op de routekeuze laten zich hierdoor raden. Daarnaast dient hier aandacht te zijn voor de sociale onveiligheid die de beoogde fietsvoorziening met zich meebrengt. Het gebied waar deze voorziening beoogd is ligt verscholen tussen bedrijfspanden en het talud van de A27. Dit zorgt in de toekomst onherroepelijk voor onveilige en dus ongewenste situaties, hetgeen we op voorhand willen voorkomen. Niet alleen onze gemeente, maar ook gemeente Werkendam en de Fietsersbond, verzoeken u met klem de fietsvoorzieningen aan de oostzijde van de brug volledig te laten vervallen en juist aan de westzijde de kortste route voor fietsverkeer optimaal te faciliteren door hier een volwaardige voorziening in twee richtingen aan te leggen.	Het Tracébesluit voorziet in een tweerichtingen fietspad op de nieuwe westelijke Keizersveerbrug ter vervanging van de bestaande eenrichtingen fietspaden op de bestaande Keizersveerbrug west en oost. Op de nieuwe oostelijke Keizersveerbrug wordt geen fietspad teruggebracht.
	23	Deze verplaatsing heeft voor ons ook specifieke en ingrijpende gevolgen. De Baileybrugweg, gelegen op het bedrijventerrein Pontonnier, wordt hierdoor een doodlopende weg. We hoeven u niet te onderbouwen waarom doodlopende wegen ongewenst zijn, zeker op bedrijventerreinen waar een perfecte bereikbaarheid van groot belang is. Wat tevens een ongewenst neveneffect is, en dit kan in bredere perspectief worden gezien, is het vervallen van noodzakelijke voorzieningen binnen het effectgebied. Als specifiek voorbeeld benoemen we hier de parkeer- en rangervoorzieningen nabij het pand gelegen aan Baileybrugweg 13. Deze noodzakelijke voorzieningen komen te vervallen (18 parkeerplaatsen!) waardoor bedrijfsvoering hier onder druk komt te staan met als mogelijk gevolg leegstand of een extra druk op de omgeving!	Het ontwerp en de positionering van de aansluiting 20 (oostzijde A27) en de aansluiting op het onderliggend wegennet (middels een rotonde) zijn in het Tracébesluit geoptimaliseerd. De Baileybrugweg wordt tweezijdig ontsloten op de Werkkampenseweg. Daarnaast is ter plaatse van het perceel van de Baileybrugweg 13 voorzien in een damwand om dit perceel zo weinig mogelijk te raken.
	24	Landbouwverkeer  Naast het optimaliseren en veiliger maken van de fietsvoorzieningen willen we u tevens attenderen op het feit dat er altijd een verbinding dient te blijven voor landbouwverkeer tussen Raamsdonksveer en Hank (en vice versa). Mogelijk zijn hier ook nod verbeteringen of alternatieven voor de huidige "tractortunnel" te bedenken met de stakeholders (Werkendam, ZLTO en Geertruidenberg).	Het Tracébesluit voorziet in het terugbrengen van de verbinding voor landbouwverkeer op de nieuwe oostelijke Keizersveerbrug. Op de brug kent de weg een breedte van 5 meter (ten behoeve van eenrichtingsverkeer), waarbij aan weerszijden van de brug opstel-/passeerplaatsen zijn ingepast met een verkeerslicht. De nieuwe verbinding sluit aan op de kruising Keizersveer/ Kurenpolderweg/ Keizer Napoleonweg (km 22,6) en de Baileybrugweg (km 21,1).
	25	Carpoolplaats  De plannen hebben een effect op de locatie van de huidige gemeentelijke carpoolplaats aan de oostzijde van de A27. Op tekening is geen nieuwe locatie aangegeven voor de carpoolplaats. Wij pleiten ervoor de huidige locatie, mede gezien de sociaal onveilige ligging, niet te handhaven, ook niet in aangepaste vorm. Hier geldt ook dat de sociale veiligheid een belangrijke rol dient te spelen in de locatiekeuze voor een nieuwe carpoolplaats. Daarnaast merken wij op de dat de huidige voorziening een dubbelfunctie heeft. Deze wordt namelijk ook gebruikt als parkeervoorziening door het naastgelegen bedrijf. Als locatie opteren wij voor een verplaatsing van de carpoolplaats richting zuid (aan de overzijde van Keizersveer, waar de huidige aansluiting op de A27 is gesitueerd).	Het Tracébesluit voorziet in het verplaatsen van de bestaande carpoolplaats naar de zuidzijde van de Keizersveer, op de locatie van de vervallen aansluiting 20 (oostzijde A27).
	26	Zwembad  Door de plannen neemt de aantrekkelijkheid van het zwembad als voorziening af. Dit zet de recreatieve waarde onder druk. Zowel de fietsenstalling als het overloopparkerterrein aan de Kerklaan komen met deze plannen te vervallen. Ondanks de fysieke compensatie van het parkeerterrein en de fietsenstalling zijn wij van mening dat er nauwelijks meer te spreken is van een volwaardige recreatieve voorziening. Hierdoor is er sprake van inkomstenderving door afnemende bezoekersaantallen. Voor deze inkomstenderving wensen wij financieel gecompenseerd te worden.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomstenderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	27	Scouting  U heeft reeds eerder toegezegd te komen tot een taxatie van de gronden en opstellen aangaande de scouting. Wij vinden echter enkel een taxatie geen voldoende oplossing. Het OTB heeft als gevolg dat deze voorziening noodgedwongen verplaatst dient te worden naar een nader te bepalen locatie. Niet alleen de grond, de voorziening, maar ook de proceskosten zien wij als onvoorziene kosten welke wij onmogelijk kunnen en willen dekken en aanzien dit een direct gevolg is van uw plannen leaagen wij deze kosten bij u weg. Middels een separaat schrijven stellen wij u in kennis van deze kosten.	In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.
	28	A27-zuid  Tot slot willen wij bij dezen nogmaals onze zorgen uiten over de verkeersafwikkeling op het meest zuidelijke deel van de A27 tussen de knooppunten Hooipolder en St. Annabosch: de A27-zuid. Wij verwachten dat dit deel van de A27 in de toekomst aanzienlijk drukker zal gaan worden daar zowel de capaciteit van de A27 Houten — Hooipolder als van delen van de A58 zal warden uitgebreid. Daardoor ontstaat op de A27 Zuid een bottleneck: dit is straks het enige deel van de ruit van autosnelwegen rondom Breda dat nog een 2 x 2 profiel heeft. Dat de A27 Zuid een bottleneck wordt blijkt ook uit het verkeersonderzoek dat thans ter inzage ligt en dat laat zien dat de I/O verhouding voor zowel de ochtend- als de avondspits in de situatie met project (= verbreding A27 Houten — Hooipolder) op vrijwel alle wegvakken hoger dan 0,9 is. Gezien het belang van de A27 Zuid als onderdeel van de ruit rond Breda en als alternatief voor de A2 richting Utrecht willen wij bij dezen pleiten voor opname van de A27 Zuid in het MIRT voor de periode na 2028.	De A27 ten zuiden van knooppunt Hooipolder maakt geen onderdeel uit van de projectscope van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Wel maakt dit gebied onderdeel uit van het studiegebied naar de verkeerskundige effecten en daarmee samenhangende milieueffecten. Rijk en regio werken samen in MIRT-trajecten aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Welke (strategische) opgaven worden gepakt en welke oplossingen worden gekozen, bepalen rijk en regio in samenspraak in jaarlijkse bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT) per regio. Het is dus aan de politiek om de wens tot opname van de A27-Zuid in het MIRT in de toekomst voor te leggen aan de minister van IenW.

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>29</p> <p>Hoopolderplus-plan</p> <p>Het blijkt mogelijk om de fileproblemen bij knooppunt Hoopolder aanzienlijk te verbeteren zonder een volledige ombouw van het knooppunt. Een integraal pakket van maatregelen op en rond het knooppunt en lokale wegen biedt een oplossing die files tot 2030 (met hoog groeiscenario) voorkomt en het sluipverkeer in de regio sterk vermindert. De dagelijkse files in de regio belemmeren de bereikbaarheid in ernstige mate en zijn daarmee ook de oorzaak van een enorme economische schadepost. Maar daarnaast veroorzaken de files ook veel overlast. Met relatief en in verhouding kleine investeringen kan een grote winst behaald worden voor de bereikbaarheid en terugdringen van de voertuigverliesuren. Wij begrijpen dat volgens de systematiek van het Rijk Hoopolder en de A59 geen knelpunt is, echter dat betekent niet dat er zich geen bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen voordoen zowel op provinciaal, regionaal en lokaal niveau.</p> <p>Integraal pakket van maatregelen</p> <p>Het plan bestaat uit een integraal pakket van zes maatregelen waarbij de eerste vier onderdeel zijn van het door u vastgestelde voorkeursalternatief voor de uitbreiding van de A27 Houten - Hoopolder:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een fly-over voor doorgaand verkeer van A59 uit westelijke richting naar de A27 richting Utrecht of het noorden,</li> <li>2. Verbreding van de A27 ten noorden van Hoopolder naar drie rijstroken per richting,</li> <li>3. Afsluiting van de bestaande afrit #34 bij Raamsdonksveer,</li> <li>4. Een nieuwe verbindingsweg richting Raamsdonksveer vanaf de A59 bij afrit #33,</li> </ol> <p>Het voorstel van de regio is om hieraan twee extra maatregelen toe te voegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Uitbreiding van de A59 naar drie rijstroken per richting ter hoogte van knooppunt Hoopolder met vrije 'rechtsaffers' zonder verkeerslichten,</li> <li>6. Aanleg van een nieuwe parallelweg ten noorden van de A59 om sluipverkeer te weren uit de dorpskernen van Raamsdonk en Waspik.</li> </ol> <p>Kansrijk</p> <p>Verkeerssimulaties laten zien dat met dit integrale pakket de doorstroming op Hoopolder aanzienlijk verbetert en het sluipverkeer in de omliggende dorpskernen daardoor vermindert. Een eerste kostenraming van het pakket van maatregelen genoemd onder 5 en 6 komt neer op een bedrag van maximaal € 10 miljoen. Dit past volgens ons perfect onder de noemer "kleine verbetermaatregelen". Met deze oplossingen op knooppunt Hoopolder en op de lokale wegen rondom Hoopolder worden de negatieve effecten van het voorkeursalternatief voor het onderliggende wegennet gemitigeerd. Hierdoor neemt het draagvlak voor het voorkeursalternatief verder toe én er wordt direct een knelpunt opgelost voor Hoopolder en de A59. De kans om deze maatregelen te integreren in de lopende procedure doet zich slechts eenmaal voor. Wij vragen u zich nogmaals te buigen over de problematiek en de oplossingen die het Hoopolderplus- plan hiervoor biedt en dit vervolgens op te nemen in het TB.</p>	<p>In het ontwerp van het Tracébesluit is een deel van de vanuit de regio aangedragen optimalisaties doorgevoerd om de doorstroming op het knooppunt te verbeteren. Daarbij gaat het om twee vrije rechtsaffers (voor verkeer vanaf de A27 (vanuit Utrecht) naar de A59 (ri. Zonzeel) en voor verkeer vanaf de A59 (vanuit 's Hertogenbosch) naar de A27 (ri. Utrecht) en een vergroting van de capaciteit van de A59 in het knooppunt. Daarnaast loopt er vanuit de regio een verkenning naar een nieuwe ontsluitingsweg aan de noord-oostzijde van het knooppuntHoopolder om sluipverkeer te beperken.</p>
ZWE-00321	<p>1</p> <p>Het voorkeursalternatief levert vergeleken bij eerdere onderzochte varianten een betere doorstroming op en een betere afname van congestie. Ook ontstaat er geen toe- of afname van verkeer op het onderliggend wegennet.</p> <p>Door toename van verkeer wordt verwacht dat het aantal slachtofferongevallen toeneemt. Wij vinden dan ook dat Rijkswaterstaat met aanvullende maatregelen moet komen om de kans op slachtofferongevallen te beperken. Dit is niet alleen van belang voor de verkeersveiligheid, maar ook voor het beperken van de reistijdvertraging. [ <i>WV</i> ]</p>	<p>Het ontwerp voldoet aan de van toepassing verklaarde ontwerprichtlijnen. In de plansituatie (Tracébesluit) is sprake van een (in absolute aantallen) groter aantal motorvoertuigkilometers dan in de autonome situatie (referentiesituatie). Dit is de reden dat ook het absolute aantal ernstige slachtofferongevallen hoger ligt. In artikel 6 van het Besluit zijn generieke en locatiespecifieke maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.</p>
	<p>2</p> <p>Ondanks positieve effecten blijven er nog enkele knepunten bestaan. Doordat de oostbaan Everdingen - Houten van de A27 buiten de scope van het project is komen te vallen, neemt de reistijdfactor op dit deel van het traject toe met 10%. Wij spreken onze zorgen uit voor de bereikbaarheid van onze regio, Nieuwegein, en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Het Klooster in het bijzonder en vinden dat die niet in het geding mag komen te staan. Dit kan voorkomen worden door de oostbaan Everdingen - Houten van de A27 binnen de scope van het project te brengen en er een extra rijstrook aan te leggen. De reistijdfactor Houten - Everdingen blijft gelijk ten opzichte van de situatie zonder project.</p>	<p>De oostbaan van de A27 tussen Everdingen en Houten maakt geen onderdeel uit van het door de Minister vastgestelde voorkeursalternatief (2014). De Minister heeft op 20 februari 2017 besloten dat de complete Hagesteinsebrug wordt vervangen. Daarmee is een gedeelte van de oostbaan, voor zover benodigd om de oostelijke Hagesteinsebrug te vervangen en het wegalignement te laten aansluiten op de bestaande situatie, binnen het plangebied van het TB opgenomen. Het TB voorziet niet in een capaciteitsuitbreiding of andere maatregelen. De nieuwe Hagesteinsebrug wordt overigens wel toekomstvast ontworpen en biedt ruimte voor eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding op dit traject.</p>
	<p>3</p> <p>Ook na de capaciteitsuitbreiding kan een betrouwbare reistijd niet te allen tijde worden gegarandeerd op de A27. Wij vinden dat Rijkswaterstaat met een pakket aan aanvullende maatregelen moet komen om de kans op betrouwbare reistijden te verhogen.</p>	<p>Het doel van het project is om de doorstroming op de A27 tussen de aansluiting Houten en het knooppunt Hoopolder zodanig te verbeteren, dat in 2030 zoveel mogelijk wordt voldaan aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de zogenaamde NoMo-waarden. Dit houdt in dat de gemiddelde reistijd op de snelwegen tussen de steden in de spits maximaal 1,5 keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Behoudens het wegvak Gorinchem-Lunetten, welke voor een deel buiten de scope van het Tracébesluit valt en waar dus geen vergroting van de capaciteit plaatsvindt, voorziet het Tracébesluit in de gestelde NoMo-streefwaarden. Een absolute betrouwbaarheid van de reistijd kan op geen enkel traject gegarandeerd worden, aangezien dit mede afhankelijk is van (verkeers)incidenten.</p>
	<p>4</p> <p>Afstemming met Ring Utrecht en afstemming uitvoering werkzaamheden</p> <p>Wij gaan er vanuit dat eventuele wijzigingen in het profiel van de verbreding van dat gedeelte van de A27 zal worden doorgezet in - in ieder geval - het profiel van de A27 ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal (tot knooppunt Lunetten). Wij vinden afstemming met het project Ring Utrecht dan ook een vereiste.</p>	<p>Er wordt over de planuitwerking en de (voorbereiding van de) realisatie afgestemd tussen Rijkswaterstaat Zuid Nederland (A27 Houten-Hoopolder) en Rijkswaterstaat Midden Nederland (A27/A12 Ring Utrecht). De tracébesluiten van project A27/A12 Ring Utrecht en A27 Houten-Hoopolder sluiten qua wegontwerp op elkaar aan.</p>
	<p>6</p> <p>Wij vinden ook dat een goede bereikbaarheid van de Utrechtse regio in het algemeen en de gemeente Nieuwegein in het bijzonder ten tijde van de realisatie van de uiteindelijke maatregelen moet worden gewaarborgd. Uiteraard begrijpen wij dat de ingrijpende wegwerkzaamheden veelal gepaard zullen gaan met de nodige hinder voor het wegverkeer en de leefomgeving. Wij vinden dan ook dat Rijkswaterstaat met oplossingen moet komen om die hinder tot een minimum (qua niveau en duur) te beperken.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsof voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving. Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hoopolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p>
	<p>7</p> <p>Ook dient afstemming plaats te vinden tussen (infrastructurele) projecten waarvan de uitvoering geheel of gedeeltelijk met die van het project A27 Houten - Hoopolder samenvalt. Voor wat betreft Nieuwegein is dan met name de Ring Utrecht van belang met betrekking tot het aspect bereikbaarheid van Nieuwegein vanaf/naar het hoofdwegennet. Ook afstemming met lokale infrastructurale projecten (op het onderliggend wegennet) vinden wij daarbij van belang. Wij denken hier graag over met u mee.</p>	<p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 4.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	8	<p>Fietsverbinding langs A27 tussen Houten, Nieuwegein en Vianen</p> <p>Op 23 november 2015 is in de Tweede kamer een motie (zie bijlage) aangenomen waarin de regering wordt verzocht om de fietsverbinding toe te voegen aan het project en een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van deze fietsbrug op basis van een 50% - 50% verdeling. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsverbinding tussen de Achterweg in Nieuwegein en de Brugstraat in Vianen binnen de genoemde bedragen aan het project toe te voegen is in uitvoering. Wij vinden dat deze fietsverbinding over de Lek, fysiek gekoppeld aan de Hagesteinsebrug, opgenomen moet worden in het Tracébesluit. Wij zorgen er voor dat de fietsverbinding bestemmingsplan technisch mogelijk is.</p> <p>Daarnaast willen wij samen met Provincie Utrecht, gemeente Houten, gemeente Vianen en Rijkswaterstaat de mogelijkheid verkennen om werk-met-werk te maken door aan de oostzijde van de A27 een losse brug over het AmsterdamRijnkanaal te realiseren.</p> <p>Spoorlijn Breda - Utrecht</p> <p>Over de spoorlijn Breda - Utrecht staat in het OTB dat er geen gronden gereserveerd worden voor een mogelijke spoorlijn, terwijl in het Trechteringsdocument van juni 2014 is aangegeven dat de spoorlijn technisch niet onmogelijk wordt gemaakt. Wij vinden dat de spoorlijn niet onmogelijk moet worden gemaakt doordat er geen gronden voor zijn gereserveerd in het (O)TB. Zoals ook in ons Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ (GMP+) is te lezen, is Nieuwegein een groot voorstander van het realiseren van deze spoorverbinding. Bij voorkeur met een station ter hoogte van Nieuwegein. Wij zien het voor een gemeente met de omvang van Nieuwegein namelijk als een maatschappelijk en economisch gemis dat wij niet direct op het landelijke spoorwegnet zijn aangesloten.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een fietsverbinding over de Lek. De nieuwe westelijke Hagesteinsebrug is daarvoor voorzien van een tweerichtingen fietspad. Dit fietspad sluit in Nieuwegein aan op de Lekdijk-Oost en in Vianen op de Brugstraat. Het realiseren van een fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal maakt geen onderdeel uit van de scope van het Tracébesluit A27 Houten - Hoopolder. Ten behoeve van de (voorbereiding)realisatie zal nauw contact onderhouden worden tussen Rijkswaterstaat, provincie Utrecht (als contactpersoon namens de regio) en betrokken gemeenten om te verkennen of er mogelijkheden zijn om werk met werk te maken.</p> <p>Het aanleggen van een zijgiging 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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hoopolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
	9	<p>Milieueffecten</p> <p>De wegverbreding moet uiteindelijk aan alle wettelijke voorschriften voldoen. Rijkswaterstaat is hierbij ook verantwoordelijk voor de eventuele in dit kader noodzakelijke maatregelen. Door middel van een MER ontstaat inzicht in de milieueffecten die optreden als gevolg van een voorgenomen activiteit. In het MER is onderzoek gedaan naar de effecten door de aanleg van het project op verkeer, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie, archeologie, bodem, water, ruimtegebruik en sociale aspecten</p>	<p>Dit zienswijzepunt betreft een juiste constatering en wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
	10	<p>Op dit punt hebben wij twee aandachtspunten.</p> <p>Door toename van verkeer wordt verwacht dat het aantal slachtofferongevallen toeneemt. Wij vinden dan ook dat Rijkswaterstaat met aanvullende maatregelen moet komen om de kans op slachtofferongevallen te beperken. Dit is niet alleen van belang voor de verkeersveiligheid, maar ook voor het beperken van de reistijdvertraging.</p>	<p>Zie de voorgaande beantwoording van deze zienswijze.</p>
	12	<p>Weliswaar zijn de effecten op geluid positief. Wij vinden het positief te constateren dat met de plaatsing van geluidschermen in combinatie met stil asfalt de geluidsniveaus beperkt worden. Wij vinden ook dat er stille voegovergangen bij de Houtensebrug en de Hagesteinsebrug moeten worden toegepast. In navolging van het project Ring Utrecht vinden wij daarnaast dat de geluidschermen moeten worden voorzien van zonnepanelen.</p>	<p>De bestaande Hagesteinsebruggen worden vervangen door twee nieuwe bruggen. Daarbij wordt geluidreducerend asfalt aangebracht en worden stillere voegovergangen toegepast. De bestaande Houtensebrug blijft gehandhaafd. Wel wordt de brug aan de westzijde uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is voor het Tracébesluit toont aan dat er ter plaatse van de Houtensebrug geen akoestische maatregelen benodigd zijn om aan de geldende geluidsnormen te voldoen. Omdat het aanbrengen van zonnepanelen de akoestische eigenschappen van de geluidschermen kunnen beïnvloeden is het op dit moment nog niet duidelijk of dit tot de mogelijkheden behoort.</p>
	13	<p>Wij willen samen met u nader invulling geven aan de uitwerking van de plannen. Graag gaan wij met u een bestuursovereenkomst aan om de demarcatie van de verschillende opdrachtgeverssituaties, eigendommen en de beheersituatie vast te leggen. Basisprincipe is hierbij de gebruikelijke beheer en onderhoudsstatus.</p>	<p>Uiteraard is dit onderdeel van het proces.</p>
ZWE-00326	1	<p>In het geluidsmetingen is het geluid van de brug zelf (drempels) niet meegenomen, waardoor de metingen veel lager uitvallen dan werkelijkheid. Onjuist.</p>	<p>In het wettelijk voorgeschreven standaard Reken- en meetvoorschrift en de gebruikte geluidmodellen wordt geen rekening gehouden met de geluiduitstraling van stalen bruggen. Uiteraard is de geluidbelasting als gevolg van het verkeer dat de brug passeert wel meegenomen. De geluiduitstraling van de bruggen leidt niet tot een hogere geluidbelasting en is daarmee niet van invloed op de toetsing aan de geldende geluidnormen maar zorgt in de praktijk wel voor een andere frequentieverdeling van het geluid waardoor het geluid wel anders ervaren wordt.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>Het belang van buurtje Kerkeinde 12 t/m 19 is over het hoofd gezien. Maatregel Tijdelijke Voorzieningen (gebiedstoewijzing t.b.v. de aannemer, c.q. de bouwput, aan- afvoer materialen etc.) is gepland direct tegen ons buurtje van zes woningen aan. Vooral de enorme overlast van aan een bouwterrein zitten (voortdurend, minimaal 5 jaar lang) is onacceptabel. Daarnaast is onze bereikbaarheid een vraagteken. Deze tijdelijke voorzieningen kunnen gemakkelijk aan de westzijde gepland worden, daar is voldoende landbouwgrond én daar wordt de nieuwe weg aangelegd, dus dichterbij het werk.</p>	<p>In het Tracébesluit wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkterreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren.</p>
	3	<p>Daarnaast vinden wij een geluidsscherm van 2.00 meter te laag. Nu is er de mogelijkheid iets te doen aan onze geluidsoverlast (en van heel Sleeuwijk). Zinvol om het meteen goed te doen, met een hoog geluidsscherm dat goed bekleed is met geluidsabsorberend materiaal of minstens met klimop.</p>	<p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00327	1	<p>De verbreding en aanleg van de brug zorgen voor meer geluidsoverlast Hiervoor is een geluidsscherm ingetekend met een hoogte van 2.00 meter aan de oostkant. Aan de westkant wordt een scherm van 3.80 meter geplaatst. Waarom niet aan de westkant ook 3.80? In het geluidsrapport is de Merwedebrug niet meegenomen.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p>
	2	<p>Ik pleit voor een groen/begroeid geluidsscherm om het zicht enigszins aantrekkelijk te houden.</p>	<p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p>
	3	<p>Maatregel Tijdelijke Voorzieningen staat gepland tegen ons buurtschap aan. Overlast door geluid, materieel, en parkeren van personeel zullen onze bereikbaarheid aan het Kerkeinde verslechteren. De tijdelijke maatregelen geven te veel en te lang overlast. Een betere optie is de huur van landbouwgrond aan de A27 vóór de Deltaweg.</p>	<p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de aanwezige bomen en het groen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkterreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.</p>
	4	<p>Er zullen heel veel bomen worden gekapt om de tijdelijke voorzieningen die gepland staan in de kom van het bestaande fietspad naar de Merwedebrug. Deze bomen zijn een natuurlijke geluidswal en zijn beeldbepalend voor onze buurt. In dit kleine natuurgebied huizen vossen, reeën, fazanten vleermuizen en allerlei vogels.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 3.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00328	1	<p>Sterke toename in plaats van afname van het sluipverkeer</p> <p>Het OTB heeft onacceptabele negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de kernen Raamsdonk en Waspik, namelijk een sterke toename van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet door de beide kernen, terwijl één van de doelen van de verbreding van de A27 juist het verminderen van het sluipverkeer in de regio is. Deze negatieve gevolgen worden veroorzaakt door twee aspecten van het OTB rond knooppunt Hooipolder, te weten het vervallen van de aansluitingen 34 (Raamsdonksveer; noord en zuid) op de A59 en de onvoldoende verbetering van de doorstroming op de A59 door alleen het realiseren van de fly-over voor verkeer vanuit de richting Zonzeel op de A59 in de richting Gorinchem-Utrecht op de A27. Het vervallen van de aansluitingen 34 leidt volgens verkeerssimulaties door F1ow27 tot een toename van het lokale sluipverkeer van de A59 uit de richting Waalwijk naar Raamsdonksveer-zuid/zuidost en omgekeerd door de kernen Raamsdonk en Waspik met circa 60% ten opzichte van de huidige hoeveelheid verkeer. Gebruik van de aansluitingen 33 (Oosterhout) op de A59 is voor dit verkeer onvoldoende aantrekkelijk.</p> <p>De verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A59 in de richting Zonzeel door de te realiseren fly-over is volgens verkeerssimulaties te beperkt. Rekening houdend met een toename van de verkeersintensiteit tot 2030 blijven tijdens de spitsen en tijdens de vele incidenten op omliggende autosnelwegen files ontstaan. De huidige grote hoeveelheid doorgaand sluipverkeer met name tijdens de avondspits door de kernen Raamsdonk en Waspik zal daardoor niet verdwijnen. Deze beide aspecten van het OTB zullen er dus toe leiden dat de hoeveelheid verkeer door de doorgaande wegen in de kernen Raamsdonk en Waspik (op dit moment circa 4500 auto's per dag) sterk toeneemt in plaats van afneemt.</p> <p>De wegen zijn ongeschikt voor de huidige hoeveelheid verkeer omdat veel woningen direct aan of vlakbij de rijbaan staan, laat staan voor een nog grotere hoeveelheid.</p>	<p>In het Tracébesluit zijn ten opzichte van het Ontwerptracébesluit extra maatregelen in het knooppunt Hooipolder toegevoegd: twee vrije rechtsaffers en vergroting van de capaciteit van de A59 in het knooppunt. Hierdoor verbeterd de doorstroming op het knooppunt, waar ook de wegen in de omgeving van profiteren. Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het NRM2017. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. Paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord gaat specifiek in op de effecten voor het onderliggende wegennet, waaronder de wegen in Raamsdonk en Waspik. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggend wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgende de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.</p>
	2	<p>Met gevolgen voor de leefbaarheid:</p> <p>- de onveiligheid voor de omwonenden en de fietsers en voetgangers,</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel NRM2017 en het regionale verkeersmodel. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. Paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord gaat specifiek in op de effecten voor het onderliggende wegennet, waaronder de wegen in Raamsdonk en Waspik. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggend wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgende de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.</p>
	3	<p>- de geluidsoverlast voor de omwonenden,</p>	<p>In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie en is onderzocht welke geluidmaatregelen er aan het onderliggend wegennet getroffen moeten worden wanneer de toetswaarde overschreden wordt. De Wet geluidhinder schrijft immers voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.</p> <p>Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen, zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.</p>
	4	<p>- het gezondheidsrisico voor de omwonenden vanwege (ultra)fijnstof en</p>	<p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	5	<p>- het schaderisico aan de woningen door de trillingen worden nog groter dan ze nu al zijn.</p>	<p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillerende voeervoerbanen'.</p> <p>Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.</p>
	6	<p>Oplossing van gemeenten, provincie en RWS: Hooipolderplus-plan</p> <p>Deze problemen zijn inmiddels onderkend door de gemeenten Breda, Geertruidenberg, Oosterhout en Waalwijk, de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Deze partijen hebben de afgelopen maanden in overleg gezocht naar oplossingen. Deze oplossingen zijn gevonden en op 30 mei j. gepresenteerd in het gemeentehuis van de gemeente Geertruidenberg. Tezamen met de maatregelen in het OTB worden deze 'Hooipolderplus-plan' genoemd. De verbetermaatregelen betreffen twee aanpassingen in vergelijking met het OTB. In de eerste plaats het realiseren van extra rijstroken op de A59 ter hoogte van knooppunt Hooipolder en diverse vrije rechtsaffers, waardoor de doorstroming van het verkeer op de A59 optimaal wordt: verkeerssimulaties leren dat de files op de A59 ondanks de verwachte toename van de verkeersintensiteit tot 2030 sterk zullen verminderen. Zie de afbeelding in bijlage 1 voor de op30 mei gepresenteerde schets. NB. Ten overvloede noemen wij de positieve effecten van een optimale doorstroming op de A59 voor de bereikbaarheid van de regio in het algemeen en het aantal voertuigverliesuren ten gevolge van de files. NB. We merken nog wel op dat een volledig gereconstrueerd knooppunt Hooipolder (geheel zonder verkeersregelinstantie) onze voorkeur heeft boven een gedeeltelijk gereconstrueerd knooppunt, ook boven de door ons gewenste optimale variant.</p> <p>In de tweede plaats de aanleg van een parallelstructuur van de afslag Waspik naar Raamsdonk(sveer), waardoor een groot deel van het lokale sluipverkeer buiten de kernen van Raamsdonk en Waspik zal blijven. Het tracé voor de parallelstructuur moet de komende maanden worden bepaald door de betrokken partijen. Zie de afbeelding in bijlage 2 voor de op30 mei gepresenteerde schets. Onze voorkeur gaat uit naar een aansluiting op Raamsdonksveer-Oost om ook de Kerklaan en aansluitende wegen Raamsdonksveer te ontlasten.</p> <p>Door deze beide verbeteringen van het OTB wordt de leefbaarheid in de beide kernen weer acceptabel. Hooipolderplus-plan opnemen in Tracébesluit</p> <p>Gezien de grote omvang van de genoemde problemen en de impact op de leefbaarheid enerzijds en de beschikbaarheid van oplossingen (Hooipolderplus-plan) anderzijds verzoeken ondergetekenden u met klem om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de optimale inrichting van de A59 ter hoogte van knooppunt Hooipolder conform de op30 mei gepresenteerde oplossing op te nemen in het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder,</li> <li>in het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder te garanderen dat de verbreding van de A27 ter hoogte van Raamsdonksveer-Oost, ergens tussen Kerklaan en Weegbree, geen belemmeringen oplevert voor de doorgang onder de A27 van de parallelstructuur. Voor wat betreft de kosten en financiering merken we allereerst op dat de meerkosten van de beide verbeteringen volgens schattingen door deskundigen (maximaal €10 miljoen) alleszins overzienbaar zijn, zeker gezien de genoemde grote regionale en lokale positieve effecten. Voorts heeft de Provincie Noord Brabant verklaard in beginsel positief te staan tegenover financiering van een deel van deze kosten. Het lijkt ons redelijk dat de rijkssoevereïteit ook een deel van de meerkosten voor haar rekening neemt, omdat de genoemde negatieve gevolgen voor het onderliggend wegennet direct samenhangen met het OTB.</li> </ul> <p>Overige onderwerpen betreffende het OTB Tenslotte brengen we nog de volgende punten onder uw aandacht</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>We verzoeken u om uit oogpunt van natuurbehoud het tracé vanaf de aansluiting 33 naar de rotonde bij de Kloosterhoeve te hcrbeoordelen. We verwijzen naar het alternatief dat de gemeente Geertruidenberg heeft opgesteld. Zie bijlage 3 hiervoor.</li> <li>We dringen aan op nadere beoordeling van de kwaliteit en veiligheid van de Werfkampenseweg. Door het vervallen van de zuidelijke aansluiting 34 is Raamsdonk voor de ontsluiting naar de A27 aangewezen op de aansluiting 20 via de Werfkampenseweg. Het OTB leidt tot toename van de hoeveelheid verkeer op deze weg. Deze weg is daarvoor ongeschikt, met name door het aanwezige landbouwverkeer en (recreatieve en werk-)fietsverkeer en de regelmatige vervuiling van het wegdek door de activiteiten van landbouwbedrijven.</li> <li>Doortrekken van het Halve Zolenpad richting Geertruidenberg is een vaak genoemde wens, op grond van historische, recreatieve en veiligheidsoverwegingen. Evenals de hiervoor genoemde parallelstructuur zou ook dit onder de verbrede A27 door moeten gaan. Dit zou kunnen worden gecombineerd met de hiervoor genoemde parallelstructuur. De garantie in het TB dat de verbreding van de A27 geen belemmeringen oplevert voor de realisatie van de parallelstructuur zou derhalve ook gelden voor het doortrekken van het Halve Zolenpad</li> </ul>	<p>Het tracé van de verbindingsweg tussen de aansluiting 33 (Oosterhout) en de rotonde Eendrachtsweg is in het Tracébesluit geoptimaliseerd. Onder andere om de aanwezige natuurwaarden zo min mogelijk te schaden. Waar er toch effecten optreden worden hiervoor maatregelen getroffen. Een toelichting op de wijziging van het tracé is opgenomen in de Nota van Wijziging. De effecten als gevolg van het vervallen van de aansluiting 34 (Raamsdonksveer) zijn onderzocht en opgenomen in de diverse onderzoeksrapportages die bij het Tracébesluit horen. Daar onder valt ook de wijziging van verkeersintensiteiten op de Werfkampenseweg. Het doortrekken van het Halve Zolenpad valt buiten de scope van het project en is dan ook geen onderdeel van het Tracébesluit.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hooipolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit (zie de Nota van Wijziging voor een gebundelde beschrijving van deze maatregelen). Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00331	1	<p>Vermindering gewasopbrengst en verstoring bedrijfsvoering</p> <p>De ligging van de houtwal/boombeplanting aan de zuidwestzijde van ons grasland zorgt voor schaduw en bladval op dit grasland. Bladval en schaduw zorgt voor een slechtere gewasopbrengst door verstikking, vernatting en een lagere temperatuur op de grond/in de bodem. Het grasgewas kan zich moeilijker handhaven ten opzichte van (on)kruiden en mosachtigen. Daarnaast gaat het drogen van het grasgewas tot hooi veel moeilijker. Het binnenhalen van een tweede snede hooi in de nazomer is dan zonder meer niet meer mogelijk. De aanplant van een houtwal/boombeplanting langs onze perceelsgrens leidt dus tot een flinke vermindering van de gewas-, hooiopbrengst voor de paardenhouderij die thans zelfvoorzienend is. De paardenmest wordt over het grasland uitgereiden en het gras wordt uiteindelijk als hooi aan de paarden gevoerd. Door het aanplanten van houtwallen en bomen wordt een ecologische kringloop in het agrarische gebied doorbroken.</p> <p>Beperking onderhoud watergang</p> <p>De zuidwestelijke perceelsgrens van onze grond met het naastgelegen perceel, waarop de houtwallen/boombeplanting is geprojecteerd, is een watergang die onder de jaarlijkse onderhoudsplicht van het waterschap valt. Met de aanplant van deze houtwal/bomen op het naastgelegen perceel kan deze watergang deels nog maar aan één zijde en deels helemaal niet meer worden onderhouden. Hierdoor kan een goede waterberging in en de waterafvoer door deze watergang niet langer worden gehandhaafd. Dit is niet aanvaardbaar. Voor het bevoegde waterschap is dit eveneens niet aanvaardbaar.</p> <p>Onderhoud en beheer van de houtwal/boomaanplant</p> <p>Uit de ontwerpplannen blijkt niet op welke wijze de houtwallen/boomaanplant worden beheerd en onderhouden. De houtwallen/boomaanplant vormen geen samenhangend geheel met de A27. Voor Rijkswaterstaat behoren deze elementen uit het ontwerpplan niet tot haar primaire taak, zijnde het berijdbaar houden van de A27 en haar knooppunten. Door de gescheiden ligging tussen de houtwallen/boomaanplant en de A27 kan het onderhoud buiten het zicht van de wegbeheerder raken. Het gevaar bestaat dan dat onderhoud aan de houtwal/boomaanplant slechts in zeer beperkte mate wordt uitgevoerd. Dit zorgt voor overwaaiend onkruidzaad, overhangende takken en uiteindelijk takken en bomen die bij zware wind kunnen afbreken en omvallen op ons naastgelegen perceel. Wanneer er gekozen wordt voor een derde, die contractueel de houtwallen/ boomaanplant aanlegt en/of onderhoudt, is deze derde voor ons bij nalatigheid niet direct aanspreekbaar. Wij zijn immers geen contractpartij. Deze optie stuit daarom op nog meer bezwaar, omdat hierbij het rechtstreekse verband met de A27, cq de wegbeheerder helemaal is verdwenen.</p> <p>Structuurvisie gemeente Geertruidenberg</p> <p>Voor de beoogde aanleg van deze houtwallen/ boomaanplant wordt verwezen naar een structuurvisie die in 2015 door de gemeente Geertruidenberg is vastgesteld. Een structuurvisie heeft formeel geen bindende rechtskracht en vormt derhalve niet de juridische basis voor het kunnen realiseren van de houtwallen/boomaanplant. Bij de totstandkoming van deze structuurvisie was het doel vanuit de bewoners om de A27 aan het zicht te onttrekken door het aanleggen van een groenvoorziening direct langs de verbindingsboog Zonzeel-Utrecht van het knooppunt Hooipolder. Rijkswaterstaat geeft nu aan om de passanten vanaf de A27 het zicht op het polderlandschap te laten behouden. Vanuit deze twee standpunten zijn bij elkaar de onder nummers 39 en 40 aangeduide houtwallen/ boomaanplant en andere houtwallen/ boomaanplant in het OTB-A27 opgenomen. Dit strookt niet met onze visie op de te plaatsen houtwallen/ boomaanplant.</p> <p>Wij verzoeken u om onze zienswijze te betrekken bij de besluitvorming inzake het TB-A27 en om het OTB-A27 aan te passen, door de geprojecteerde houtwallen/ boomaanplant aan de noordoostzijde van knooppunt Hooipolder te laten vervallen en de compensatie voor zover binnen scope is, direct langs de A27 of binnen het knooppunt Hooipolder te realiseren.</p>	<p>De betreffende Houtwallen die in het OTB waren opgenomen zijn in het Tracébesluit verplaatst naar de oude spoorlijn 'Halve Zolenlijn'. Het perceel van inspreker wordt dan ook niet meer door het Tracébesluit geraakt. De zienswijzenpunten hebben allen betrekking op deze houtwallen en zijn derhalve niet meer aan de orde.</p>
ZWE-00333	1	<p>Hierbij maken wij bezwaar tegen de locatie en de tijdelijke bestemming "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen" nabij de afrit A27 Houten richting Breda. Het betreft de locatie Heemstedeseweg te Houten. In uw plannen geeft u aan hier een tijdelijke voorziening in de vorm van opslag, bouwplaats, installaties, bouwketen, parkeerplaats te willen vestigen.</p> <p>De situatie:</p> <p>Ondergetekende is direct belanghebbend omdat wij aanpalend aan dit perceel onze woning met paardenverblijven hebben op adres Heemstedeweg 38 te Houten. Bijgevoegd een luchtfoto van de locatie. Het oprichten van genoemde tijdelijke voorziening heeft invloed op onze privacy en woongenot en de veiligheid voor de paarden (schrikreactie paarden bij bijvoorbeeld laden/lossen en starten van motoren). Wij houden een Friezenfokkerij dus naast de veiligheid is de overlast ook zeer bezwaarlijk voor de drachtigheid of het drachtig krijgen van de fokmerries.</p> <p>Tevens zullen wij gedurende de gehele periode last hebben van geluid, bouwslof en fijnstof. Onze bezwaar richt zich dan ook tegen deze locatie. De afstand van ons woonhuis tot de rand van de tijdelijke voorziening bedraagt ± 15 meter. Vanaf de stallen tot aan de tijdelijke voorziening bedraagt de afstand ± 5 meter. Mocht dit bezwaar niet worden toegekend dan zullen wij ons beroepen op bijstand van deskundigen voor een compensatie van het woongenot en het waarborgen van de veiligheid en drachtigheid van onze paarden.</p>	<p>In het TB is de tijdelijke bestemming ten behoeve van werkerrein vervallen.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Het uitvoeren van de wegverbreding wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Als tijdens de uitvoering blijkt dat tijdelijk werkerrein op uw perceel gewenst is, zal de uitvoerend aannemer hierover met u in overleg treden.</p>
ZWE-00334	1	<p>Uw besluit heeft naar ons oordeel zwaarwegende bezwaren voor ons bedrijf gecreëerd en daar liggen de volgende argumenten aan ten grondslag:</p> <p>In uw plan zal er een substantieel deel van het terrein afnemen waardoor de huurder van het perceel beperkt zal worden in het innoveren en het aanzien van het terrein zal verminderen, waardoor de omzet af kan nemen, gezien dat gegeven zal er gesproken kunnen worden over een nadeelcompensatie.</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
	2	<p>Verder is het mede de vraag in hoeverre uw werkzaamheden de bedrijfsvoering van de huurder zal hinderen in dat geval zal er rekening gehouden moeten worden met inkomstenderving</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	Het is ook van belang (met de huidige bestemming) dat de waarde van het totale perceel af zal nemen immers wordt het stallen van voertuigen beperkt. Het is mede van belang welke prijs u hanteert voor de vergoeding van de strook grond die in ons bezit is en u meent nodig te hebben voor de verbreding van de A27. Vooralsnog maken wij bezwaar tegen uw besluit vanwege het feit dat de manoeuvreerruimte en de stallingsplekken af zullen nemen, en welke nadeelcompensatie wordt dan door u toegepast?	
ZWE-00336	1	Aansluiting A27 Meerkerk – Noordeloos  De aansluiting Noordeloos wordt conform het (0)TB aangepast, waarbij er ter plekke van de oostelijke toe- en afritten een turborotonde wordt gerealiseerd. De turborotonde aan de westzijde van de A27 wordt aangepast. Deze aanpassingen zullen een verbetering van de doorstroming op de aansluiting betekenen.  De aansluiting van de westelijke rotonde met de provincialeweg N214 is in het huidige ontwerp gepland als een afrit met twee rijstroken. Deze afrit richting de N214 wordt gekruist door een tweerichtingenfietspad. Het kruisen van een fietspad op een afrit met dubbele rijstroken zonder middengeleider geeft een hoog risico op ongevallen. Dat is bij een tweerichtingenfietspad nog veel groter. Het ontwerp zoals opgenomen in het (0)TB is daarmee volgens de gemeente Giessenlanden verkeersonveilig en onwenselijk. Het aantal fietsers dat gebruik maakt van deze oversteek is beperkt daarom zijn ingrijpende maatregelen zoals een fietstunnel niet realistisch. Wij verzoeken u om het ontwerp op dit aspect nader te bestuderen en te komen met een adequate oplossing om het risico op ongevallen met de kwetsbare langzaam verkeerdeelnemer te beperken.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht. Het ontwerp van het Tracébesluit voorziet erin dat de westelijke ovonde wordt voorzien van een verhoogde ligging van de fietsoversteek voor het vanaf de rotonde afrijdende verkeer in westelijke richting.
	2	Aanleg bushaltes bij toe- en afritten A27 Meerkerk-Noordeloos voor snelle busdienst richting Breda en Utrecht mogelijk maken  De bereikbaarheid van de kernen in de gemeente Giessenlanden richting Breda en Utrecht laat op het moment te wensen over. Binnenkort wordt overlegd met de vervoersmaatschappij om voor de bestaande buslijn hier een stopplaats te plannen. Dan is het gewenst dat dat ook veilig en doelmatig kan plaatsvinden. Om dit mogelijk te maken dient aan beide zijden van de snelweg ruimte reservering een ruimte reservering te worden gedaan waar in de toekomst bushaltes inclusief bijbehorende voorzieningen (fietsenstallingen en voet-/fietspaden richting de N214) aangelegd kunnen worden. Deze maatregel is niet opgenomen in het (0)TB en dient meegenomen te worden in het TB.	In het Tracébesluit is bij de aansluiting Noordeloos (nr. 25) voorzien in een bushalte bij de toerit naar de A27 richting Utrecht. De bushalte is aangesloten op de (verplaatste) voet- / fietspaden. De bestaande bushalte bij de afrit van de A27 richting Breda is ongewijzigd en blijft in tact.
	3	Voorkomen sluisverkeer N214 (A27 - A15)  In de huidige situatie is er sprake van sluisverkeer over de N214 van de aansluiting A27 Meerkerk richting de aansluiting A15/N3 (Papendrecht) en vice versa. Dit verkeer ontwijkt hiermee de vertraging op de A27 eri A15. Op de N214 ontstaan, mede hierdoor, in de huidige situatie regelmatig opstoppingen o.a. voor de kruising N214/N216.  Door de maatregelen op de A27 wordt de doorstroming op de A27 verbeterd. De knelpunten en daarmee samenhangend de vertraging op de A15 blijven echter bestaan, hierdoor blijft de route via de N214 een aantrekkelijke sluisroute. De provincie Zuid-Holland bereidt als wegbeheerder groot onderhoud voor. Hierbij zal o.a. de kruising N214/N216 nader bekeken worden. Echter de functie van de N214 als regionale ontsluitingsweg zal behouden blijven. Hierdoor zal deze weg niet ingericht worden om als alternatieve route voor de A27 - A15 te dienen. Om de bereikbaarheid van de gemeente Giessenlanden via de N214 en de doorstroming / leefbaarheid in Noordeloos te behouden vragen wij door middel van deze zienswijze aandacht voor de oplossing van de doorstroming van de A15 Gorinchem - Rotterdam v.v. Wij verzoeken u (...) daarnaast aandacht te hebben voor de problematiek van het sluisverkeer over de N214 via de aansluiting A27 Meerkerk -Noordeloos en A15 Papendrecht.	De huidige congestie op de A27 en de A15 leidt er inderdaad toe dat de N214 voor veel verkeer een interessante sluisroute is. Het Tracébesluit A27 Houten – Hoopolder voorziet in een capaciteitsuitbreiding op de A27 maar biedt geen oplossing voor de doorstromingsproblemen op de A15 en op de N214. De verkeersstudie laat zien dat in de toekomst nog veel verkeer van de N214 gebruik wil en gaat maken. Om deze sluisroute niet teveel te faciliteren is bij het ontwerp van de aansluiting Noordeloos er bewust voor gekozen om geen grote capaciteitsuitbreiding te realiseren. De Minister heeft met de bestuurlijke partners ten aanzien van de A15 afgesproken om, mede op basis van de financiële reservering vanuit het Rijk voor de Goederencorridor Oost, in 2018 een brede MIRT-verkenning A15 te starten waar in ieder geval het capaciteitsknelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. Eventuele stappen na de MIRT-verkenning zijn het doorlopen van de planuitwerkingsfase (Tracébesluit) en het (voorbereiden van de) uitvoeringswerkzaamheden. Dit staat los van het TB voor de A27 Houten - Hoopolder.
ZWE-00338	1	Een deel van ongeveer 900 m2 van kavel K277 te Raamsdonksveer wordt bestemd als groen vervanging. Schadelijk gevolg is het verlies van landbouwgrond waarvoor geen vervanging is.	
	2	Groenvoorziening betekent overlast voor de pachter van de naastgelegen grond. De vervangende groenvoorziening op een ander plaats aan de overzijde van de Kerklaan situeren.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht. De groenvoorziening waar inspreker op doelt is in het Tracébesluit verplaatst naar de oude spoorlijn 'Halve Zolenlijn' en nu gesitueerd op grond van de gemeente. De groenvoorziening heeft een ecologische functie en dient derhalve gerealiseerd te worden. De afstand van deze groenvoorziening naar het perceel van inspreker bedraagt circa 20 meter. Overlast van deze groenvoorziening zal dan ook beperkt zijn. Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00339	1	Effecten onderliggend wegennet  Wij constateren dat in de stukken die thans ter inzage liggen vooral de effecten op de A27 zelf worden belicht; de effecten op het onderliggend wegennet krijgen beduidend minder aandacht. Op het Oosterhoutse wegennet zullen vooral veranderingen gaan optreden als gevolg van het vervallen van de aansluiting Raamsdonksveer (aansluiting 34) op de A59. Dit zal tot gevolg hebben dat het verkeer zich zal "herverdelen" richting de aansluiting Oosterhout (aansluiting 33) op de A59 en de aansluiting Oosterhout / Dongen (aansluiting 19) op de A27. Uit de ter inzage liggende rapporten blijkt dat alleen naar de effecten op de direct aansluitende wegen bij de aansluitingen Raamsdonksveer (Oude Veerseweg) en Oosterhout (Statendamweg) is gekeken. Wij verwachten echter dat ook op een aantal andere gemeentelijke wegen de verkeersintensiteit substantieel zal veranderen. Dit betreft: de Oostpolderweg, de Burgemeester Elkhuislaan/Pasteurlaan en de Bovensteweg. Wij verzoeken u derhalve om ook voor de drie bovengenoemde wegen inzichtelijk te maken welke effecten optreden. Daarbij gaat het niet alleen om de verandering van de verkeersintensiteit, maar ook om de verandering van het geluidniveau dat dientengevolge optreedt.	
	3	Nieuw aan te leggen verbindingsweg  Vanwege het vervallen van de aansluiting Raamsdonksveer (aansluiting 34) op de A59 wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd tussen de aansluiting Oosterhout (aansluiting 33) op de A59 en de kern Raamsdonksveer en wordt de aansluiting Oosterhout aangepast.  Dat de aansluiting Oosterhout op de A59 moet worden aangepast, is aanmerkelijk (gezien de verandering in verkeersstromen die optreedt). Op basis van de stukken die ter inzage liggen, kunnen wij echter niet beoordelen of de voorgestelde aanpassingen afdoende zijn om het verkeer ter plaatse goed en veilig te kunnen afwikkelen alsmede wat de consequenties zijn voor de bereikbaarheid van de nabij gelegen gemeentelijke composteerinrichting. Enige onderbouwing van de voorgestelde aanpassing van de aansluiting Oosterhout ontbreekt. Graag ontvangen wij die alsnog.	In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie en is onderzocht welke geluidmaatregelen er aan het onderliggend wegennet getroffen moeten worden wanneer de toetswaarde overschreden wordt. De Wet geluidhinder schrijft immers voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen, zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor. In het kader van het Tracébesluit zijn alle kruispunten/rotondes die onderdeel uitmaken van de aansluitingen op de A27 Houten - Hoopolder onderzocht. De nieuwe verbindingsweg bevat in beide richtingen één rijstrook en wordt door middel van een turborotonde aangesloten op de noordelijke toe- en afrit van de aansluiting Oosterhout (nr. 33). In de aansluiting Oosterhout wordt de noordelijke en de zuidelijke afrit uitgebreid met een extra opstelvak. De noordelijke toerit wordt uitgebreid met een vrije rechtsafer/invouger vanaf de Statendamweg. Het wegontwerp van de verbindingsweg voldoet aan de richtlijnen in het kader van 'Duurzaam Veilig'. Het terrein van de composteerinrichting aan de noordzijde van de A59 wordt door middel van een voorrangskruispunt met linksafer aangesloten op de nieuwe verbindingsweg. Met gemeente Oosterhout is besproken dat de oplossing voor een goede bereikbaarheid van het composteerterrein in de voorbereiding realisatie gevonden zal worden op het composteerterrein zelf. De daarover te maken afspraken worden vastgelegd in een nog te sluiten Uitvoeringsovereenkomst met de gemeente (inspreker).

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	De aanpassing van de aansluiting Oosterhout heeft voorts consequenties voor de aanwezige groenstructuur langs de Statendamweg. Uitgaande van het ontwerp dat bij de ter inzage liggende stukken zat, worden de bomen die ter hoogte van de aansluiting langs de Statendamweg staan (in zowel de buiten- als de middenberm) geroid en vindt geen herplant plaats. Aangezien de Statendamweg onderdeel uitmaakt van onze hoofdgroenstructuur vinden wij het belangrijk dat er wel herplant plaatsvindt in zowel de buiten- als middenberm van de Statendamweg. Hiervoor zou in het ontwerp ruimte moeten worden gereserveerd. Los daarvan merken wij op dat op grond van onze APV een herplantplicht geldt. Herplant geschiedt daarbij bij voorkeur in de omgeving waar de bomen geroid worden.	Er vindt bomencompensatie plaats conform de Wet natuurbescherming. Langs de Statendamweg is binnen het ruimtebeslag van het Tracébesluit hier geen mogelijk voor, mede omdat dit deel is gelegen binnen de beschermingszone van de primaire waterkering. De bomencompensatie vindt daarom elders langs het tracé plaats, onder andere langs de nieuwe verbindingsweg.
	5	In het ontwerp wordt voorgesorteerd op ingebruikname van de voormalige carpoolplaats die in de oksel van de aansluiting Oosterhout gelegen is. Het betreft hier een gemeentelijke carpoolplaats die enige jaren geleden gesloten is omdat er vrijwel geen gebruik van werd gemaakt. Bovendien vonden er als gevolg van het ontbreken van enige vorm van sociale controle (als gevolg van de afgelegen ligging) allerlei ongewenste activiteiten plaats, wat mede reden is geweest dat de carpoolplaats is gesloten. Heropening van deze carpoolplaats is wat ons betreft niet aan de orde.	De (voormalige) carpoolplaats waar de gemeente Oosterhout naar verwijst is geen onderdeel van het OTB en zal ook geen onderdeel zijn van het TB. In het TB is alleen een inrit naar het bestaande terrein opgenomen om de beheerder de mogelijkheid te geven voor beheer en onderhoud.
	6	Met betrekking tot de nieuwe verbindingsweg zelf constateren wij dat deze deels via het terrein van de gemeentelijke composteerinrichting komt te lopen, hetgeen consequenties zal hebben voor de bedrijfsvoering, te meer daar ook de huidige ontsluiting van de composteerinrichting zal moeten worden aangepast. Wij hebben meermaals (tevergeefs) verzocht om overleg hierover.	Het terrein van de composteerinrichting aan de noordzijde van de A59 wordt door middel van een voorrangskruispunt aangesloten op de nieuwe verbindingsweg. Uitgangspunt is dat een verkeersveilige situatie ontstaat en dat de bedrijfsvoering niet onevenredig gehinderd wordt. Hierover heeft in het kader van het Tracébesluit overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Oosterhout en de exploitant van de composteerinrichting.
	7	De nieuwe verbindingsweg is voorts ook gelegen nabij de voormalige stortplaats De Hillen. De provincie is hiervoor bevoegd gezag. De conclusie uit het ter inzage liggende bodemonderzoek dat de verbindingsweg ver buiten de stortplaats ligt (> 100 meter), kunnen wij echter niet onderschrijven. Ons beeld is dat de nieuwe verbindingsweg wel degelijk binnen de contour van de stortplaats ligt.	Ten behoeve van het Tracébesluit heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden waarbij op basis van historische informatie de situatie is beoordeeld. Vervolgens heeft in het kader van het optimaliseren van het tracé van de verbindingsweg onder andere overleg plaatsgevonden met de provincie Noord-Brabant over het raakvlak met de vuilstort. Op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten en de gevoerde gesprekken wordt aangenomen dat het tracé van de verbindingsweg zoals opgenomen in het Tracébesluit ruim buiten de locatie van het stortlichaam valt, maar wel binnen de zogenoemde contour van de stortplaats. Ten behoeve van de voorbereiding realisatie wordt nader (water)bodemonderzoek uitgevoerd en wordt in overleg met provincie Noord-Brabant bepaald in welke mate en vorm sanering nodig is.
	8	Met betrekking tot de landschappelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg heeft het onze voorkeur dat hiervoor ook aansluiting wordt gezocht bij de huidige landschappelijke aankleding van de Statendamweg (boombeplanting). Bepalend voor de landschappelijke inpassing is voorts de kruising met de Donge. Door beplanting op de teen van het talud van het grondlichaam toe te passen kan juist aansluiting gevonden worden met de huidige landschappelijke structuur en kan afscherming van het industrieterrein worden bereikt.	In het landschapsplan bij het Tracébesluit wordt ingegaan op de landschappelijke inpassing van dit nieuwe wegtracé. Het ontwerp van de verbindingsweg kent een zo minimaal mogelijk ruimtebeslag, om met name in het bestaande beboste gebied, zo min mogelijk aanwezige flora- en fauna te raken. Daar waar dit vanuit ecologisch oogpunt noodzakelijk is, worden langs het tracé nieuwe bomen (en/of struiken) aangeplant. Het tracédeel vanaf de kruising met de Donge tot aan de rotonde Eendrachtsweg wordt zo open mogelijk vormgegeven, passend bij het huidige landschap. Een deel van het talud (noordzijde) wordt voorzien van struik beplanting. Ook zijn op twee locaties langs het nieuwe tracé (tussen de passage met de Donge en de rotonde Eendrachtsweg) nieuwe bomenrijen voorzien met een ecologische functie.
	9	Bovendien kan een beplanting met bomen een rol spelen in het herstel van het jachtbiotoop van vleermuizen en in een hop-over over de Donge (mitigatie en versterking natuur).	In het landschapsplan bij het Tracébesluit wordt ingegaan op de landschappelijke inpassing van dit nieuwe wegtracé. Het ontwerp van de verbindingsweg kent een zo minimaal mogelijk ruimtebeslag, om met name in het bestaande beboste gebied, zo min mogelijk aanwezige flora- en fauna te raken. Daar waar dit vanuit ecologisch oogpunt noodzakelijk is, worden langs het tracé nieuwe bomen (en/of struiken) aangeplant. Het tracédeel vanaf de kruising met de Donge tot aan de rotonde Eendrachtsweg wordt zo open mogelijk vormgegeven, passend bij het huidige landschap. Een deel van het talud (noordzijde) wordt voorzien van struik beplanting. Ook zijn op twee locaties langs het tracé nieuwe bomenrijen voorzien met een ecologische functie.
	10	Ten aanzien van de kruising van de verbindingsweg met de Donge merken wij verder nog op dat in het ontwerp geen rekening lijkt te zijn gehouden met de recreatieve route die aan de oostzijde parallel aan de Donge loopt. Hiervoor zou ruimte vrij moeten worden gehouden onder het kunstwerk.	Onder het nieuwe kunstwerk waarmee de verbindingsweg de Donge passeert is aan de oostzijde voldoende ruimte aanwezig (10 meter breed en circa 3,5 meter hoog) om zowel de ecologische verbindingfunctie alswel de recreatieve route in te passen.
	11	<p>Knooppunt Hooipolder en A27 Zuid</p> <p>Als onderdeel van de aanpak van de A27 Houten — Hooipolder vindt ook een gedeeltelijke reconstructie van het knooppunt Hooipolder plaats, waarbij een bypass wordt gerealiseerd voor verkeer afkomstig vanaf de A59 West richting Utrecht (A27 Noord).</p> <p>De provincie en de gemeenten rondom Hooipolder hebben gezamenlijk een plan ontwikkeld dat nog voorziet in een aantal additionele maatregelen aan zowel het knooppunt Hooipolder als het onderliggend wegennet: het zogenaamde Hooipolderplusplan. Met het Hooipolderplusplan kan de verkeersafwikkeling ter hoogte van Hooipolder op zowel de A27 als de A59 nog aanzienlijk worden verbeterd. Voorts wordt ook een oplossing geboden voor het sluipverkeer via het onderliggende wegennet dat zou ontstaan als gevolg van het opheffen van de aansluiting Raamsdonksveer op de A59.</p> <p>Wij verzoeken u hierbij om de aanvullende maatregelen die worden voorgesteld in het Hooipolder-plusplan, voor zover ze betrekking hebben op het knooppunt zelf, op te nemen in het tracébesluit. Het betreft relatief kleinschalige maatregelen met groot effect die nog binnen de lopende procedure in te passen zouden zijn en waarvan de kosten beperkt zijn. Voor deze maatregelen bestaat breed draagvlak, zowel bij de provincie, de regio en de omliggende gemeenten als het bedrijfsleven.</p> <p>E.e.a. neemt niet weg dat het noodzakelijk blijft dat het knooppunt Hooipolder op termijn wordt omgebouwd tot een volwaardig knooppunt. Alleen daarmee kan een voldoende robuuste oplossing worden geboden voor de bereikbaarheid van zowel onze gemeente als de regio West en Midden-Brabant. Immers de kwetsbaarheid van een met verkeerslichten geregeld knooppunt blijft groot, zeker als zich elders op het autosnelwegennet stremmingen voordoen en verkeer via Hooipolder moet worden omgeleid. Daar komt bij dat een volledige reconstructie van Hooipolder ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zeer gewenst is, gezien de diverse ernstige ongevallen die zich de afgelopen jaren op de A59 hebben voorgedaan ter hoogte van Hooipolder.</p>	<p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder in het kader van het project A27 Houten – Hooipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsweg is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hooipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluipverkeer te beperken.</p> <p>De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hooipolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit (zie de Nota van Wijziging voor een gebundelde beschrijving van deze maatregelen). Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.</p>
	12	Tot slot willen wij bij dezen nogmaals onze zorgen uiten over de verkeersafwikkeling op het meest zuidelijke deel van de A27 tussen de knooppunten Hooipolder en St. Annabosch: de A27 Zuid. Wij verwachten dat dit deel van de A27 in de toekomst aanzienlijk drukker zal gaan worden daar zowel de capaciteit van de A27 Houten — Hooipolder als van delen van de A58 zal worden uitgebreid. Daardoor ontstaat op de A27 Zuid een bottleneck: dit is straks het enige deel van de A27 en van de ruit van autosnelwegen rondom Breda dat nog een 2 x 2 profiel heeft. Dat de A27 Zuid een bottleneck wordt, blijkt ook uit het verkeersonderzoek dat thans ter inzage ligt en dat laat zien dat de I/C verhouding voor zowel de ochtend- als de avondspits in de situatie met project (= verbreding A27 Houten — Hooipolder) op vrijwel alle wegvakken hoger dan 0,9 is. Gezien het belang van de A27 Zuid als onderdeel van de ruit rond Breda en als alternatief voor de A2 richting Utrecht willen wij bij dezen pleiten voor opname van de A27 Zuid in het MIRT voor de periode na 2028.	De A27 ten zuiden van knooppunt Hooipolder maakt geen onderdeel uit van de projectscope van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Wel maakt dit gebied onderdeel uit van het studiegebied naar de verkeerskundige effecten en daarmee samenhangende milieueffecten. Rijk en regio werken samen in MIRT-trajecten aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Welke (strategische) opgaven worden gepakt en welke oplossingen worden gekozen, bepalen rijk en regio in samenspraak in jaarlijkse bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT) per regio. Het is dus aan de politiek om de wens tot opname van de A27-Zuid in het MIRT in de toekomst voor te leggen aan de minister van IenW.
ZWE-00340	1	<p>Uitvoering werkzaamheden</p> <p>Gelet op het bepaalde in de artikelen 1, 2, 4 en 7 van het Ontwerpbesluit zal een deel van het bij inspreker in bruikleen zijnde terrein immers ook niet meer kunnen worden gebruikt voor uitbreiding van de activiteiten van inspreker. Aangegeven wordt dat een deel van het terrein zal worden gebruikt om een kunstwerk (6 meter hoog geluidsscherm) te kunnen plaatsen. Een ander deel van het terrein zal — blijkens het OTB - gedurende een lange en onbepaalde tijd worden gebruikt. Immers, de werkzaamheden zijn weliswaar gepland in de periode 2019 —2025, maar op voorhand is er geen zekerheid omtrent startdatum en einddatum. Zulks is in strijd met rechtszekerheid, zeker daar waar gebruiks- en/of eigendomsrechten van private partijen in het geding zijn. Van enige belangenafweging op dit punt is voorts eveneens geen sprake. Het OTB maakt daar in ieder geval geen melding van. Het besluit ontbreekt elke motivering op dat punt.</p>	Het Tracébesluit voorziet naast het genoemde perceel van inspreker in verbreding van de A27 en daarmee aanpassing van het bestaande kunstwerk Kanaal van Steenenhoek. Deze aanpassing vindt plaats binnen het op de TB-kaart aangeduide maatregelvlak 'Nieuw / aan te passen kunstwerk'. De omvang van dit maatregelvlak is aangepast ten opzichte van het OTB. Het permanent benodigde ruimtebeslag valt buiten het perceel van inspreker. Het terrein van inspreker is in het Tracébesluit nog wel altijd deels aangewezen om te fungeren als werkterrein (maatregelvlak 'Tijdelijke maatregelen en voorzieningen'). Dit werkterrein is noodzakelijk om het kunstwerk ter plaatse te kunnen verbreden. In het kader van maakbaarheid van het Tracébesluit is de minimaal benodigde ruimte hiervoor op de kaart van het Tracébesluit opgenomen. Uitgangspunt voor het Tracébesluit is een zo klein mogelijk ruimtebeslag, zeker in het geval van particuliere percelen. Het is echter onvermijdelijk dat hier ook sprake van is. Over het gebruik van dit terrein als werkterrein vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar. Na afronding van de werkzaamheden zal dit terrein in de oorspronkelijke staat teruggebracht worden. Dit zienswijzepunt kunt u tijdens deze gesprekken aan de orde stellen. Over de duur van de bouwwerkzaamheden kan pas meer zekerheid worden gegeven op het moment dat de aannemer door Rijkswaterstaat is gecontracteerd. Uiteraard is het streven de eventuele overlast en hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.
	2	<p>Alternatieven</p> <p>Voorts blijkt niet uit het besluit of door Rijkswaterstaat is onderzocht of er alternatieven zijn voor het thans ingekaderde werkterrein c.q. dat laatstgenoemd werkterrein het enige c.q. meest geschikte terrein is. Tevens is niet onderzocht of het gebruik van het terrein voor het plaatsen van de geluidsschermen/wegverbreding niet tot een minimum kan worden beperkt waarbij de thans ingetekende strook wordt versmald.</p>	Zie voor de beantwoording van dit zienswijze punt het voorgaande antwoord. Het werkterrein is op het perceel van inspreker noodzakelijk aangezien het werkterrein direct langs het aan te passen kunstwerk gevestigd moet zijn. Het vestigen van een werkterrein elders is dan ook niet mogelijk. Zoals in de beantwoording in voorgaand punt is aangegeven, is het benodigde ruimtebeslag zo klein mogelijk gehouden.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	<p>Inpassing scherm</p> <p>Tevens is niet onderzocht of de plaatsing van de kunstwerken (geluidsscherm) niet voor inspreker op een minder belastende wijze kan worden uitgevoerd . Ook op dit onderdeel voldoet het OTB niet aan de verwachte eisen van een deugdelijke motivering en evenwichtige belangenafweging.</p>	<p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. De locaties van de schermen zijn bepaald op basis van geluidsberekeningen. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Volgens de Wet milieubeheer is de zichtbaarheid en/of aanwezigheid van een bedrijf geen valide argument om de noodzakelijke geluidsmaatregelen achterwege te kunnen laten.</p>
	4	<p>Ontsluiting</p> <p>Uit het OTB volgt eveneens dat het thans ingeplande werkterrein slechts op één enkele wijze wordt ontsloten en dat is met gebruikmaking van de Schelluinsestraat. Zulks acht inspreker een ongewenst effect. Deze straat — welke nu al te smal is voor het verwerken van de thans bestaande verkeersstromen - wordt naast het gemotoriseerde verkeer en woon/werkverkeer namelijk ook gebruikt door fietsers die vanuit de richting Hardinxveld de Schelluinsestraat kiezen om de binnenstad van Gorinchem te bereiken.</p> <p>Door intensivering van het gebruik van de reeds nu overbelaste Schelluinsestraat kan niet worden uitgesloten dat verkeersincidenten gaan plaatsvinden. Bijkomend nadeel is dat ook — door het drukke verkeer - hulpdiensten niet snel ter plekke kunnen komen.</p> <p>Naar de mening van inspreker — los van de omstandigheid dat inspreker bezwaar heeft tegen de locatie van het werkterrein - is ook op geen enkele wijze een alternatieve wijze van ontsluiting onderzocht. Gedacht zou kunnen worden de ontsluiting naar het werkterrein te maken rechtstreeks vanaf de autoweg middels een tijdelijke brug over het Kanaal van Steenenhoek welke direct aansluit op de locatie van perceel 12 van JéWéRET en het in gebruik zijnde perceel bij inspreker.</p> <p>Voorts geven de onderliggende OTB-stukken ook geen duidelijkheid over bereikbaarheid van de A15 en A27 (vanuit de stad/Schelluinsestraat) gedurende de uitvoering van het project. Het lijkt er op dat van enig overleg met de gemeente Gorinchem en het Waterschap bij de voorbereiding van de OTB geen sprake is geweest. Inspreker is voor het transport afhankelijk van routes Schelluinsestraat-Banneweg- A15 en A27, Schelluinsestraat-Banneweg-Wolpherensedijk- Avelingen en Schelluinsetraat-Banneweg-Stationsweg-Spijksedijk-Newtonweg-A1 5-A27.</p> <p>Voorts is daarbij van belang op te merken dat alle ontsluitingsroutes beginnen bij de kruising Banneweg/Schelluinsestraat, zijnde tijdens de spitsuren de zwaarst belaste kruising van Gorinchem. Daarbij is van belang dat de Schelluinsestraat maar aan één zijde ontsluit, namelijk op de Banneweg. Het andere einde van de Schelluinsestraat (in de richting van Schelluinen) is — ter voorkoming van sluipverkeer — voor gemotoriseerd verkeer afgesloten.</p> <p>Bijlage 5: ontsluitingsroutes</p> <p>Nu ook ten aanzien van dit aspect ieder onderzoek/overleg ontbreekt, is bij de voorbereiding van het OTB niet de wettelijk voorgeschreven zorgvuldigheid in acht genomen. Dit geldt zowel voor de voorbereiding als ook de belangenafweging c.q. het ontbreken daarvan. Rijkswaterstaat heeft — althans daar lijkt het op - alleen oog voor het Tracé zonder rekening te houden met belangen van derden (waaronder inspreker) als het gaat om ontsluiting en bereikbaarheid.</p>	<p>De bereikbaarheid van de Schelluinsestraat zal door het Tracébesluit niet wijzigen. Zoals door u opgemerkt is het mogelijk dat van deze straat gebruik gemaakt wordt door (bouw)verkeer dat ontstaat als gevolg van aanpassing van de A27. De intensiteiten van dit (eventuele) bouwverkeer zullen naar verwachting dusdanig laag zijn dat de bestaande verkeersafwikkeling hiervan geen hinder ondervindt. Het bedrijf van inspreker blijft via de Schelluinsestraat bereikbaar en ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten zal niet wijzigen.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
	5	<p>Geluid</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek valt op te merken dat de geluidbelasting door de aanwezigheid van de huidige A27 reeds hoog is. Zelfs na het treffen van maatregelen aan het wegdek en het aanbrengen van schermen blijft de belasting onveranderd hoog. Uit het onderzoek kan vervolgens niet worden opgemaakt wat de gevolgen zijn voor de geluidbelasting op (1) de kantoren/productiehallen van inspreker terwijl voorts (2) ook niet duidelijk is of inspreker door de verhoogde akoestische belasting in een later stadium niet wordt beperkt in de uitbreiding van haar onderneming.</p> <p>Integendeel. Uit het akoestisch onderzoek (referentiepunten) volgt dat de geluidbelasting —zelfs na het treffen van maatregelen — toe zal nemen.</p> <p>Hoewel kantoren en productieloodsen niet kunnen worden aangemerkt als geluidgevoelige objecten, dienen deze gebouwen (met name kantoren ) op grond van de regelgeving op het terrein van de arbeidsomstandigheden wel degelijk te voldoen aan een binnenwaarde (max 40 Db). Uit het OTB blijkt niet dat dit nadeel deugdelijk is onderzocht. Ook hiertoe dient het OTB te worden aangepast.</p>	<p>De bedrijfspanden van Attema zijn geen geluidgevoelige bestemming conform de Wet milieubeheer. Dat betekent dat er geen wettelijke verplichting is om aanvullende geluidmaatregelen te treffen. De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd bevat zowel de huidige als de toekomstige geluidproductieplafonds (GPP). Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden (het maximale geluidniveau op de gevel) zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. Tabel 1 bevat het huidige geluidproductieplafond (GPP). Het geluidproductieplafond opp het referentiepunt 21320 gaat van 67,2 dB in de huidige situatie naar 65,9 dB na realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder. Door het aanleggen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en het vervangen van de bruggen door nieuwe bruggen met betere akoestische kwaliteiten en stillere voegovergangen, neemt de geluidbelasting af.</p>
	6	<p>Schermen</p> <p>Op dit moment zijn aan het einde van de Schelluinsestraat gedeeltelijk schermen aanwezig met een geringe afmeting. Uit het besluit volgt dat de geluidsschermen welke zijn voorzien terzake de verbreding van de A27 een hoogte hebben van ongeveer 6 meter.</p> <p>Inspreker wenst bevestigd te zien dat deze geluidsschermen doorzichtig zullen worden uitgevoerd zodat het zicht op bedrijfslocaties in de Schelluinsestraat waaronder de locatie inspreker blijft bestaan.</p>	<p>De vormgeving van geluidsschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB al bepaald. Zo worden de geluidsschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Bij kruising met dwarsstructuren (wegen, watergangen) worden de delen van de schermen die zich op het kunstwerk bevinden transparant uitgevoerd. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit aan de orde en dus sprake van een transparante scherm waardoor het zicht op de bedrijfslocatie behouden blijft.</p>
ZWE-00341	1	<p>Doordat landbouwgronden een lange periode niet te gebruiken zijn als landbouwgrond zijn de volgende belangen van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlies van opbrengsten ruwvoer (gras/mais) van de landbouwgronden: nadelig gevolg is extra voerkosten doordat er extern voer aangekocht dient te worden voor de dieren;</li> <li>- Door het tijdelijk uit gebruik geven van de grond of het niet meer in gebruik zijn als landbouwgrond dient er extra mest afgezet te worden om te voldoen aan de eisen van de meststoffenwet.</li> <li>- AmvB grondgebondenheid: Door het tijdelijk uit gebruik geven van de grond of het niet meer in gebruik zijn als landbouwgrond dient er voor de AmvB grondgebondenheid vervangende grond in gebruik genomen te worden of minder dieren gehouden te worden, beide oplossingen hebben grote financiële consequenties;</li> <li>- Benutting/ vervallen van betalingsrechten: Op de in gebruik zijnde landbouwgrond worden jaarlijks betalingsrechten door RVO uitbetaald, wanneer er gronden uit gebruik gegeven worden of niet meer in gebruik zijn als landbouwgronden zullen een aantal betalingsrechten niet worden benut of misschien zelfs komen te vervallen;</li> </ul>	<p>Op de gronden van inspreker was in het OTB een werkterrein voorzien. Echter is gebleken dat voor de bouw van de nieuwe Houtensebrug het opnemen van een werkterrein op deze locatie niet noodzakelijk is. Het werkterrein is derhalve uit van de plankaart verwijderd. De gronden van inspreker worden door het TB dan ook niet meer geraakt.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00342	1	<p>Ligging ten opzichte van de woonwijk De Hagen Vianen Door de uitbreiding van de A27 komt deze een stuk dichtër bij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de wijk zo groot mogelijk wordt.</p> <p>Er kan voor gekozen worden de uitbreiding niet aan de westelijke kant van de Hagesteinsbrug te laten plaats vinden maar aan de oostelijke kant. Dat wil zeggen de nieuwe brug en bijbehorende weg aan de oostzijde van de bestaande brug te bouwen. Tijdens een eerdere informatie avond heb ik hier naar gevraagd, men kon alleen maar zeggen dat men de capaciteit in Noord-Zuidelijke richting wil vergroten en daarom de uitbreiding aan de westkant heeft gepland.Waarom de verkeersstroom Noord-Zuid dan niet over de bestaande rijstroken kan en de Zuid-Noord stroom over een nieuwe brug aan de oostkant, kon men mij niet zeggen.</p>	<p>Anders dan het Ontwerptracébesluit voorziet het Tracébesluit in een volledige vervanging van de Hagesteinsbrug. Zie de Toelichting op het TB en de Nota van Wijziging.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijchtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.</p>
	2	<p>Geluidsoverlast</p> <p>Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een geluidsscherm langs de gehele woonwijk geplaatst dient te worden. Er is een verschil tussen theoretisch berekende geluidsoverlast en de overlast zoals die in de praktijk ervaren wordt, bijvoorbeeld niet met open raam kunnen slapen vanwege het verkeerslawaaï. Aan de Oostzijde wordt wel een geluidsscherm/wal geplaatst omdat dit een nieuw te bouwen wijk betreft en hier andere geluidsgrenzen gelden. De bewoners van de bestaande wijk mogen dus meer geluidsoverlast hebben dan die van de nieuwe wijk. Mijns inziens is dit in strijd met het gelijkheidsbedinsel.</p>	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p> <p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op in gegaan.</p>
	3	<p>Twijfel aan de cijfers</p> <p>Tijdens de bijeenkomst vertelde een medewerker van Rijkswaterstaat dat de geluidsoverlast niet zou toenemen maar dat die –voor mijn woning- zelfs met 2dB zou afnemen, hoewel de weg dichterbij mijn woning komt te liggen. Dit verklaarde hij doordat er stiller asfalt wordt gebruikt en de verwachte verkeersdruktoename maar 12% zou zijn. Ik heb sterke twijfels aan deze cijfers. Bovendien vraag ik mij af waarom, als de te verwachte verkeersdruktoename ter hoogte van de wijk De Haagen slechts 12% zal zijn, er enorme bedragen worden uitgetrokken voor de uitbreiding van dit deel van het traject.</p>	<p>Voor de berekening van de te verwachten hoeveelheid verkeer is gebruikgemaakt van een algemeen geaccepteerd model, het NRM. Dit model wordt jaarlijks geactualiseerd, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met economische groeiscenario's. Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het NRM2017, een recentere versie ten opzichte van het OTB (NRM2014 herkalibratie). Rijkswaterstaat ziet geen aanleiding de resultaten van de berekeningen in twijfel te trekken.</p> <p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hooipolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetsprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hooipolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trecchteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trecchteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	4	<p>Waardevermindering van de woningen/Planschade</p> <p>De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt te liggen. Nu al staan woningen heel lang te koop en dat zal alleen maar toenemen terwijl de waarde ook nog omlaag zal gaan. Daarnaast zal onze wijk "concurrentie" gaan ondervinden van de nieuw te bouwen wijk Hoef en Haag, niet alleen omdat het nieuwe woningen zijn, maar ook omdat aan die zijde wel een geluidsscherm komt en die woningen daardoor een veel lagere geluidsbelasting hebben. Rijkswaterstaat zal of afdoende geluidmaatregelen moeten treffen(bijv. geluidsscherm) of de waardevermindering moeten compenseren.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p> <p>Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerpverplichtingen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te versterken.</p> <p>Het voorkeursalternatief (variant E3) geeft in hoofdlijnen het principe van de wegverbreding. Voor het Tracébesluit is het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Om voldoende wegcapaciteit te garanderen bleek het nodig om de spitsstrook te starten aan het einde van de invoegstrook van de aansluiting Gorinchem-Noord. Waardoor inderdaad over een lengte van circa 800 meter er op de oostbaan sprake is van 3 rijstroken en een spitsstrook. Ter hoogte van km 41,4 - net ten noorden van Hoogblokland - wordt de linkerrijstrook afgestreept en gaat het tracé verder als 2 rijstroken en een spitsstrook.</p> <p>Het perceel van inspreker wordt deels geraakt door het te realiseren talud van het kunstwerk over de A27. Voor het vormgeven en het beheer van deze taluds zijn richtlijnen van toepassing waardoor deze niet kleiner kan worden gerealiseerd. Daarnaast is voor het realiseren van dit kunstwerk tijdelijk werkteerrein nodig. Ook dit tijdelijke werkteerrein bevindt zich op het perceel van inspreker. Over de verwerving van aronden vinden gesprekken met de arondeigenaar plaats waarbij inspreker dit zienswijzepunt in kan brengen.</p> <p>Het kunstwerk wordt verhoogd, waarbij de ligging van het kunstwerk gelijk blijft. Ter hoogte van de bestaande inrit van het perceel van inspreker blijft de weg waarop deze aantakt in de nieuwe situatie op dezelfde hoogte liggen als in de huidige situatie. Afwatering van het kunstwerk vindt plaats door infiltratie in bodem van het te verbreden talud.</p>
ZWE-00343	1	<p>In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout.</p> <p>Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven. Ondanks dat mijn kinderen geen gebruik maken van deze route, vind ik het ook belangrijk dat de vele school en klasgenoten van mijn kinderen op een veilige manier hun school kunnen bereiken.</p>	
ZWE-00344	1	<p>punt 1: In het voorkeursalternatief is gesproken in van 2 rijstroken + spitsstrook voor beiden richtingen ter hoogte van Hoogblokland. In het huidige ontwerp (OTB - detailkaarten) zijn dit voor de A27 recht 3 rijstroken + spitsstrook geworden ter hoogte van Hoogblokland (hm 40.4). Het één en ander hadden we niet verwacht en heeft gevolgen voor ruimtebeslag, geluid, lucht en toekomstige knelpunten met de daarbij behorende extra uitstoot. Daarmee is de impact van het project fors dan ook toegenomen. Graag zouden we daarom zien dat dit weer wordt teruggebracht naar het uitgangspunt van 2 rijstroken + spitsstrook hetgeen uzelf in een eerder stadium heeft gepresenteerd.</p>	
	2	<p>punt 2: door de aanpassingen van kunstwerk 21 en 22 loopt de OTB-grens voor een gedeelte over ons perceel. Helaas kunnen wij op basis van het huidige kaartmateriaal niet exact opmaken wat daarvan de impact is. Graag zouden we de impact goed in beeld krijgen van de OTB-grens over ons perceel. Gezien de beperkte oppervlakte zouden we er voor pleiten om het talud van kunstwerk 21 zo te ontwerpen dat er geen aanpassing van de eigendomsgrenzen nodig is. Hetzelfde geldt voor kunstwerk 22.</p>	
	3	<p>punt 3: de hellingbaan van kunstwerk 21 (Dorpsweg) lijkt oostelijker te starten dan nu het geval is en komt daarmee meer voor ons huis te liggen. Ons pad en de tuin komen daarmee mogelijk lager te liggen dan de weg. Hierdoor wordt de toegang tot ons perceel beduidend minder open en in ieder geval minder vlak en minder bereikbaar. Daarnaast is er grotere kans op waterschade bij hevige regenval. Graag ontvangen we meer inzicht in de hellingbaan en de gevolgen voor ons perceel en of er mogelijkheden zijn om de hellingbaan meer naar het westen te starten.</p>	
	4	<p>Punt 4: Het huidige geluidsscherm begint na jaren eindelijk begroeid te raken aan de buitenzijde waarmee het beter opgaat in het landschap (lees minder lelijk doordat je het niet meer ziet). Als we de plannen goed begrijpen wordt dit scherm nu weer verwijderd en komt er een nieuw scherm, maar het blijft onduidelijk hoe dit eruitziet. Het zou zonde zijn als we weer een aantal jaar tegen een wit vlak moeten aankijken. Graag zouden we zien dat het in programma van eisen wordt meegenomen dat het scherm ook aan de buitenzijde wordt gepland met snelgroeiende planten. Daarnaast zouden we ook graag een ontwerp van het geluidsscherm zien.</p>	<p>In het Tracébesluit blijft ter hoogte van het perceel van inspreker het bestaande geluidsscherm gehandhaafd. Het bouwen van een nieuw geluidsscherm is derhalve niet aan de orde op deze locatie.</p>
ZWE-00345	1	<p>1. Oplossend vermogen van de A27</p> <p>Wij vinden het noodzakelijk dat goed wordt afgewogen of de wegaanpassingen zoals die nu in het OTB zijn opgenomen, de problematiek op de A27 en in de regio voldoende oplossen. Met de regio is het Hooipolder plus-plan opgesteld en voorgelegd aan de minister. Het totale pakket biedt vertrouwen voor een robuust netwerk doch blijven wij aandacht vragen voor knooppunt Hooipolder, de A27-Zuid en de A59-West. We gaan ervan uit dat knooppunt Hooipolder toegevoegd wordt en vragen uw blijvende aandacht voor de A27 Zuid.</p>	<p>De volledige opwaardering van knooppunt Hooipolder maakt geen onderdeel uit van de scope van het Tracébesluit (op basis van het vastgestelde Voorkeursalternatief in 2014). In het Tracébesluit zijn wel vanuit de regio aangedragen optimalisaties doorgevoerd om de doorstroming op en rond het knooppunt te verbeteren. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluisverkeer te beperken. Het ontwerp van het Tracébesluit maakt een toekomstige opwaardering van het knooppunt niet onmogelijk. De A27 ten zuiden van knooppunt Hooipolder maakt geen onderdeel uit van de projectscope van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Wel maakt dit gebied onderdeel uit van het studiegebied naar de verkeerskundige effecten. Het is aan de politiek om de wens tot opname van de A27-Zuid, knooppunt Hooipolder en de A59-west in het MIRT in de toekomst voor te leggen aan de minister van IenW.</p>
	2	<p>2. Het ontbreken van de openbaar vervoersrelatie tussen Breda en Utrecht.</p> <p>De openbaar vervoersrelatie tussen Breda en Utrecht blijft een aandachtspunt voor ons. Voor de korte termijn vragen wij aandacht voor de vrije doorstroming van de Brabantliner op de A27. In het nieuwe wegontwerp zijn voor de interregionale busverbindingen, zoals de Brabantliner tussen Breda/Oosterhout en Utrecht, geen speciale voorzieningen (vluchtstrookgebruik, eigen toe- en afritten, etc.) opgenomen om de files op de A27 te ontwijken. Te allen tijde dient voorkomen te worden dat interregionale busverbindingen in de nieuwe situatie nog vertraging oplopen. [ Verkeer ]</p>	<p>Het project A27 Houten - Hooipolder is een versoberd project. Dit houdt in dat een groot deel van de capaciteitsuitbreiding middels spitsstroken wordt gerealiseerd. Bij openstelling van de spitsstroken is er geen vluchtstrook beschikbaar, wel is voorzien in pechhavens. Dat betekent dat bij openstelling van de spitsstroken er geen mogelijkheid bestaat voor lijnbussen om (bij filevorming) gebruik te maken van de vluchtstrook. De lijnbussen maken daarnaast gebruik van de bestaande of aan te passen toe- en afritten om de halteplaatsen te bereiken. Waar het ontwerp van het Tracébesluit bestaande voorzieningen raakt, worden deze in het ontwerp van het Tracébesluit teruggebracht. Dit geldt bijvoorbeeld voor de halteplaats in de oostelijke toerit van de aansluiting Noordeloos (nr. 25).</p>



ID	Volgnr.	Zienschijzepunt	Antwoord
	3	<p>3. Openbaar vervoer (spoor)verbinding tussen Breda en Utrecht</p> <p>Wij blijven het betreuen dat in het OTB op geen enkele wijze rekening is gehouden met een eventuele aanleg van een openbaar vervoer (spoor)verbinding Breda – Utrecht. De ruimte voor een mogelijke spoorlijn is het meest kritisch in het tracédeel tussen de brug over de Merwede en knooppunt Gorinchem. Juist daar worden nu de meest ingrijpende aanpassingen voor het wegtracé gedaan. Een spoorlijn is weliswaar altijd in te passen, maar de kosten daarvoor zullen dus hoger uitvallen. De aanleg van een spoorlijn wordt daarmee feitelijk moeilijker gemaakt.</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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hooipolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
ZWE-00346	1	<p>Bergingstekort</p> <p>Ter hoogte van industrieterrein Dombosch is onvoldoende ruimte gereserveerd om de beoogde dempingen van het oppervlaktewater, 0,18 ha, te kunnen compenseren. Dit deel van het tracé is gelegen in het peilbesluitgebied Dombosch II. In peilgebieden gaat het waterschap uit van het zogenaamde "stand-still" principe. Bij iedere demping dient de afname van de hoeveelheid open waterberging dan ook te worden gecompenseerd (Waterschap Brabantse Delta, Beleidsregels voor Waterkering, waterkwantiteit en grondwater, febr-15). We vernemen graag op welke wijze hieraan invulling wordt gegeven.</p>	<p>Het Tracébesluit is, in overleg met het waterschap, op dit punt aangepast zodat de volledige watercompensatie die benodigd is binnen peilgebied Dombosch II in datzelfde peilgebied is voorzien.</p>
	3	<p>Aansluiting Geertruidenberg/primaire waterkering</p> <p>Bij de situering en het inrichtingsontwerp van de A27 is rekening gehouden met de aanwezige primaire waterkering ter plaatse van de Bergsche Maas en de uitgangspunten en randvoorwaarden die hier vanuit de huidige Keur en bijbehorende legger van het waterschap gelden. We maken u er op attent dat in 2017 een nieuwe landelijke toetsronde plaatsvindt voor de primaire keringen, waarbij de keringen zullen worden getoetst aan de hand (deels) nieuwe normen. Dit kan consequenties hebben voor het ontwerp en de uitvoering van de weg.</p>	<p>Per 1 januari 2017 is een nieuwe Waterwet in werking getreden. Hiermee wordt de periodieke beoordeling van de veiligheid van de primaire keringen gebaseerd op een overstromingskans op basis van het Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium (WBI2017). In 2050 moeten alle keringen voldoen aan de norm uit de Waterwet. Het ontwerpinstrumentarium (OI2014v4) is een handreiking bij het ontwerpen van een waterkering conform de overstromingskansbenadering. In het kader van het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder zijn de A27 kruisende waterkeringen getoetst voor het zichtjaar 2120. Dit in aansluiting op een ontwerplevensduur van kunstwerken van 100 jaar. Voor de toets van de waterkeringen is een theoretisch profiel van de keringen bepaald aan de hand van de faalmechanismen hoogte, macrostabiliteit en piping. Het theoretisch profiel is met conservatieve uitgangspunten opgesteld. Op basis hiervan is het ontwerp van de aanpassing van de A27 ter plaatse van de kruising met de primaire waterkeringen vergeleken met het bepaalde theoretisch profiel. De aanpassing van de A27 mag een mogelijke dijkverbetering niet in de weg staan en houdt hier zo mogelijk in het ontwerp van de bruggen en grondlichamen voor het Tracébesluit rekening mee. Op basis van de uitkomsten van de toetsing is Rijkswaterstaat in overleg getreden met waterschap Brabantse Delta en is het ontwerp van de toe- en afrit van de aansluiting Oosterhout (nr. 33) aan de noordzijde van de A59, het ontwerp van de nieuwe turbotonde en een deel van de Statendamweg (tussen passage met de A59 en de nieuwe turbotonde) en de verbindingsweg (aansluitend op de turbotonde) aangepast voor zover het ontwerp onderdeel uitmaakt van de primaire waterkering. Met deze aanpassing voldoet het ontwerp aan het theoretisch bepaalde profiel van vrije ruimte voor het zichtjaar 2120.</p>
	4	<p>Keizersveerbrug</p> <p>In het ontwerp is niet gekozen om het bestaande brughoofd bij Keizersveer te vervangen door brugpijlers. We vinden het, zoals eerder aangegeven, een gemiste kans dat mogelijke voordelen in relatie tot de mogelijke positieve effecten bovenstrooms (lagere waterstanden, lagere opgave dijkversterking), niet in het voortraject zijn onderzocht door middel van een kosten-baten analyse.</p>	<p>Vanuit het landelijke Deltaprogramma bestaat er op dit moment geen noodzaak noch budget om dit reeds in het Tracébesluit mee te nemen. Het TB regelt de ruimte voor een nieuwe oeververbinding maar regelt maatregelen ten behoeve van het Deltaprogramma voor de Keizersveerbrug niet. Rijkswaterstaat heeft op dit punt op bestuurlijk niveau in 2018 afgestemd met het waterschap Brabantse Delta. Het Tracébesluit maakt het echter niet onmogelijk om op een later moment alsnog het zuidelijke landhoofd van de Keizersveerbrug doorstroombaar te maken.</p>
	5	<p>Rioolpersleiding</p> <p>In de huidige situatie ligt langs de A27 een rioolpersleiding van het waterschap. In het ontwerp van het toekomstige tracé is hiermee rekening gehouden door een grondkerende constructie naar het noorden te verlengen. Indien de rioolwaterpersleiding toch onverhoopt verlegd moet worden, geeft u in voorgenoemde brief aan dat hiervoor een bedrag in de raming van het OTB is opgenomen. Over de (on)mogelijkheden rondom het werken op en in de nabijheid van onze persleiding verzoeken we in de voorbereiding van de uitvoering contact op te nemen met onze leidingbeheerder.</p>	<p>In het ontwerp van het OTB werd de rioolpersleiding waar inspreker op doelt niet geraakt. In het TB is het wegontwerp echter aangepast (toevoegen dubbele uitvoeger) waardoor de rioolpersleiding geraakt wordt en verlegd moet worden. Hierover is inmiddels contact met uw waterschap. Ten behoeve van de (voorbereiding)realisatie zal er nauw contact onderhouden blijven worden tussen Rijkswaterstaat en uw waterschap, onder andere ten aanzien van (te verplaatsen) leidingen en/of werkzaamheden in de buurt van te behouden leidingen.</p>
	6	<p>We worden graag verder bij de detailuitwerking van het watersysteem en de verdere uitwerking van de plannen betrokken.</p>	<p>Er wordt over de (voorbereiding van de) realisatie afgestemd tussen Rijkswaterstaat en het waterschap, onder andere ten behoeve van de benodigde watervergunningen.</p>
ZWE-00350	1	<p>Met betrekking tot geluidsoverlast</p> <p>De geluidproductieplafonds (GPP's) geven de geluidproductie aan die een (spoor)weg die op de geluidplafondkaart staat mag voortbrengen op de referentiepunten. GPP's mogen niet worden overschreden. Voor deze berekening wordt een landelijk geluidsmodel op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage V, gehanteerd. Deze geluidplafondkaart is in het onderhavige geval in beheer bij Rijkswaterstaat. Bij de invoering van geluidproductieplafonds in 2012 is het geluid van bestaande rijks- en spoorwegen omgerekend tot GPP's. Daarbij is voor de meeste rijkswegen uitgegaan van de verkeersintensiteit in het jaar 2008. Bij een dreigende overschrijding dient Rijkswaterstaat, als beheerder van de rijksweg, er zorg voor te dragen dat de GPP's niet worden overschreden. Voorts heeft Rijkswaterstaat de taak om bij een dreigende overschrijding van GPP's er voor te zorgen dat zich geen daadwerkelijke overschrijding zal gaan voortdoen. Zo nodig moet Rijkswaterstaat alvast maatregelen gaan onderzoeken om dat te voorkomen. Naast deze standstill doelstelling bevat de wet ook een programma om de hoogste geluidsbelastingen tot en met het jaar 2020 te verminderen: met meerjarenprogramma geluidsenering (MJP). De geluidproductie is de geluidwaarde in Lden op een referentiepunt. Dit is een denkbeeldig punt dat op circa 100 meter van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste strook van een rijksweg op de geluidplafondkaart ligt. Het Besluit geluid milieubeheer is, omdat de objecten gelegen aan de Schimmelpennincklaan woningen betreft waar mensen langdurig verblijven, onverminderd van toepassing. In dit verband het volgende. Thans is het het jaar 2016. Het landelijk geluidsmodel op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage V, waarbij wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in het jaar 2008, is zowel qua uitgangspunt 2012 als referentiejaar 2008, gezien het tijdsverloop onvoldoende relevant om als enige eventuele onderbouwing van de geluidswaarde te kunnen dienen. Bij deze rijst tevens de vraag, gelet op de verkeersname gedurende deze periode, indien en in hoeverre, er bij het bepalen van de geluidbelasting rekening is gehouden met dit tijdsverloop. Voorts zijn alle objecten in de Schimmelpennincklaan te Gorinchem gelegen op een afstand die aanmerkelijk kleiner is dan het denkbeeldige punt dat op circa 50 meter afstand van de buitenste strook van een rijksweg. In dit verband wordt opgemerkt in hoeverre dit rekenkundige model eventueel voldoende representatieve geluidwaarden geeft met betrekking tot de geluidproductie van de A27. Bovendien gaat het deelrapport verkeer V7.0-D uit van een referentiesituatie 2030 terwijl de wet Milieubeheer uitgaat tot en met het jaar 2020. In hoeverre is bij het bepalen van de maximale geluidbelasting uitgegaan, gelet op de verkeersname van 30% tot 40%, met het verschil in jaren tussen deze twee tijdstippen. De woningen gesitueerd aan de Schimmelpennincklaan zijn allen in de periode gelegen tussen de jaren 1965 tot en met 1972 gerealiseerd. Gedurende deze periode is eveneens de A27 gerealiseerd. Voor de aanleg van een nieuwe weg die op de geluidplafondkaart wordt geplaatst geldt een geluidbelastingvoorkeurswaarde van 50 decibel. Voor de aanleg als voor de wijziging van een nieuwe weg die op de geluidplafondkaart wordt geplaatst geldt voor geluidgevoelige objecten een maximale waarde van 65 decibel. Bovendien dient indien de 60 decibel wordt overschreden te worden onderzocht of de geluidbelasting binnen de geluidgevoelige ruimten niet te hoog wordt.</p> <p>In dit verband het volgende. Gelet op de bouwperiode waarbinnen de objecten aan de Schimmelpennincklaan zijn gerealiseerd, waarvoor een geluidbelastingvoorkeurswaarde van 50 decibel gold, de huidige waarde circa 60 decibel en het bij wijziging toegestane maximale waarde van 65 decibel, kent een initiële geluidinflatie van 10 decibel. De geadviseerde maatregelen betreffen een geluidscherm en een dubbellaags ZOAB langs de oostelijke rijbaan ter hoogte van de woningen aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem. Na toepassing van de geluid geadviseerde maatregelen zou dit binnen het rekenkundigemodel een waarde van 57 decibel worden, hetgeen nog steeds een overschrijding oplevert van 7 decibel en derhalve onvoldoende afdoende.</p>	<p>Het geluidonderzoek is uitgevoerd conform de wet- en regelgeving. De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Voor 2012 was de Wet geluidhinder van toepassing voor Rijkswegen, waarin de verslechtering van de geluidskwaliteit als gevolg van de autonome verkeersgroei niet geregeld is.</p> <p>De geluidsnorm van 50 dB(A) uit de Wet geluidhinder waar inspreker over spreekt geldt alleen voor nieuwbouw van woningen of de nieuw aanleg van wegen en is na 2006 aangepast in 48 dB. Aangezien het hier geen nieuwbouw of nieuw aanleg betreft, is deze norm in deze situatie niet van toepassing.</p> <p>Zoals inspreker aangeeft, zijn de geluidproductieplafonds ter hoogte van Gorinchem vastgesteld op basis van de gemiddelde verkeersintensiteiten van 2008 en een verkruimte van 1,5 dB en vastgelegd in het geluidregister. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds en de relevante overige omgevingskenmerken, bepaald hoe hoog de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen maximaal mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde) ongeacht de afstand tot de weg. Dit betekent dat voor de woningen aan de Schimmelpennincklaan de Lden, GPP (de geluidbelasting op de gevel) en niet het geluidproductieplafond (de waarde op de referentiepunten) als toetswaarde geldt.</p> <p>De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder uitgaande van de voor 2040 geprognoseerde verkeersintensiteit, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Het maakt feitelijk dus niet uit welk zichtjaar (2020, 2030, 2040, etc.) en de daarbij behorende verkeersintensiteiten gehanteerd wordt zolang de toetswaarde niet overschreden worden. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch overschreden dreigt te worden, moet onderzocht worden of deze overschrijding met geluidbeperkende maatregelen gemitigeerd kan worden.</p> <p>Voor de woningen aan de Schimmelpennincklaan neemt de geluidbelasting na het realiseren van het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder inclusief de daarin opgenomen geluidmaatregelen (geluidreducerend asfalt en schermen) af en wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen (Lden GPP). Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Dit geldt ook na vaststellen van het Tracébesluit met de gewijzigde geluidproductieplafonds. Ter hoogte van de Schimmelpennincklaan worden deze naar beneden bijgesteld. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen.</p>



ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>2 Met betrekking tot de milieubelasting</p> <p>Zoals in de uiteenzetting is weergegeven, zal de verkeersintensiteit met 30% tot 40% wegens de capaciteitsuitbreiding van de A27 Houten – Hooipolder gaan toenemen.</p> <p>De luchtkwaliteit</p> <p>Het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en de onderliggende regelgeving in AMvB's en ministeriële regelingen. De wettelijke plicht om aannemelijk te maken dat met een project of besluit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2, volgt uit art. 5.16, tweede lid, Wm. Daarin is een limitatieve lijst opgenomen met bevoegdheden of wettelijke voorschriften die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wm grenswaarden zijn opgenomen, zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht. Hieromtrent het volgende. Van een rijksweg maakt gemotoriseerd vervoer gebruik. Dergelijke voertuigen verbranden minerale brandstoffen. Bij uitstoot komen deze verbrandingsgassen komen in de omringende lucht terecht. Het is derhalve uiterst onwaarschijnlijk respectievelijk dat: "de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014)." Dat dergelijke stoffen niet nader zijn onderzocht is derhalve onbegrijpelijk. Bovendien is dit, gelet op de situering van de woningen aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem ten opzichte van de rijksweg A27, op een afstand van minder dan 30 meter vanaf de buitenste rijbaan, zeer bevreemdend.</p>	<p>Het is niet waarschijnlijk dat er door het plan overschrijdingen van de grenswaarden voor de volgende stoffen plaatsvinden. SO2 Emissies van zwaveldioxide worden met name veroorzaakt door industrie, zeescheepvaart en in het verleden ook door verkeer. In het verleden werd ook zwavelhoudende benzine of diesel gebruikt voor personenwagens, tegenwoordig wordt het zwavel verregaand gezuiverd uit de brandstof voor gebruik. Daarmee is verkeer nagenoeg verdwenen als bron van zwaveldioxide. Ook voor industriële bronnen zijn strenge emissiegrenswaarden van toepassing geworden. Daarom liggen de concentraties zwaveldioxide in Nederland al jaren ver onder de wettelijke grenswaarde. In het Rotterdamse havengebied wordt een jaargemiddelde concentratie gemeten van ongeveer 5 µg/m3, in de rest van Nederland ligt de jaargemiddelde concentratie onder de 4 µg/m3. De wettelijke grenswaarde is een daggemiddelde van 125 µg/m3 of een jaargemiddelde van 20 µg/m3 boven kwetsbare ecosystemen. Daarom is het niet meer aannemelijk dat de grenswaarden voor zwaveldioxide worden overschreden, zeker niet vanwege emissies van autoverkeer. CO Koolmonoxide is een giftig gas dat ontstaat bij onvolledige verbrandingsprocessen. Wanneer het vrijkomt in de buitenlucht reageert het snel met zuurstof door tot het niet-giftige koolstofdioxide. Hoge concentraties CO worden dus slechts verwacht dichtbij de bron, omdat verder weg van de bron het CO al is weggeëreageerd tot koolstofdioxide. Daarmee is verkeer een belangrijke bron, omdat verkeeremissies dichtbij leefniveau plaatsvinden. De wettelijke grenswaarde ligt op 10.000 µg/m3, maar de concentratie in de buitenlucht ligt gewoonlijk rond de 500 µg/m3 in stedelijk gebied. Daarom is het niet aannemelijk dat er overschrijdingen plaatsvinden van de norm. Benzeen De benzeenconcentraties in Nederland dalen al jaren. Sinds 2012 wordt de landsdekkende kaart met benzeenconcentraties niet meer geactualiseerd. De laatst berekende kaart was voor 2011. De groots</p>
	<p>3 Met betrekking tot de rekenmethode</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is geschikt, en goedgekeurd, voor gebruik als rekenmethode SRM1 en 2 conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In dit programma is voor de autonome situatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend.</p> <p>Hieromtrent het volgende. Bij gebruikmaking van het berekeningsmodel voor zowel de autonome situatie als de projectsituatie wordt uitgegaan van het jaar 2030. Zowel de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 als het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015 dat voor de berekening is gehanteerd voor het jaar 2030 zijn, gelet op de verkeerstoename van 30% tot 40%, onvoldoende relevant om als enig referentiepunt te kunnen dienen.</p> <p>Met betrekking tot de modelgegevens</p> <p>Ten behoeve van de modellering dienen diverse wegkenmerken ingevoerd te worden zoals tunnelfactor, hoogte ligging, maximumsnelheid, etc. In beginsel is bij de invoer van deze wegkenmerken uitgegaan van de wegkenmerken zoals opgenomen in de Monitoringstool. In aanvulling daarop is op alle op- en afritten en alle verbindingbogen uitgegaan van 80 km/uur. Met betrekking tot de geluidschermen is uitgegaan van alleen de bestaande geluidschermen die niet als gevolg van het project worden aangepast. Daar waar de schermen veranderen (zoals bijvoorbeeld het wijzigen van de hoogte) of worden geplaatst als gevolg van dit TB, zijn deze schermen niet in dit luchtkwaliteitsonderzoek voor zowel de autonome situatie (de situatie in 2030 zonder realisatie van het project) als de plansituatie (de situatie in 2030 na realisatie van het project) betrokken. Voor luchtkwaliteit is dit een worstcase aanpak (rekenen met schermen leidt tot een lagere concentratie achter de schermen).De modellering is uitgevoerd conform de rekenregels uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hieromtrent het volgende. Het uitgangspunt dat de doorstromingsnelheid van het verkeer op alle op- en afritten en alle verbindingbogen 80 km/uur is, is onjuist. Blijkens het definitieve besluit OTBV4.0-D artikel 1 lid 9 geldt voor het traject Gorinchem – Werkendam (km 37,7 – km 33,5) een maximale snelheid van 100 km/uur. Over het algemeen is dit eveneens de snelheid waarmee voertuigen zich over dit traject verplaatsen. Tevens levert de gehanteerde lagere doorstromingsnelheid van 80 km/uur, gelet op de toegenomen verkeersintensiteit van 30% tot 40% op dit traject, een vertekend beeld van de geprojecteerde situatie in het jaar 2030 op.</p>	<p>In het punt hieronder is aangegeven op welke wijze het project in het NSL rekenmodel is verwerkt. Voor op- en afritten is in het wegontwerp een ontwerpssnelheid opgenomen van 80 km/h. Gezien de bochtstralen die in het ontwerp zijn toegepast is het niet mogelijk om met een snelheid van 100 km/h te rijden op de op- en afrit.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	<p>4 Met betrekking tot de berekeningen</p> <p>Op basis van de monitoringsronde 2014 is de luchtkwaliteit bepaald voor de huidige situatie in 2013. Dit is gedaan voor de toetspunten (rekenpunten met een formele status binnen het NSL) zoals opgenomen in de NSL-Monitoringstool. Voor het berekenen van de concentraties stikstofdioxide en fijnstof in de autonome situatie en projectsituatie zijn berekeningen uitgevoerd voor een grid van rekenpunten. Naar mate de afstand tussen de rekenpunten en de gemodelleerde wegen groter is, is ook de afstand tussen de rekenpunten onderling groter. Daarbij is de volgende resolutie gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Binnen 100 meter van de gemodelleerde wegen liggen de rekenpunten maximaal 20 meter uit elkaar;</li> <li>-Tussen 100 en 500 meter van de gemodelleerde wegen liggen de rekenpunten maximaal 50 meter uit elkaar;</li> <li>-Tussen 500 en 1000 meter van de gemodelleerde wegen liggen de rekenpunten maximaal 100 meter uit elkaar.</li> </ul> <p>Hieromtrent het volgende. Bij gebruikmaking van het berekeningsmodel voor zowel de autonome situatie als de projectsituatie wordt uitgegaan van het jaar 2030. De monitoringsronde 2014 waarbij de luchtkwaliteit is bepaald voor de huidige situatie in 2013, hetgeen voor de situatie in het jaar 2030 representatief zou zijn, is gelet op de verkeerstoename van 30% tot 40%, onvoldoende relevant om als enig referentiepunt te kunnen dienen. In dit verband dient tevens te worden opgemerkt dat de objecten gelegen aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem thans op een afstand van minder dan 30 meter van de uiterste rijbaan van de A27 staan. Na realisatie van de parallelrijbaan zal dit minder dan 20 meter zijn. Gelet op de gehanteerde resolutie is dit op een aanmerkelijk kleinere afstand dan binnen 100 meter van de gemodelleerde wegen en rekenpunten die maximaal 20 meter uit elkaar liggen. De bij de NSL-Monitoringstool gebruikte berekeningstool is derhalve onvoldoende bruikbaar en representatief voor de uitkomstwaarde.</p>	<p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	<p>5 Met betrekking tot de oppervlaktewater- en bodemkwaliteit van omringende sloten en watergangen.</p> <p>Thans vind de drainage van het regen- en afvalwater van de A27 ter hoogte van knooppunt Gorinchem op de omringende sloten en watergangenplaats. Hierdoor komen sterk vervuilde stoffen, zoals geleeke olie en brandstoffen, rubberpoeder van autobanden, poeder van remblokken en andere geleeke stoffen van passerend (vracht)verkeer, direct in aanraking met oppervlakte water. Deze stoffen zijn verantwoordelijk voor de sterk vervuilde bodemkwaliteit van de omringende sloten en watergangen. Ter illustratie kan hierbij worden aangegeven dat in de zomer van het jaar 2014 een zware regen- en onweersbui heeft plaatsgevonden. Hierdoor werd het regenwater van de A27 direct en in grote hoeveelheden op het oppervlaktewater van de omringende sloten en watergangen geloosd. Bij gevolg heeft zich er een massale vissterfte voorgedaan. Hiervan is destijds tevens melding gemaakt bij het Waterschap Rivierenland. Indien de verkeerstoename reflecterend naar het jaar 2030 met 30% tot 40% gaat toenemen, zal naverhand de oppervlaktewater- en bodemkwaliteit van omringende sloten en watergangen aangetast worden.</p>	<p>Het water vanaf de snelweg wordt via de bermen afgevoerd waardoor minder vervuild water in de watergangen terecht. De afwatering van de snelweg veroorzaakt daarbij geen extra zuurstoftekort in de betreffende watergang.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p> <p>Voor meer informatie over de waterafvoer vanaf de weg en de infiltratie van water wordt verwezen naar hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>6 Met betrekking tot de lichttoetreding en lichthinder</p> <p>Bij verbreding van de A27 aan de oostzijde zullen, ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem, de aldaar aanwezige bossages worden verplaatst, een geluidscherm worden geplaatst en lichtmasten aan de buitenberm van de parallelrijbaan worden aangebracht .</p> <p>Hieromtrent het volgende. Door de verplaatsing van de bossage en het aanbrengen van een geluidscherm zal de lichttoetreding voor de aldaar aanwezige objecten sterk verminderd worden. Bovendien gaat deze verplaatsing ten koste van het ruimtelijkgevoel wanneer men in de tuinen zit respectievelijk naar buiten kijkt. Wegens het plaatsen van lichtmasten aan de buitenberm van de te realiseren parallelbaan zal in de wintermaanden sterke lichtoverlast plaatsvinden. Deze ontwikkelingen zijn, met name voor de vrijstaande woningen met oneven nummers aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem omdat deze vrijwel direct aan het te realiseren tracé zijn gesitueerd en bovendien allen beschikken over vrije ruimte aan vierkante meters grond (tuinen van allen meer dan 500 m<sup>2</sup>), volstrekt onaanvaardbaar.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienschijzepunt	Antwoord
			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van inspecteurs en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspecter meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>De aanname dat er een toename van de lichthinder kan ontstaan als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder zou juist zijn als de huidige armaturen zouden worden gebruikt en er geen afschermdende maatregelen zouden worden getroffen. De ontwikkeling van wegverlichting gaat echter in de richting van energiezuiniger en meer gerichte verlichting, met minder uitstraling naar de omgeving. Er is daarom geen negatief effect te verwachten. Indien inspecter toch van mening is dat schade wordt geleden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling. Zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op deze regeling.</p> <p>Voor trillingshinder die mogelijk ontstaat door heiverkzaamheden wordt verwezen naar het punt hieronder. De aannemer dient trillingshinder zoveel mogelijk te beperken. Tevens worden in de nieuwe situatie op deze locatie oneffenheden uit de weg verwijderd en bevindt zich tussen het talud van het grondlichaam en de woningen een watergang welke een dempend effect heeft op mogelijke trillingen. Er zal derhalve in de nieuwe situatie geen sprake zijn van trillingshinder in de gebruiksfase (zie hiervoor ook het punt hieronder).</p> <p>Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeovergangaen'.</p> <p>Voor het perceel van inspecter geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aanmerkelijk is.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspecter schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspecter een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	<p>Met betrekking tot de trillingsoverlast</p> <p>Zoals in bijlage 1 en 2 is weergegeven zal de A27, ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem, aan de oostzijde worden verbreed. Uit het Definitief besluit OTB-V4.0D blijkt dat op deze strook grond een parallelrijbaan, een geluidscherm en lichtmasten zullen worden gerealiseerd. In het ontwerp tracébesluit is echter geen nadere studie, middels bijvoorbeeld een sonderingsonderzoek, naar de bodemgesteldheid verricht. Hieromtrent het volgende. Deze strook grond betreft een dikke kleilaag die rust op een veenlaag waarna de vastegrondslag bestaande uit een zandlaag aanwezig is. Deze vastegrondslag ligt vermoedelijk op een diepte tussen de circa 15- en 25 meter. Om zowel het te realiseren wegdek als het geluidscherm een stabiele ondergrond te kunnen bieden zal dit onderheid dienen te worden. Door deze heiverkzaamheden zullen alle objecten (met oneven nummers) aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem zeer ernstige trillingsoverlast gaan ondervinden, welke direct zullen gaan resulteren in scheurvorming aan de gevels en muren van de woningen, hierbij zijn eveneens ernstige verzakkingen niet uit te sluiten. Voorts zal, gelet op de verkeerstoename van 30% tot 40%, deze gerealiseerde parallelrijbaan wegens het passerende (zware) wegverkeer wegens de zwakke onderlaag voor permanente trillingsoverlast blijven veroorzaken. Bovendien zal door deze verkeerstoename van 30% tot 40% eveneens de geluidstrillingsoverlast exponentieel gaan toenemen. Deze ontwikkelingen zijn, met name voor de vrijstaande woningen met oneven nummers aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem omdat deze vrijwel direct aan het te realiseren tracé zijn gesitueerd, volstrekt onaanvaardbaar.</p>	
	8	<p>geluid</p> <p>Het landelijk geluidsmodel op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage V, waarbij wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in het jaar 2008 is zowel qua uitgangjaar 2012 als referentiejaar 2008, gezien het tijdsverloop onvoldoende relevant om als enige eventuele onderbouwing van de geluidswaarde te kunnen dienen. De geluid geadviseerde maatregelen binnen het rekenkundigemodel voor de woningen gelegen aan de Schimmelpennincklaan (oneven nummers), waarbij een waarde van 57 decibel wordt nagestreefd, hetgeen een overschreiding oplevert van 7 decibel ten opzichte van de oorspronkelijke uitgangswaarden in de periode tussen 1965 en 1972, zijn onvoldoende afdoende.</p>	<p>Zie eerder gegeven antwoord.</p>
	9	<p>lucht</p> <p>In het Deelrapport luchtkwaliteit V4.0 D wordt onvoldoende rekening gehouden met de zeer nabije ligging van de woningen (oneven nummers) aan de Schimmelpennincklaan te Gorinchem, op een afstand van minder dan 30 meter, ten opzichte van de buitenste rijbaan van de A27. Tevens zijn de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 als het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015, welke voor de berekening zijn gehanteerd voor het jaar 2030, gelet zowel de uitgangspunten te gedateerd als op de verkeerstoename van 30% tot 40% onvoldoende relevant om als enig referentiepunt te kunnen dienen. Het uitgangspunt dat de doorstromingsnelheid van het verkeer op alle op- en afritten en alle verbindingbogen 80 km/uur is, is onjuist. Blijkens het definitieve besluit OTBV4.0-D artikel 1 lid 9 geldt voor het traject Gorinchem – Werkendam (km 37,7 – km 33,5) een maximale snelheid van 100 km/uur. Over het algemeen is dit eveneens de snelheid waarmee voertuigen zich over dit traject verplaatsen. Tevens levert de gehanteerde lagere doorstromingsnelheid van 80 km/uur, gelet op de toegenomen verkeersintensiteit van 30% tot 40% op dit traject, een vertekend beeld van de geprojecteerde situatie in het jaar 2030 op. Thans zijn de woningen (oneven nummers) van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem ter hoogte van de A27 op een afstand van circa 30 meter verwijderd. Na realisatie van de parallelrijbaan zal dit een afstand van minder dan 20 meter zijn. Gelet op de gehanteerde resolutie is dit op een aanmerkelijk kleinere afstand dan binnen 100 meter van de gemodelleerde wegen en rekenpunten die maximaal 20 meter uit elkaar liggen. De bij de NSL-Monitoringstool gebruikte berekeningstool is onvoldoende bruikbaar en representatief voor de uitkomstwaarde.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>	
ZWE-00351	1	<p>De uitbreiding van de A27 komt een stuk dicht bij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.</p> <p>Ik wil u verzoeken de volgende aanpassingen in uw bouwplan door te voeren: de draai naar de A2 van de A27 af, een spitsstrook toevoegen tot Leerdam t.b.v. een snellere afvoer van verkeer.</p> <p>Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van inspecteurs en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspecter van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.</p> <p>Het project A27 Houten - Hooipolder betreft de wegaanpassingen op de A27 inclusief aansluitingen. Het realiseren van een spitsstrook op de A2, zoals door u voorgesteld, valt buiten de scope van het project en kan dus niet in voorliggend Tracébesluit geregeld worden.</p> <p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder geplaatst worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.
	4	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	5	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <del>huid</del> werkzaamheden en het <del>huid</del> verkeer. Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	6	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	Het aspect grondwaterkwaliteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorzien effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt. Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hoopolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.
	8	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelsheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	In de punten hieronder is uitgelegd op welke wijze de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit in het TB zijn onderzocht en waarom mitigerende maatregelen niet aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan hierbij worden vermeld dat voldaan wordt aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit en het niet nodig is om snelheidsbeperkingen toe te passen. Bovendien past Rijkswaterstaat geen vegetatie toe. De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn uitgebreid onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie bevestiging hebben aangetoond. In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hoopolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014". Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.
ZWE-00352	1	Ligging ten opzichte van woonwijk De Hagen Vianen De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord. Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel "Houten-Everdingen" aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.
	2	Bouwplan Ik wil u verzoeken de volgende aanpassingen in uw bouwplan door te voeren: de draai naar de A2 van de A27 af, een spitsstrook toevoegen tot Leerdam t.b.v. een snellere afvoer van verkeer.	Het project A27 Houten - Hoopolder betreft de wegaanpassingen op de A27 inclusief aansluitingen. Het realiseren van een spitsstrook op de A2, zoals door u voorgesteld, valt buiten de scope van het project en kan dus niet in voorliggend Tracébesluit geregeld worden.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	3	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oelaast worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	4	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	5	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is geen wettelijke verplichting om trillingshinder tijdens de aanlegfase in het Tracébesluit al te onderzoeken. Deze trillingshinder is namelijk mede afhankelijk van de wijze waarop de aannemer uiteindelijk het werk uit gaat voeren. Zie hiervoor het punt hieronder. De motivering van het Tracébesluit schiet hierin dan ook niet tekort.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	8	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In de punten hieronder is uitgelegd op welke wijze de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit in het TB zijn onderzocht en waarom mitigerende maatregelen niet aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00353	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.</p>
	2	Bouwplan Ik wil u verzoeken de volgende aanpassingen in uw bouwplan door te voeren: de draai naar de A2 van de A27 af, een spitsstrook toevoegen tot Leerdam t.b.v. een snellere afvoer van verkeer.	Het project A27 Houten - Hooipolder betreft de wegaanpassingen op de A27 inclusief aansluitingen. Het realiseren van een spitsstrook op de A2, zoals door u voorgesteld, valt buiten de scope van het project en kan dus niet in voorliggend Tracébesluit geregeld worden.
	3	Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	<p>De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder oerlaast worden.</p> <p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
	4	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	5	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huisverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is geen wettelijke verplichting om trillingshinder tijdens de aanlegfase in het Tracébesluit al te onderzoeken. Deze trillingshinder is namelijk mede afhankelijk van de wijze waarop de aannemer uiteindelijk het werk uit gaat voeren. Zie hiervoor het punt hieronder. De motivering van het Tracébesluit schiet hierin dan ook niet tekort.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	8	Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregime op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In de punten hieronder is uitgelegd op welke wijze de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit in het TB zijn onderzocht en waarom mitigerende maatregelen niet aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangebond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	9	De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00354	1	<p>Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm op de gehele geluidswal bij onze woning dient te worden geplaatst.</p> <p>Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt door de verbreding van de weg en het vervangen van het talud onder het viaduct door een damwand om de extra rijstrook te realiseren. Hierdoor zal de geluidsoverlast door de klankbordwerking alleen maar toenemen.</p> <p>Voor demping van het geluid onder het viaduct zal de nieuwe damwand geluidwerend bekleed moeten worden. De huidige geluidswal is al c.a. 0,5 mtr geslonken, het wegdek door nieuw asfaltlagen omhoog gekomen, en vrachtauto's en touringcars zijn in de afgelopen ruim 30 jaar ook allemaal hoger geworden. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.</p>	<p>Met de aanleg van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) op de westelijke rijbaan wordt de geluidtoename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder gemitigeerd en wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen. Het dwarsprofiel op de TB-tekening laat zien dat het profiel van de A27 ter hoogte van het viaduct Achterkade nauwelijks wijzigt. Er zal hier daarom geen sprake zijn van een damwand.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> van toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor naaenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>
	2	<p>Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk geheid of getrild moeten worden, door de slappe bodemgesteldheid ter plaatse moeten voorzorg maatregelen worden getroffen U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.</p>	<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hoopolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	3	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.</p>	<p>Er is geen wettelijke verplichting om trillingshinder tijdens de aanlegfase in het Tracébesluit al te onderzoeken. Deze trillingshinder is namelijk mede afhankelijk van de wijze waarop de aannemer uiteindelijk het werk uit gaat voeren. Zie hiervoor het punt hieronder. De motivering van het Tracébesluit schiet hierin dan ook niet tekort.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hoopolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	4	<p>Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm zou in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Achter, Autenase en Bolgerijsekade te Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling en geluidsoverlast door het verkeer niet onnodig toeneemt.</p>	<p>In de punten hieronder is uitgelegd op welke wijze de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit in het TB zijn onderzocht en waarom mitigerende maatregelen niet aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie benutting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hoopolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	5	<p>De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken. Onze woning staat al meer dan 5 jaar te koop en het ketst iedere keer af op de geluidsoverlast.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
ZWE-00356	1	<p>Inspreker exploiteert op perceel F854 Gemeente Meerkerk (gelegen naast Perceel F855) een onbemand tankstation. Door het plaatsen van een tweetal bomenrijen en een bomenrij langs de oprit wordt locatie aan het zicht onttrokken. Onder andere gezien vanaf de rijksweg A27. Dit zal zonder meer te merken zijn en een negatieve invloed hebben op de omzettegevens.</p>	<p>De twee bomenrijen welke in het OTB ten noorden van het perceel van inspreker waren gestuurd zijn uit het Tracébesluit verwijderd. Voor de landschappelijke inpassing is langs de afrit wel een bomenrij in het Tracébesluit opgenomen. In het landschapsplan is voor deze bomenrij opgenomen dat sprake moet zijn van een 'transparente' bomenrij zodat het zicht op het tankstation en het achterliggende wegrestaurant gewaarborgd blijft.</p>
	2	<p>Tengevolge van de werkzaamheden zal het verkeer op de Provinciale weg veel hinder ondervinden. Derhalve gevolgen voor de omzet.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hoopolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00358	1	<p>Verkaveling en teeltrichting</p> <p>In het MER beschrijft u dat een aantasting van zowel een flinke oppervlakte als — weliswaar in iets mindere mate - gebruik van agrarische percelen teweeg wordt gebracht bij uitvoering van de plannen. Daarom beoordeeld u dit aspect in het MER als zeer negatief (-). Dit onderschrijven wij. Ten behoeve van de uitvoering van de plannen moeten bij diverse percelen stroken grond ingeleverd worden. Dit heeft vaak consequenties voor de verkaveling en teeltrichting. Daarom pleiten wij er voor om de polder zoveel mogelijk in tact te houden en de aanpassing van de infrastructuur en bijbehorende elementen aan te leggen op een wijze waarbij zoveel mogelijk perceels- en landschapsgrenzen aangehouden worden zodat zo weinig mogelijk incurante percelen over blijven.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft vastgesteld. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Het is niet in alle gevallen te voorkomen dat agrarische percelen worden doorsneden of geraakt als gevolg van de wegverbreding en bijbehorende inpassing. Getracht is het ruimtebeslag op percelen van derden zo klein mogelijk te laten zijn en waar mogelijk aan te sluiten op eigendomsgrenzen. In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met de grondeigenaren. Voor een eventueel beroep op nadeelcompensatie verwijzen wij u naar paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Kavelruil</p> <p>We willen graag benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding is daarom veelal geen maatregel die met enthousiasme wordt ontvangen. We dringen er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij aronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p>	<p>Het door inspreker genoemde kavelruilproject biedt onvoldoende zekerheid dat de benodigde gronden tijdig beschikbaar zijn. Om deze reden participeert Rijkswaterstaat hier niet actief in. De benodigde gronden worden zo veel mogelijk minnelijk verworven en indien noodzakelijk onteigend.</p>
	3	<p>Wijzigingen aansluitingen Algemeen Verplaatsen en verdwijnen van op- en afritten en wijzigingen in infrastructuur mag niet leiden tot knelpunten in de doorstroming van landbouwverkeer en de verhoging van het verkeer in de kernen. de lintbebouwing op de parallel lopende dijk of polders.</p>	<p>Alle bestaande functionaliteiten, zoals routes voor landbouwverkeer, blijven in stand of worden teruggebracht. Voor een toelichting op de effecten op het onderliggende wegennet verwijzen wij u naar paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord en naar het Deelrapport Verkeer.</p>
	4	<p>Parallelweg Fort Altena De huidige parallelstructuur aan de oostzijde van de A27 dient als belangrijke noord-zuid verbinding voor het landbouwverkeer. Dit moet ook in de toekomst zo blijven. Of verbeteren</p>	<p>Zie de beantwoording van het vorige zienswijzepunt; alle bestaande functionaliteiten blijven in stand.</p>
	5	<p>Situatie bij de Tol bij afslag #23 Werkendam De Tol wordt in de plannen verlegd. De verkeerslichten aan de oostkant verdwijnen. Hierdoor zal de verkeersstroom om het kruispunt waar landbouwverkeer richting Werkendam rijdt intensiever worden. Hierdoor wordt het met name in de spits moeilijker en gevaarlijker om met landbouwverkeer over te steken. We vragen u daarom passende verkeersmaatregelen te treffen om een veilige en goede doorstroming van landbouw- (lanzaam) verkeer te waarborgen.</p>	<p>Ter hoogte van de nieuwe op- en afrit wijzigt de bereikbaarheid naar Werkendam voor landbouwverkeer niet. Werkendam is bereikbaar via de Rijksweg en de Dijkgraaf den Dekkerweg.</p>
	6	<p>Merwedebrug Er is op de Merwedebrug geen rekening gehouden met langzaam verkeer. Terwijl er in het verleden wel een verbinding voor langzaam verkeer was. Wij verzoeken met de komst van een nieuwe brug deze verbinding voor langzaam verkeer weer terug te krijgen.</p>	<p>In de huidige situatie is er geen strook voor landbouwverkeer op de Merwedebrug. Vanuit het project A27 Houten - Hooipolder is er geen aanleiding of noodzaak een dergelijke (nieuwe) voorziening aan te leggen. Dit valt dan ook buiten de scope van het Tracébesluit. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat voor het realiseren van extra ruimte voor agrarisch verkeer een motie Von Martels (29398, nr 599) is behandeld in de Tweede Kamer. Deze motie is bij stemming op 27 maart 2018 verworpen.</p>
	7	<p>Keizersveerbrug Fietsvoorzieningen In de huidige situatie zijn er aan beide zijden van de brug fietsvoorzieningen aanwezig. In de praktijk rijden fietsers vanuit Raamsdonksveer richting Hank regelmatig aan de westzijde van de brug, hetgeen op dit moment niet is toegestaan. Dit gebeurt omdat het de kortste route betreft. De plannen zoals deze zijn opgenomen in het OTB zorgen voor een verslechtering van de bestaande situatie. De enorme slingers die worden aangelegd hebben tot gevolg dat de beoogde route voor fietsers nog langer wordt dan in de huidige situatie. Dit heeft tot gevolg dat het grootste deel van de fietsers aan de verkeerde kant de brug over steken. We stellen daarom voor om de fietsverbinding voor zowel fietsers van noord naar zuid en fietsers van zuid naar noord aan de westzijde van de brug te realiseren.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een 2-richtingenfietspad op de westzijde van de nieuwe Keizersveerbrug. Het huidige 1-richtingenfietspad aan de oostzijde vervalt in de toekomstige situatie.</p>
	8	<p>Landbouwverkeer We willen u attenderen op het feit dat er altijd een verbinding dient te blijven voor landbouwverkeer tussen Hank en Raamsdonksveer (en vice versa) over de Keizersveerbrug. De huidige route is niet efficiënt en begint in toenemende mate een knelpunt te vormen met de éénbaansroute en de regelmatig niet functionerende verkeerslichten. We willen u vragen dit moment te benutten om de route te verbeteren. Wanneer fietsverkeer in beide richtingen aan de westzijde van de brug over steekt (zoals we in de passage hier voor voorstellen) ontstaat er ruimte om de route voor langzaam verkeer te verbeteren. De ruimte die ontstaat aan de oostzijde van de brug door het verplaatsen van het fietspad van de oost- naar de westzijde van de brug kan ingezet worden voor de realisatie van een route voor landbouwverkeer van het zuiden naar het noorden. De tunnel kan dan benut worden voor landbouwverkeer van het noorden naar het zuiden. De verkeerslichten bij de tunnel kunnen dan komen te vervallen. Dit zou een grote verbetering zijn van de bereikbaarheid van landbouwpercelen over en weer. Op deze wijze is het knelpunt opgelost voor landbouwverkeer over de Keizersveerbrug.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een volledige vervanging van de Keizersveerbrug. Aan de westzijde van de brug wordt een 2-richtingenfietspad aangelegd. Het bestaande fietspad aan de oostzijde van de brug vervalt. De strook aan de oostzijde van de nieuwe brug Keizersveerbrug is bestemd voor landbouwverkeer (1-richting gebruik). Voorzien is in opstelplaatsen aan beide zijden van de brug en een verkeerslicht.</p>
	9	<p>Water In het MER wordt gesteld dat de toename van verhard oppervlak leidt tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Wij vrezen dat het veranderende klimaat in combinatie met een afname van het waterbergend vermogen er in de toekomst toe kan leiden dat percelen akkerbouwland overstromen (in het ergste geval zelfs met regelmaat), waardoor agrariërs ernstige (financiële) nadelen kunnen ondervinden in de bedrijfsvoering. De afgelopen jaren hebben veel agrariërs al veel wateroverlast gehad. Wij verzoeken u om te onderzoeken of het waterbergend vermogen van de resterende grond voldoende is om grote(re) hoeveelheden neerslag te kunnen verwerken. Als dat niet het geval is, verzoeken wij u om een oplossing zodat het risico op overstroming van landbouwgrond zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>We willen u met het oog op de toenemende waterproblematiek vragen gebruik te maken van het moment en zorg te dragen voor waterretentie. We zien kansen voor realisatie van waterretentie in loze ruimte in de 'oksels' van kunstwerken en door de nieuw te realiseren natuur en landschapselementen zo in te richten dat ze ook voor waterberging benut kunnen worden. Dit is nu nog niet bij alle kunstwerken en natuur- en landschapselementen ingetekend. Daarnaast willen we graag weten hoe u om gaat met het van het wegdek afspoelende water.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem. Dit wordt opgevangen door extra oppervlaktewater in het peilgebied aan te brengen. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat. De locatie van de te realiseren waterretentie wordt bepaald door de functionele inpassing, ruimtelijk inpassing en dient zoveel mogelijk aangrenzend aan de A27 gerealiseerd te worden. Te realiseren waterbergingen dienen onderdeel te zijn van het totale watersysteem. Het realiseren van waterbergingen in oksels is om deze reden niet altijd goed inpasbaar.</p>
	10	<p>Landschapselementen We vragen uw aandacht voor het maabeleid in de natuur- en landschapselementen en groenstroken i.v.m. groei van distels en andere onkruiden. Bij dergelijke onkruiden is het risico dat deze zich verspreiden naar de akkerbouwgronden waar deze daar grote overlast veroorzaken. Leden merken nu al dat zij in grote mate hinder ondervinden van de schadelijke effecten van bijvoorbeeld distels in de omgeving. Het verwijderen van onkruid om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken is een grote financiële kostenpost voor agrariërs</p>	<p>Het is de insteek van Rijkswaterstaat om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Daardoor kunnen burgers, bedrijven en organisaties tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	11	<p>Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden In het MER wordt beschreven dat alle percelen na de ingreep weer bereikbaar worden gemaakt. We willen u vragen ten tijde van de ingreep landbouwpercelen bereikbaar te houden en een goede verbinding te behouden zodat landbouwverkeer goed door kan stromen. Indien landbouwpercelen tijdelijk afgesloten dienen te worden vragen wij u om dit af te stemmen met de betreffende eigenaar om problemen met gewassen te voorkomen.</p>	<p>Rijkswaterstaat hanteert voor beheer en onderhoud van berm en Leidraad en het Kader Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgescreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd. De provincies hanteren een zogenaamde 'Distelverordening'. Dit houdt in dat gronden waar akkerdistel voorkomt deze oezuiverd dienen te worden van akkerdistel, voordat zij tot bloei komen. De aannemer is hier vanuit deze regelgeving aan gehouden.</p>
	12	<p>MER In bijlage 1 staat bij de deeltrajecten 2 en 4 van de A27 dat de oplossing afhankelijk is van budget. Wat betekent dit?</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Voor het project A27 Houten - Hooipolder heeft de Minister van IenW een taakstellend budget vastgesteld. Binnen dat budget moet de uitwerking van het Voorkeursalternatief passen. Dat betekent dat in sommige gevallen een financiële afweging wordt gemaakt bij de keuze van oplossingen / maatregelen.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00359	1	In het Landschapsplan behorend bij het Ontwerp-Tracébesluit staat onder het kopje Weidevogelgebied: 'Binnen de provincie Zuid-Holland is sprake van ruimtebeslag op 4,80 hectare belangrijk weidevogelgebied. De compensatieopgave inclusief toeslagfactor bedraagt 4,80 hectare (geen toeslag voor weidevogelgebied). De compensatieopgave wordt gerealiseerd middels kwaliteitsverbetering binnen bestaand belangrijk weidevogelgebied.' Collectief Alblasserwaard/Vijfheerenlanden is hier, als partij die zich op professionele schaal met weidevogelbeheer bezighoudt, tot op heden niet bij betrokken. Wat is de reden hiervan? Graag worden we als collectief bij de compensatie betrokken, om te voorkomen dat we langs elkaar heen werken of, sterker nog, elkaar tegenwerken. Uiteraard zijn we bereid om de compenserende maatregelen voor de weidevogelpopulatie met u te bespreken en/of in te vullen.	De compensatie voor het weidevogelgebied wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt. Hierover heeft inmiddels overleg plaatsgevonden met het Collectief Alblasserwaard/Vijfheerenlanden.
	2	Welke monitoringgegevens en uitgangspunten gebruikt u voor de compensatie? Op welke locatie vindt de compensatie plaats?	In het kader van het Tracébesluit dient het oppervlak aan weidevogelgebied dat wordt aangetast te worden gecompenseerd. In overleg met het collectief Alblasserwaard/Vijfheerenlanden wordt de locatie voor de compensatie voor de weidevogel nader bepaald. Hierover heeft reeds contact met het collectief plaatsgevonden. De keuze van de locatie wordt gemaakt conform de vigerende Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013).
	3	In het Landschapsplan is verder sprake van compensatie in de vorm van bomenrijen. Collectief Alblasserwaard/Vijfheerenlanden verwacht negatieve effecten -voor de weidevogelpopulatie- van de bomenrijen die dwars op de A27 het gebied gaan doorkruisen. Zoals de bomenrij ter hoogte van Lexmond, en de bomenrij langs de provinciale weg naar de Bazelbrug. Negatieve effecten ontstaan vooral door het verdwijnen van de voor weidevogels zo noodzakelijke openheid. De bomenrijen trekken bovendien predatoren aan. Graag worden we als collectief ook bij de locatiekeuze van de bomenrijen betrokken.	De bomenrij bij Lexmond (Veldweg) is in het Tracébesluit verwijderd. De bomenrij ter hoogte van de provinciale weg richting de Bazelbrug ligt aan de rand van een belangrijk weidevogelgebied. Langs deze weg staan in de huidige situatie al bomen, die predatoren aan (kunnen) trekken. In het TB wordt deze bomenrij aangeheeld. Mogelijk worden hierdoor inderdaad meer predatoren aangetrokken. Gezien het aantal bomen dat wordt geplaatst en de locatie van deze bomen (aan de rand van het weidevogelgebied) is de verwachting dat dit effect gering is. Het aanhelen van de bomen is noodzakelijk als mitigerende maatregel voor het herstel van de vliegrouwe voor vleurmuizen ter plaatse en kan derhalve niet achterwege worden gelaten.
ZWE-00360	1	Ter hoogte van de hiervoor genoemde op- en afrit is een horeca-cluster gelegen, waar ook het hiervoor genoemde restaurant van inspreker is gevestigd. Inspreker huurt een deel van het totale perceel. Aan de zijde van het restaurant wordt een grondoppervlak van circa 4.245 m2 verworven door Rijkswaterstaat (kadastraal perceel F855, gemeente Meerkerk) ten behoeve van de aanleg van de nieuwe oprit van de A27 richting Utrecht.  Allereerst willen wij aangeven dat wij niet tegen de verbreding van de A27 zijn en de nieuwe ontwikkelingen rondom afrit Noordeloos. Een betere doorstroming is voor iedereen gewenst. Middels dit schrijven willen wij echter wel een aantal zaken onder de aandacht brengen welke negatieve gevolgen kunnen hebben voor de bedrijfsvoering van inspreker.  Terrein Middels de tekeningen behorend bij het Ontwerpbesluit kunnen wij helaas onvoldoende inschatten wat voor impact dit heeft op ons terrein. Het restaurant is een restaurant met drivelane. Daarnaast beschikt het terrein over meerdere parkeerplaatsen welke benodigd zijn voor onze gasten. Het lijkt erop dat er een strook van onze rij parkeerplaatsen wordt gebruikt voor de verbreding van de sloot/berm langs de Zijlkade. Graag willen wij betrokken worden bij de verdere uitwerking en detaillering en worden gekend in de eventuele gevolgen voor parkeerplaatsen en onze bedrijfsvoering middels de drivelane, welke ten alle tijden toegankelijk moet zijn voor onze gasten. Indien blijkt dat er inderdaad parkeerplaatsen verloren gaan, dienen er afspraken te worden gemaakt waar deze eventueel kunnen worden gecompenseerd.	Het ruimtebeslag op het betreffende perceel is nodig om het minimaal benodigde profiel met de watergang in het wegontwerp te kunnen realiseren. Aanpassing van het ontwerp is daarom niet mogelijk. Over het eventueel compenseren van parkeerplaatsen die verloren gaan door de verbreding van de A27 worden nadere afspraken gemaakt tijdens de overleggen die met inspreker plaats gaan vinden in het kader van de grondvererving.
	2	Zichtbaarheid Door de noodzakelijke aanpassingen aan de op- en afrit van de A27 Noordeloos zullen er nieuwe wegen worden aangelegd. Deze komen dichterbij ons restaurant te liggen. Op dit moment ligt het restaurant goed in het zicht en is tevens onze verwijsmast tijdig zichtbaar. Zichtbaarheid van het restaurant en de verwijsmast zijn voor ons van groot belang, omdat een groot deel van onze gasten afkomstig is van passanten op de A27.  Conform de plannen zullen er twee nieuwe bomenrijen worden geplaatst ter compensatie van de elders te kappen bomen in verband met de realisatie van de nieuwe op- en afrit. Deze bomen mogen nimmer het zicht op het restaurant en de tijdige zichtbaarheid van de verwijsmast beperken. Ook niet na het groeien van de bomen na een aantal jaren. Graag treden we in overleg hoe we dit kunnen oplossen en ontvangen graag een bevestiging met een aantoonbaar bewijs dat het zicht op het restaurant en de verwijsmast niet wordt beperkt in de nieuwe situatie.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	2	Zichtbaarheid Door de noodzakelijke aanpassingen aan de op- en afrit van de A27 Noordeloos zullen er nieuwe wegen worden aangelegd. Deze komen dichterbij ons restaurant te liggen. Op dit moment ligt het restaurant goed in het zicht en is tevens onze verwijsmast tijdig zichtbaar. Zichtbaarheid van het restaurant en de verwijsmast zijn voor ons van groot belang, omdat een groot deel van onze gasten afkomstig is van passanten op de A27.  Conform de plannen zullen er twee nieuwe bomenrijen worden geplaatst ter compensatie van de elders te kappen bomen in verband met de realisatie van de nieuwe op- en afrit. Deze bomen mogen nimmer het zicht op het restaurant en de tijdige zichtbaarheid van de verwijsmast beperken. Ook niet na het groeien van de bomen na een aantal jaren. Graag treden we in overleg hoe we dit kunnen oplossen en ontvangen graag een bevestiging met een aantoonbaar bewijs dat het zicht op het restaurant en de verwijsmast niet wordt beperkt in de nieuwe situatie.	In het landschapsplan behorende bij het Tracébesluit zijn de twee bomenrijen waar inspreker op doelt verwijderd. Langs de op- en afrit is voor de landschappelijke inpassing nog wel een bomenrij aanwezig. In het landschapsplan is voor deze bomenrij opgenomen dat deze 'transparant' dienen te zijn om het zicht op het wegrestaurant te waarborgen.
	3	Bereikbaarheid Goede en snelle bereikbaarheid van ons restaurant is van essentieel belang. Wij ontvangen graag een bevestiging van Rijkswaterstaat dat tijdens de wegwerkzaamheden het restaurant voor onze gasten en personeel altijd goed bereikbaar is. Daarnaast willen wij in overleg treden over bewegwijzeringen naar ons restaurant tijdens de werkzaamheden. Tevens dienen er alternatieven voor bereikbaarheid te worden voorgelegd als de op- en afritten (tijdelijk) worden afgesloten. Een verwijzing naar ons restaurant op eventuele omleidingsborden is in dit geval noodzakelijk.  Tenslotte gaan we er van uit dat inspreker voldoende en tijdig wordt gekend in de vervolgstappen. Daarnaast treden wij graag in overleg om de overlast en gevolgen voor ons restaurant zoveel mogelijk te beperken.	Rijkswaterstaat zal in overleg treden met inspreker om de genoemde punten te bespreken. Daarnaast geldt in algemene zin het volgende.  Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereerd.  Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.
	4	Tevens lijkt het ons meer dan redelijk dat inspreker bij optredende overlast, eventuele (tijdelijke en definitieve) omzetting (o.a. zichtbaarheid, bereikbaarheid etc.) en beperkingen op ons terrein (o.a. minder parkeerplaatsen) afdoende zal worden gecompenseerd. We behouden ons dan ook het recht voor om beroep te doen op de tegemoetkoming in eventuele planschade.	Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 en 2.10 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken.
ZWE-00361	1	Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om -vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht - minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	2	Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.	In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.
	3	In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn.  Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.	De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.  Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>4 2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p> <p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p>
	<p>5 3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzondere situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschapslaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer benoemd.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de weg is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding</p> <p>In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de medeontzettingen hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen onzuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00362	<p>1 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk</p> <p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Tevens zal hierbij extra geluidsoverlast voor de Schimmelpennincklaan ontstaan vanwege geluidsreflecties door de hoogbouw flats Barbierstraat, Van Hogendorpweg en Van Goudoeverstraat. De geluidsstroom vanaf de snelweg heeft immers vrij spel en zal reflecteren op de glaspanelen van de flats richting achterzijde van de woningen aan de Schimmelpennincklaan. Graag extra metingen en onderzoek ter plaatse uitvoeren. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	<p>2 Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	<p>3 2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327.</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspostie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidroductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	4	<p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
	5	<p>3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtkverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschapslaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlaagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	6	<p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	7	<p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00363	1	<p>2. Geluid</p> <p>2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk</p> <p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen.</p> <p>Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Tevens zal hierbij extra geluidsoverlast voor de chimmelpennincklaan ontstaan vanwege geluidsreflexies door de hoogbouw flats Barbierstraat, Van Hogendorpweg en Van Goudoeverstraat. De geluidsstroom vanaf de snelweg heeft immers vrij spel en zal reflecteren op de glaspanelen van de flats richting achterzijde van de woningen aan de Schimmelpennincklaan. Graag extra metingen en onderzoek ter plaatse uitvoeren. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	3	<p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327.</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is oerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	4	<p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.</p>
	5	<p>3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de project-situatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	6	<p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding</p> <p>In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuld. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	7	<p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten - Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
			<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aande oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hoopolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00364	1	<p>Wij gaan aanzienlijke schadelijke gevolgen ondervinden in geval van uitvoering van het huidige ontwerp-tracébesluit. Deze kunnen als volgt worden samengevat:</p> <p>a) Aanzienlijke waardedaling van het onroerend goed op Gantelweg 18 (Uppel):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omdat ter hoogte van Gantelweg 18 het ontwerp-tracébesluit voorziet in een verbreding van de A27 in oostelijke richting (richting Uppel) en aanvullend in de aanleg van een vluchthaven ter plekke, zal een aanzienlijk deel van het perceel weiland tussen het bestaande tracé van de A27 en de woning op Gantelweg 18 (Uppel) verloren gaan. Met als gevolg een aanzienlijke waardedaling van dit onroerend goed omdat de snelweg veel dichterbij zal komen (met meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging ter plekke tot gevolg) en omdat de perceeloppervlakte erg klein wordt en moeilijker bewerkbaar zal zijn met landbouwmachines, terwijl er onvoldoende grond zal overblijven om het huidige aantal dieren in zomer en winter van gras en hooi te voorzien. Dit alles zal resulteren in een aanzienlijk lagere waarde van het onroerend goed en hogere kosten om de bestaande activiteiten op het perceel voort te zetten (hogere bewerkingskosten en meer inkoop van hooi bij derden).</li> </ul>	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p> <p>Door de aanleg van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder zal de geluidtoename als gevolg van het project gemitigeerd worden. De toetswaarden (het maximale geluidniveau op de gevel) voor geluid zullen naar beneden bijgesteld worden. In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd met het feit dat vrachtverkeer meer geluid produceert dan personenverkeer. Onderzoek heeft aangetoond dat beplanting geen geluidreducerend effect heeft tenzij het een dichtbeplant bosstrook-/perceel betreft. De geluidbeleving kan door beplanting wel beïnvloed worden.</p>
	2	<p>b) Toename geluidsoverlast:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op dit moment is al sprake van aanzienlijke geluidsoverlast. Rijkswaterstaat geeft een berekende waarde van 64 decibel aan, een fractie onder het niveau waarvoor een geluidswal is vereist. Dat is echter een berekende waarde en een meting ter plaatse heeft niet plaatsgevonden, zodat het werkelijke niveau van geluidsoverlast thans niet bekend is. Het niveau van geluidsoverlast is recentelijk toegenomen omdat de heg tussen de A27 en het perceel Gantelweg 18 (Uppel) is verlaagd. Het ontwerp tracébesluit haalt de bestaande geluidswerende heg helemaal weg in plaats van deze te verhogen of een geluidswal te plaatsen. Rijkswaterstaat heeft berekend dat de geluidbelasting ter plekke op termijn zal kunnen dalen tot 62 decibel door aanpassing van het wegdek op de A27. Wij vinden dat een argument dat niet overtuigt omdat dit het geluid van met name vrachtwagenmotoren niet zal reduceren.</li> <li>• Verdere toename van geluidsoverlast heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid van de bewoners en voor de waarde van het onroerend goed op Gantelweg 18 (Uppel).</li> </ul>	
	3	<p>c) Toename luchtverontreiniging en stank ter plekke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De verbreding van de A27 richting de woning Gantelweg 18 (Uppel) zal ter plekke de stankbelasting en luchtverontreiniging doen toenemen.</li> <li>• Verdere toename van milieuverontreiniging bij de woning aan Gantelweg 18 (Uppel) heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid van de bewoners en voor de waarde van het onroerend goed op Gantelweg 18 (Uppel).</li> </ul>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	4	<p>Het huidige ontwerp tracébesluit is naar onze mening niet logisch. Vanaf de brug bij Gorinchem tot het Fort bij de afslag Sleeuwijk – Werkendam zal het tracé van de A27 in westelijke richting worden uitgebreid (richting Werkendam). Dat kan ook niet anders omdat de ligging van het Fort, uitbreiding in oostelijke richting onmogelijk maakt. Echter, onmiddellijk na het Fort gaat de voorgenomen uitbreiding van het tracé van de A27 in oostelijke richting (richting Uppel/Almkerk), waardoor het tracé ter plekke een vreemde knik zal krijgen. Het is veel logischer om de uitbreiding vanaf het Fort richting Nieuwendijk aan de westelijke kant van de A27 uit te voeren en vlak voor Nieuwendijk over te gaan op het thans geplande tracé. Tussen het Fort en Nieuwendijk licht aan de westzijde van de A27 tussen het Fort en Nieuwendijk uitsluitend landbouwgrond zonder bebouwing ter plekke, in tegenstelling tot de oostzijde van de A27. Het is daarom veel logischer om op dit stuk de uitbreiding aan de westzijde van de A27 te doen plaatsvinden. Hierdoor zal de A27 bij het Fort een minder rare knik maken en zullen de bewoners aan de oostzijde van de A27 verschoond blijven van een aanzienlijke waardedaling van hun onroerend goed, van meer geluidsoverlast en van meer milieuverontreiniging.</p> <p>De geplande vluchthaven dient niet ter hoogte van Gantelweg 18 (Uppel) te worden aangelegd maar op een plaats waar geen bebouwing nabij is.</p>	<p>In het project A27 Houten - Hoopolder wordt optimaal gebruik gemaakt van de bestaande snelweg. Dat is ook het geval in het door u aangegeven gebied. De lijn van de snelweg ten zuiden van het fort verandert dus niet ten opzichte van de huidige situatie. Het extra ruimtebeslag aan de oostzijde wordt veroorzaakt door het verplaatsen van de Parallelweg, wat nodig is vanwege de snelwegverbreding, én de uitbreiding van de waterstructuur die het gevolg is van het project. Bewoners en gebruikers die hierdoor nadelig beïnvloed worden, kunnen een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord. Voor de situering van vluchthavens geldt dat deze op grond van de geldende ontwerpverplichtingen op vaste afstand van elkaar moeten liggen. Er kan niet of nauwelijks geschoven worden met de locatie.</p>
	5	<p>Ook dient aan de oostzijde van de A27 tussen het Fort en Nieuwendijk een geluidscherm te worden geplaatst, ook ingeval van uitbreiding van de A27 aan de westzijde tussen het Fort en Nieuwendijk. De geluidsoverlast ter hoogte van de Gantelweg (Uppel) is aanzienlijk, vooral ingeval van westelijke wind.</p>	<p>Zoals eerder aangegeven zal door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) de geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder mitigeren. Een geluidscherm tussen Fort Altena en Nieuwendijk zoals u voorstelt is niet daarmee nodig.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
ZWE-00365	1	<p>Er is naar onze mening onvoldoende rekening gehouden met de verkeerstromen die zal ontstaan in het onderliggend wegennet in Raamsdonksveer, mede gelet op de inrichting van de straten die daar thans niet geschikt voor zijn. Als voorbeeld geven wij hier de bocht vanuit de Boterpolderlaan naar de Jeroen Boschstraat, welke zeker niet geschikt is voor veel doorgaand vrachtverkeer. Voorts is de Boterpolderlaan niet geschikt om een dermate grote verkeerstromen te verwerken.</p>	<p>Door de nieuwe verbindingsweg vanaf de Eendrachtsweg naar aansluiting 33 (Oosterhout) op de A59 zal een deel van het verkeer uit Raamsdonksveer over de route Boterpolderlaan – Kasteellaan naar de A59 richting Zonzeel rijden. Dit verkeer maakt in de huidige situatie nog gebruik van de route Rembrandtlaan – Wilhelminalaan en aansluiting 34 (Raamsdonk). De Boterpolderlaan en de Kasteellaan worden hierdoor drukker. De verkeersintensiteiten zijn echter lager dan de streefwaarde vanuit Duurzaam Veilig. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op dit punt. Er is bovendien geen sprake van doorgaand (vracht)verkeer, het verkeer op deze route heeft een herkomst of bestemming in Raamsdonksveer.</p>
	2	<p>Er zal in onze straat meer verkeer, zowel lichte als zware motorvoertuigen, komen, waardoor wij meer geluidsoverlast zullen ondervinden.</p>	<p>In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie en is onderzocht welke geluidmaatregelen er aan het onderliggend wegennet getroffen moeten worden wanneer de toetswaarde overschreden wordt. De Wet geluidhinder schrijft immers voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.</p> <p>Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen, zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.</p>
	3	<p>Daarnaast zal het de verkeersveiligheid in deze buurt niet ten goede komen.</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel NRM2017 en het regionale verkeersmodel. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. In hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord wordt specifiek ingegaan op de effecten voor het onderliggende wegennet, waaronder de wegen in Raamsdonksveer. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggend wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgende de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.</p>
	4	<p>De luchtkwaliteit zal verslechteren.</p>	



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	5	De privacy neemt af. Ook het woongenot zal minder worden.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hoopolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Niet Rijkswaterstaat maar de gemeente is beheerder van de genoemde wegen en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het bepalen of de toekomstige verkeersintensiteiten acceptabel zijn en voor het treffen van eventuele maatregelen.</p>
	6	Wij zouden graag zien dat Rijkswaterstaat in de plannen een verkeersregulering meeneemt waardoor het doorgaand verkeer over het Westagent /Eendrachtsweg zal gaan rijden. Rijkswaterstaat legt dit nu ons inziens te veel neer bij de gemeente Geertruidenberg, maar aangezien dit een rechtstreeks gevolg zal zijn van het ontwerpbesluit dient Rijkswaterstaat hier nadere maatregelen te nemen. Het wegleggen bij de gemeente is te vrijblijvend en biedt voor de omwonenden een rechtszekerheid.	Niet Rijkswaterstaat maar de gemeente is beheerder van de genoemde wegen en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het bepalen of de toekomstige verkeersintensiteiten acceptabel zijn en voor het treffen van eventuele maatregelen.
ZWE-00366	1	aanwijzing van het depot gepland tegen ons buurtje aan beter aan westzijde a27 i.v.m geluids overlast en aan zicht van ons buurtje.	In de uitvoeringsfase van het project zal worden bepaald op welke locatie werkerreinen gewenst zijn en de uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren.
	2	machines van de aanemer plus materiaal.Geluids rapport van de brug zelf niet meegenomen in het rapport zelf.	In het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het (Ontwerp) Tracébesluit is de geluidbelasting als gevolg van het verkeer dat de bruggen passeert wel meegenomen. De geluiduitstraling van de stalen bruggen is niet meegenomen in het onderzoek maar dit is ook niet bepalend voor de geluidbelasting (aantal dB) en de toetsing aan de geldende geluidnormen. De stalen bruggen hebben wel invloed de frequentieverdeling van het geluid en daarmee op de beleving van het geluid maar hier zijn geen wettelijke normen voor. <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	3	Bomen en begroeiing terug aan beide zijde van de bruggen.	Daar waar werkzaamheden voor de verbreding van de A27 plaatsvinden is het kappen van bomen niet altijd te voorkomen. Uitgangspunt voor het wegontwerp is een zo klein mogelijk ruimtebeslag waarbij zo weinig als mogelijk beplanting gekapt moet worden. Te kappen bomen worden volgens de daarvoor geldende wettelijke regelgeving gecompenseerd. Op een deel van de taluds van het weglichaam ten zuiden van de nieuwe Merwedebrug is zowel aan de west- en oostzijde voorzien in struikbeplanting en aan de westzijde in aanplant van bomen.
	4	Waarde verminderinghuis door verbreding a27.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	5	Het aan rijden van de huizen aan de oost zijde is nu bepalend en dat willen de bewoners zo laten ondanks de a27 is het hier prettig wonen.	Anders dan in het OTB is in het TB geen tijdelijk werkerrein meer voorzien ter plaatse. De verkeerssituatie van de woningen aan het Kerkeinde verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. Ook tijdens de aanlegfase wordt de bereikbaarheid gegarandeerd. Zie paragraaf 2.11 van de Nota van Antwoord.
	6	Het verschil van hoogte van de geluidsschermen aan de oost en west zijde van de bruggen.	Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden (Paragraaf Afwegingen doelmatige afschermdende maatregelen A27 langs de kern Sleeuwijk). Zij vormen de onderbouw van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen. Zoals het onderzoek laat zien wordt met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) voor nagenoeg de hele kern Sleeuwijk voldaan aan de wettelijke geluidnormen. Voor een aantal (geluidsanerings)woningen waarvoor met het aanbrengen van tweelaags Zoab niet voldaan wordt aan de geluidnormen, is er onderzoek verricht naar aanvullende maatregelen. Dit heeft geresulteerd in de geluidsschermen aan weerszijde van de A27. Deze schermen worden absorberend uitgevoerd zodat reflectie van geluid zoveel mogelijk beperkt wordt. Het verschil in hoogte van de geluidsschermen wordt met name veroorzaakt door de kleinere afstand van de A27 tot de (sanerings)woningen aan de westzijde en het feit dat de westelijke rijbaan van de A27 als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder aanzienlijk in westelijke richting verschuift terwijl de oostelijke rijbaan niet verplaatst wordt. Overigens is het scherm aan de oostzijde langer dan aan de westzijde. Daarbij komt dat de afschermdende werking van de schermen extra groot zal zijn vanwege de hogere ligging van de A27.
ZWE-00367	1	<p>Het oorspronkelijkeontwerp tracé is na inmenging van de belangengroep "Hanks Belang" en met ondersteuning van de gemeente Werkendam aangepast. Hierbij is de verbreding c.q. uitbreiding met een spitsstrook aan de westzijde van de A27 op het weggedeelte tussen Hank en Geertruidenberg teruggedraaid en heeft er een opschuiving naar de oostelijke zijde plaatsgevonden. Het resultaat is dat de verbreding en uitbreiding met spitsstroken nu vooral aan de oostzijde is gesitueerd en dat de belangen van de bewoners aan de Keizer Napoleonweg hier ondergeschikt aan zijn gemaakt. Met name de bewoners aan het einde van de Keizer Napoleonweg waar deze aansluit op de N283 zullen door dit besluit worden geraakt.</p> <p>Door de verbreding van de A27 zal de verkeersintensiteit alleen maar toenemen en zal ook verkeer dat nu gebruik maakt van bijv. A59/A16 en A2 gebruik gaan maken van de A27 omdat de doorstroming zal verbeteren. Echter ook het verkeer op de aan- en afvoerende wegen zal om dezelfde reden toenemen. Voor mij als bewoner van de Keizer Napoleonweg nr. 20 zal dit direkt merkbaar zijn op de N283.</p> <p>Door het in noordelijke richting verplaatsen van de afrit 22 met een af- en oprit via een rotonde op de N283 zal er vooral een toename zijn van vrachtverkeer van en naar het wegrestaurant Napoleon. Door het vervallen van de afrit 22 aan de Keizerveerse brug zal het vrachtverkeer uit zuidelijke richting nu eveneens voorbij mijn woning rijden. Dit geldt tevens voor het, vooral in de zomermaanden intensieve, verkeer voor recreatiepark De Kurenpolder, ook hier zal het verkeer uit zuidelijke richting nu doorrijden en via de N283 en Keizer Napoleonweg naar De Kurenpolder rijden. (E.e.a. zoals weergegeven op detailtekening 16). Vooral de toename van het zware vrachtverkeer richting het wegrestaurant zal ernstige overlast teweeg brengen.</p> <p>Voorkom een toename van (vracht)verkeer op de Keizer Napoleonweg vanaf de N283 door het vrachtverkeer dat gebruik maakt van het wegrestaurant Napoleon direct vanaf het parkeerterrein via een nieuw aan te leggen weg met een lus om te leiden naar de nieuwe rotonde op de N283. Ook het recreatieve verkeer voor De Kurenpolder zou hier gebruik van kunnen maken.</p>	Ten behoeve van het Tracébesluit zijn verkeersberekeningen uitgevoerd met het NRM2017. Hieruit blijkt dat op de N283 sprake zal zijn van een toename van 4% (van 7.400 naar 7.700). Deze toename is beperkt. Hoewel meer vrachtverkeer over de Keizer Napoleonweg zal rijden, neemt de totale hoeveelheid verkeer op de Keizer Napoleonweg af. Uit de effectonderzoeken blijkt dat geen normen worden overschreden op woningen ter plaatse. Dit gecombineerd met het uitgangspunt van het project dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur, betekent dat uw wens voor een extra aansluiting van het wegrestaurant op de N283, niet wordt ingewilligd. Als u van mening bent dat u door het project A27 Houten - Hoopolder schade lijdt, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
	2	<p>1. Toename trillingen: Mijn huis en dat van mijn buurman, dhr. G. van Pelt hebben een fundering op staal. De toename van het zware vrachtverkeer zal leiden tot meer en zwaardere trillingen, waarbij scheurvorming en verzakkingen kunnen optreden.</p> <p>Verstevig de fundering van de Keizer Napoleonweg vanaf de aansluiting met deN283 tot het wegrestaurant om trillingen in te perken.</p>	Verkeer zal in de nieuwe situatie niet harder gaan rijden, tevens zal de wegconstructie (solide constructie) en ligging van de weg ten opzichte de bestaande situatie niet wijzigen. De toename van verkeer is beperkt en ook minder van invloed op trillingshinder. Een toename van trillingen wordt met name veroorzaakt door snelheidsverhogingen of wijzigingen in de constructie van de weg (bijv door het aanbrengen van klinkerverharding). Trillingen zullen in de nieuwe situatie dan ook niet voelbaar toenemen of zwaarder worden.
	3	<p>2. Toename geluidsoverlast: door de toename van het verkeer op de A27, N283 en de toename van vrachtverkeer en recreatieverkeer op de Keizer Napoleonweg zal er meer geluidshinder zijn.</p> <p>Pas het meest geluidsreducerende asfalt toe om geluidsoverlast in te perken.</p>	<p>Met het realiseren van een nieuw 3-3,5 meter hoog geluidsscherm aan de oostzijde van de A27 (dat circa 200 meter langer is dan het bestaande scherm) en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) wordt de geluidtoename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder (inclusief de aanpassingen aan de aansluiting Hank en de N283) gemitigeerd. De toetswaarde (het maximale geluidniveau op de gevel) voor geluid worden als gevolg van deze maatregelen naar beneden bijgesteld.</p> <p>In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie en is onderzocht welke geluidmaatregelen er aan het onderliggend wegennet getroffen moeten worden wanneer de toetswaarde overschreden wordt. De Wet geluidhinder schrijft immers voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.</p> <p>Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen, zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.</p>
	4	3. Toename Fijn stof: Om dezelfde reden als hierboven genoemd zal er ook een toename zijn van fijn stof en daarmee een grotere belasting van luchtwegen en daarmee een aantasting van onze gezondheid.	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	5	<p>Hinder tijdens de bouw</p> <p>Hierbij dient nog opgemerkt te worden dat gedurende de daadwerkelijk uitvoering van dit project er nog een toename van de onder 1 t/m 3 genoemde effecten zal ontstaan door intensief bouwverkeer dat ook van de Keizer Napoleonweg gebruik gaat maken, toename sluipeverkeer gedurende de uitvoering vanwege filevorming door wegversmalling en/of omlegging op de A27. Het heien, boren en intrillen van funderingspalen en damwanden, het wegfreen van oude asfaltlagen etc.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	6	<p>verkeersveiligheid</p> <p>3.Richt de Keizer Napoleonweg zodanig in dat de snelheid van het verkeer tussen de aansluiting met de N283 en het wegrestaurant sterk wordt teruggebracht. Nu komen vrachtwagens met hoge snelheid op de bestaande kruising af rijden om pas op het laatste moment snelheid te verminderen omdat er sprake is van een kruisende voorrangsweg. Dit zal ook de veiligheid voor aanwonenden belangrijk verhogen.</p> <p>4. Zorg dat er een doorsteek komt voor het fietspad vanaf de nieuw aan te leggen rotonde naar de Jachtlaan. Nu worden (brom)fietsers teruggedleid naar de Keizer Napoleonweg waarna ze pal langs de uitritten van de woningen met nummers 24, 22 en 20 worden geleid wat tot gevaarlijke situatie leid indien je als bewoner of bezoeker met fiets of auto deze uitrit gebruikt. Er zit ook nog eens een bijna haakse bocht in het fietspad bij de woning met nr. 24, door de bestaande bebouwing is dit een gevaarlijke punt voor elkaar tegemoet komende (brom)fietsers omdat er geen overzicht is. Indien er een doorsteek wordt gemaakt, die m.i. eenvoudig is te realiseren, kunnen de (brom)fietsers op een eenvoudige, snelle en veilige wijze via de Jachtlaan op het fietspad van en naar de Keizersveerse brug komen.</p>	<p>Verkeersveiligheid onderliggend wegennet Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het meest recente verkeersmodel, het NRM2017. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. Paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord gaat specifiek in op de effecten voor het onderliggende wegennet, waaronder de Keizer Napoleonweg. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggend wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt dat het nemen van maatregelen, waaronder snelheidsremmende maatregelen voor de Keizer Napoleonweg, niet noodzakelijk zijn. Fietsverbinding In het wegontwerp is de verbinding vanaf de percelen met nummer 22 en 24 richting de nieuwe rotonde aangepast. Op deze locatie is een fietsstraat in het wegontwerp opgenomen. Een aansluiting vanaf de rotonde direct op de Jachtlaan is niet wenselijk omdat fietsers richting Hank dan om moeten rijden. De fietsstraat is ontworpen conform de ontwerprichtlijnen zoals deze zijn opgenomen in het Handboek Wegontwerp (CROW).</p>
ZWE-00368	1	<p>A: Naast de voorgenomen nieuwbouw van een brug over de Merwede blijft de huidige brug in gebruik. Deze brug geeft op dit moment veel geluidsoverlast( vooral de voegovergangen.) Deze geluidsoverlast zal in de toekomst ook aanwezig blijven zo niet versterken. In de voorgenomen plannen is te weinig of helemaal geen rekening gehouden met deze situatie. Aanpassing hiervan is dus noodzakelijk hetzij door een andere wegconstructie hetzij door aanbrengen van langere en hogere geluidschermen dan nu gepland.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>B: In het ontwerp tracébesluit is tussen de aansluiting Werkendam en Keizersveer de aanleg van spitsstroken opgenomen. De aanleg van plusstroken is vele malen veiliger dan spitsstroken. Hiervoor dient mogelijk een iets breder weg tracé te worden aangehouden en behoeft nauwelijks een breder asfaltpakket te worden aangebracht dan met spitsstroken door een andere rijbaan indeling. Om ook voor de toekomst een uitbreiding naar volwaardige rijstroken mogelijk te maken is het nu noodzakelijk de breedte van het wegtracé daaraan aan te passen.</p>	<p>De verkenningfase van het project (onderzoek naar realistische alternatieven) is afgerond en er is in 2014 door de Minister een Voorkeursalternatief gekozen. Dit Voorkeursalternatief is verder uitgewerkt in het TB. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Daar waar in het voorkeursalternatief spitsstroken zijn aangegeven, is er geen mogelijkheid daar, binnen dit project, een plusstrook of een reguliere rijstrook van te maken. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief, dat verder is uitgewerkt in het TB.</p>
ZWE-00369	1	<p>Ik heb kennis genomen van het OTB/MER van de A27 Houten – Hoopolder en in het bijzonder het knooppunt Hoopolder.</p> <p>Naar mijn stellige overtuiging is de zorgvuldigheid van de effectbepaling niet afdoende uitgevoerd. Hoewel de plannen ongetwijfeld zullen zijn gebaseerd op de van toepassing zijnde wettelijke kaders wordt naar mijn mening onvoldoende rekening gehouden met het effect van de aanleg van de ontsluitingsweg vanaf Waspik op de Werkkampseweg in Raamsdonksveer.</p> <p>1. Bewoners uit de wijk Hoopolder zullen niet een stuk omrijden richting de nieuwe afslag bij Oosterhout om vervolgens via de Karthuizerpolder weer aan te sluiten op de wegen welke leiden naar de wijk Hoopolder. Het is veel aannemelijker dat zij de route via de Kerkstraat en Julianalaan zullen nemen. Dit betekent een verlegging van de sluiproute via Waspik en Raamsdonk en zorgt voor grote overlast in de Julianalaan. Dit is nu eigenlijk ook al het geval, hetgeen nu ook al zorgt voor gevaarlijke situaties ivm te hard rijden ondanks de drempels en versmallingen in een straat waar ook nog veel gebruik wordt gemaakt door fietsende schoolgaande jeugd. Maar wanneer de ontsluitingsweg straks gemakkelijker begaanbaar wordt dan de huidige route via Waspik en Raamsdonk zal dit aanmerkelijk gaan toenemen.</p>	<p>Alle verkeers- en milieueffecten van het project A27 Houten - Hoopolder zijn onderzocht, ook die van aanpassingen op het onderliggende wegennet. In de berekeningen van de referentiesituatie en plansituatie zijn naast de verbreding van de A27 Houten - Hoopolder ook andere infrastructurele projecten meegenomen waarover voldoende mate van zekerheid bestaat dat deze gerealiseerd zullen worden. Ten minste dient hiervoor een ontwerp-ruimtelijk plan in procedure te zijn gebracht. De ontsluitingsweg waar u op doelt is een initiatief vanuit de regio maar is nog onvoldoende concreet om in de referentiesituatie en plansituatie te kunnen meenemen. Voor de uitgevoerde verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van een algemeen geaccepteerd en gevalideerd verkeersmodel, het NRM. In paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen op de effecten voor het onderliggende wegennet. Voor het treffen van eventuele maatregelen om de hoeveelheid verkeer te verlagen, is niet Rijkswaterstaat, maar de beheerder van de betreffende wegen verantwoordelijk.</p>
	2	<p>2. Het is nog niet duidelijk hoe de planning van de verschillende onderdelen gaat verlopen. Hierdoor kan geen antwoord worden gegeven op de vraag in hoeverre de Julianalaan de druk moet opvangen ten gevolge van de werkzaamheden en hoe lang deze situatie zal voortduren. Ik vraag u om rekening te houden bij de planning zodat er zo kort mogelijk overlast zal zijn voor de bewoners van de Julianalaan. Ik vraag u tenminste in overweging te nemen om de afslag Raamsdonksveer, komende uit Waalwijk, zo lang mogelijk in stand te houden.</p>	<p>De fasering van de werkzaamheden is op dit moment nog niet bekend en wordt te zijner tijd door de uitvoerend aannemer bepaald.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hoopolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 afgerond.</p>
	3	<p>3. Ik geef u in overweging om gebruik te maken van eerdere infrastructurele voorzieningen welke reeds zijn aangelegd, maar niet als zodanig in gebruik zijn genomen vanwege wijzigingen van visies en plannen. Daarbij verwijs ik naar de Omschoorweg, Hertogshoef en Hoevendijk welke aansluit op de rotonde bij het Total pompstation. Dit was indertijd bedoeld als rondweg. Echter is een klein deel van de rondweg niet gerealiseerd. Dit betreft een aansluiting vanaf de Kerkstraat achter de Boerenbondwinkel om op de Omschoorweg. Wanneer deze route wordt gerealiseerd zal het bestemmingsverkeer Hoopolder komende vanaf de Werkkampseweg/Kerkstraat buiten de Julianalaan en het eerste deel van de Omschoorweg waar woningen staan kunnen worden afgevoerd.</p>	<p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Aanpassingen van het onderliggend wegennet, zoals door u gevraagd, zijn geen onderdeel van het project A27 Houten - Hoopolder. U dient zich met uw wens te richten tot de gemeente in plaats van tot Rijkswaterstaat.</p>
ZWE-00370	1	<p>Het uitgangspunt dat de doorstroming verbeterd wordt is maar ten dele waar en geldt zeker niet voor het onderliggende wegennet. U heeft het in uw campagnes altijd over van A naar Beter. Daar gaat u helemaal niet over. Slechts over een deel ergens tussen A en B. Maar omdat de rijksweg verbreedt wordt, heeft dit een aantrekkende werking waardoor het spitsverkeer daarop korter en drukker wordt. De files worden korter, maar breder. En op het onderliggende wegennet worden de problemen groter. Met als gevolg in totaliteit meer reistijdverlies tussen A en B.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek blijkt dat met de wegverbreding de doorstroming op de A27 verbetert. Zie het deelrapport Verkeer en de Toelichting van het Tracébesluit. Paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord geeft een nadere toelichting op de effecten op het onderliggende wegennet. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het op een aantal wegen rustiger wordt (minder sluipeverkeer), en op een aantal wegen wordt het drukker (toeleidende wegen naar A27 en nieuwe verbindingsweg tussen aansluiting 33 en de rotonde Eendrachtsweg + omgeving). Het treffen van eventuele maatregelen om de verkeersintensiteiten op die wegen te verlagen, is de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder en niet van Rijkswaterstaat.</p>
	2	<p>Bovendien wordt het op het onderliggende wegennet veel onveilig.</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel NRM2017 en het regionale verkeersmodel. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. In hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord wordt specifiek ingegaan op de effecten voor het onderliggende wegennet. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggend wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.</p>
	3	<p>Overig - toevoege spoorlijn</p> <p>De doorstroming wordt echt verbeterd als tijdens de spits het niet noodzakelijke autoverkeer een goed alternatief krijgt aangeboden. Zeker in dit geval door een spoorlijn, tussen Breda en Utrecht. Met deze lijn kunnen in de spits veel efficiënter mensen vervoerd worden. Voor de capaciteit staat 1 rijstrook gelijk aan een of twee treinen. Zie verder in het volgende kader.</p> <p>Wat wordt gemist, wij komen het nergens tegen, ook niet in het deelrapport ruimtegebruik, dat er rekening wordt gehouden met het aanleggen van een spoorlijn Breda-Utrecht. Hier is in 2009 en 2010 onderzoek naar verricht, onder meer door Drs. E.H.T.M Nijpels van de VVD. Dit heeft het eindrapport Spoor A27 opgeleverd met de conclusie dat in 2020 een aanleg haalbaar is en effectief. Bovendien dat het te laat was om deze spoorlijn tegelijk met de verbreding van de A27 aan te leggen. Maar ook om geen A27 te verbreden die een spoorlijn in de nabije toekomst ernstig kan verhinderen. Daarom mijn verzoek om met Prorail, NS, betrokken provincies en gemeentes hierover een convenant te sluiten of soortgelijk programma, waarin no-regret maatregelen voor deze spoorlijn worden opgenomen in het tracebesluit, dat nu voorligt.</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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hoopolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
	4	<p>Raakvlak andere projecten</p> <p>In het deelrapport ruimtegebruik wordt onder punt 3.2.1. de aansluiting met de Ring Utrecht benoemd. Om in vaktermen te blijven, hier gaat het tracebesluit kort door de bocht door te stellen dat beide processen autonoom zijn en aansluiten. Echter als toch mocht blijken dat om welke reden dan ook, de weerstand tegen 2x7 is dermate groot en de uitvoering voor slechts twee extra rijstroken dermate kostbaar dat het geen uitgangspunt mag zijn dat dit autonoom door gaat... Hoewel de invloed klein zal zijn op dit tracebesluit verzoek ik de eventuele consequenties in de gaten te houden en te benoemen.</p>	<p>Uitgangspunt voor het project A27 Houten – Hoopolder is dat het project Ring Utrecht conform het vastgestelde Tracébesluit wordt uitgevoerd. Het is gebruikelijk om projecten die zich in een dermate veegevoerd stadium van besluitvorming bevinden, als autonome ontwikkeling mee te nemen. Over de onderlinge aansluiting tussen de projecten Ring Utrecht en A27 Houten – Hoopolder (zowel inhoudelijk als procesmatig) vindt binnen Rijkswaterstaat overleg plaats.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	<p>Wegontwerp - fietsverbindingen</p> <p>Dat er over de Lek ook ruimte komt voor de fiets is prachtig. Door het aanleggen van Rijkswegen is er zoveel vernield in het fietsnetwerk dat een compensatie niet meer dan logisch is. Het is vergelijkbaar met natuurcompensatie. Wij zijn blij dat Rijkswaterstaat anno 21 eeuw deze verantwoordelijkheid op zich neemt en hopen wel dat de fietsaansluiting gerealiseerd wordt. Misschien kan in het hele trace nog eens goed gekeken worden of er nog meer fietskortsluitingen aan te brengen zijn. Of compensatie door vroegere afsluitingen. Ook dit in relatie met fietsersbond, provincies en gemeentes.</p> <p>Als fietsers vinden wij vaak schadelijke gevolgen. Omrijden, inademen vieze lucht en fietsen in de herrie. Graag geen fietspaden parallel aan een rijksweg, behalve bij bruggen over rivieren en elders er haaks overheen of onderdoor, en dan niet zoals bij de A12 Bunnik met een trap. Dit laatste kan met een E-bike al helemaal niet. Zo ontbreekt er in Houten bijvoorbeeld een historische fietsverbinding richting kasteel Heemstede. Bij op- en afritten van rijkswegen hebben fietsers vaak hinderlijk lange wachttijden. Hier zouden ongelijkvloerse passage's in het tracebesluit moeten worden opgenomen.</p>	<p>In het Tracébesluit worden huidige fietsverbindingen, fietskruisingen en fietsroutes gerespecteerd. Daarnaast wordt er over de Lek een nieuwe fietsverbinding aangebracht. Uitgangspunt binnen het Tracébesluit is om de huidige fietsnetwerk te respecteren en eventuele negatieve effecten op de fietsverbindingen te compenseren binnen het daarvoor gestelde taakstellend budget. Daar voldoet dit Tracébesluit aan. Eventuele extra maatregelen, zoals het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen, passen niet binnen het taakstellend budget.</p>
ZWE-00371	1	<p>In de huidige plannen is voorzien in een nieuw fietspad zuid-noord aan de oostzijde van de nieuwe brug. Wij vinden dat daaraan een aantal grote bezwaren kleven en verzoeken daarom dringend af te zien van de aanleg van deze fietsverbinding in de bestaande verbinding aan de westzijde geschikt te maken voor twee richtingen gebruik volgens de geldende normen. Dit sluit aan bij het huidige, weliswaar niet formeel geoorloofde gebruik en gaat zorgen voor veilige, directe en comfortabele fietsverbinding. Het fietspad vanaf de brug naar/van Raamsdonksveer is al 2-zijdig tot aan de rotonde bij Geertruidenberg. Het meeste utiliteitsverkeer vindt plaats tussen Hank en Raamsdonksveer en in mindere mate tussen Dussen en R'Veer. Recreatieve fietsers, waaronder veel toerrenners waaiëren alle kanten op. In de nu voorliggende plannen moeten de fietsers vanaf R'Veer naar de brug een oversteek bij de nieuwe rotonde maken en daarna via een wel erg gezochte oplossing een slingerende lange klim in het talud maken om op brug-hoogte te komen. Wij vinden dat niet alleen niet comfortabel maar ook sociaal onveilig. Daarom pleiten we met de gemeenten Geertruidenberg en Werkendam en het Dongemondcollege voor de 2-zijdige oplossing aan de westzijde aan de bestaande brug. Het omrijden voor de fietsers naar of van Dussen is overbrugbaar en kan via bestaande verbindingen verlopen, waarbij ook de aansluitende fietspaden natuurlijk op de juiste breedte gebracht moeten worden. Naar onze mening mag een verbreding van de A27 t.b.v. het snelverkeer, niet tot achterstelling van de fietser leiden.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een 2-richtingenfietspad aan de westzijde van de (geheel vernieuwde) Keizersveerbrug. Het 1-richtingenfietspad aan de oostzijde vervalt en wordt niet teruggebracht.</p>
ZWE-00373	1	<p>Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerp-tracébesluit?</p> <p>Geluidsoverlast verkeer A27 is niet gemeten maar daarbij is uitgegaan van modellen. Dit is geen juiste weergave van de werkelijkheid. Volgens het tracébesluit is het geluid van het verkeer momenteel 65 decibel en wordt de geluidsoverlast in de nieuwe situatie teruggebracht naar ca. 58 decibel. Onze eigen metingen geven andere, veel hogere decibellen aan, nl. tussen de 75 en 85 decibel. De geluidswal die opgenomen is in het plan heeft een hoogte van 2 m. Dit lijkt in het kader van eerder gemaakte opmerking over de metingen onvoldoende hoog. Ook het aanzien van de geluidswal is niet duidelijk. Deze dient een acceptabele uitstraling te krijgen, bijvoorbeeld door deze te bedekken met groen. Bijvoorbeeld naar het voorbeeld van de geluidswal door Vlijmen (NB). Door een goede geluidswal met natuurlijke begroeiing met combinatie van geluidsarm asfalt, waardoor het geluid wordt gedempt, blijft het prettig wonen, heeft de afscheiding met de snelweg en bruk een prettige uitstraling. De uitstraling dient landelijk en rustig te blijven.</p> <p>Voorts blijft de huidige brug in het nieuwe tracé hergebruikt. Deze brug heeft een stalen constructie die eveneens geluidsoverlast geeft op het moment dat het verkeer over de drempels in de brug rijdt. In het gehele besluit is de geluidsoverlast van de huidige constructie van de brug, die in de nieuwe situatie gehandhaafd blijft, niet meegenomen terwijl dit aanzienlijk is.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoor geluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>De vormgeving van geluidschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug op deze locatie is het niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de betreffende bomen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal nader gedetailleerd worden bepaald op welke locatie werkterreinen noodzakelijk zijn. De uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren. Ook wordt op dat moment bezien of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de (verkeers)veiligheid te waarborgen. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	2	<p>Dagelijks fietsen honderden scholieren van Brabant over de brug bij Gorinchem naar Gorinchem. Bij de Theetuin Binnen &amp; Buiten en de fietsoprit wordt in het tracebesluit een werkterrein ingetekend voor de aannemer om bouwmaterialen, keten en andere benodigheden te plaatsen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden. Er vindt daardoor veel bedrijvigheid plaats met grote wagens en materieel. De vraag is of en op welke wijze rekening is gehouden met de veiligheid van alle fietsers/scholieren.</p>	<p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug op deze locatie is het niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd waarmee de betreffende bomen niet meer binnen het ruimtebeslag van het TB vallen. In de uitvoeringsfase van het project zal nader gedetailleerd worden bepaald op welke locatie werkterreinen noodzakelijk zijn. De uitvoerder zal hierover in overleg treden met betrokken grondeigenaren. Ook wordt op dat moment bezien of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de (verkeers)veiligheid te waarborgen. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beschermde natuurwaarden en, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	3	<p>Bovendien bestaat momenteel deze ruimte uit een prachtige groenstrook met hoge bomen. Deze bomen ontnemen bewoners en recreanten van het Kerkeinde het zicht op de A27 en de brug en geven het geheel een landelijk en rustig karakter. Hoe wordt omgegaan met dit groen? Wordt gegarandeerd dat dit behouden blijft?</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	4	<p>Ook in het belang van de dieren die daar gehuisvest zijn zoals de reeën en de vele vleermuizen die daar vliegen. Is er rekening mee gehouden waar deze dieren verblijven? Is er onderzocht of het gebied dat staat ingetekend als werkruimte voor de aannemer geen zomer of winterverblijfplaats is voor vleermuizen?</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	5	<p>Door de jarenlange overlast en de toename van het verkeer als het tracé af is, een waardevermindering van onze woning. Bovendien zal het gedurende de werkzaamheden onmogelijk zijn om ons huis te verkopen.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Belidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	6	<p>geluidsoverlast na afronding van de werkzaamheden; omdat het wegverkeer zal toenemen met de aanleg van meer rijstroken en een tweede brug. Verkeer zal toenemen op de A27; als gevolg van een verbeterde doorstroming zal verkeer vanuit het zuiden richting Utrecht voor de A27 kiezen in plaats van de A2, om de huidige files aldaar te vermijden.</p>	<p>In de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het (Ontwerp) Tracébesluit is rekening gehouden met de verkeersnetwerkeffecten van het project A27 Houten-Hooipolder. Dat wil zeggen dat het extra verkeer dat als gevolg van de verbreding van de A27 en de aanleg van een extra brug via de A27 gaat rijden in het onderzoek en de bepaling van de noodzakelijke geluidmaatregelen is meegenomen.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	7	<p>In de nabijheid van mijn woning gaat flora en fauna verloren. Momenteel hebben wij fazanten, hazen, groene en bonte spechten, vossen, uilen, roofvogels, reigers en soms zelfs een ree die tussen de brug en mijn woning lopen. Een heel aantrekkelijk gezicht voor ons en de reden waarom wij aan het Kerkeinde zijn gaan wonen. Dit alles zal verloren gaan in de komende jaren door overlast van de werkzaamheden.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	8	<p>Wij maken ons zorgen of - wanneer de werkzaamheden aan de A27 en de Merwedebrug van start gaan - de komende jaren de huidige rustige en landelijke uitstraling van het kerkeinde richting Sleeuwijk gewaarborgd blijft. Ik behoud mij het recht voor u aansprakelijk te stellen voor alle mogelijke schade die wij de komende jaren oplopen als gevolg van de werkzaamheden aan de A27 en de Merwedebrug. De ingetekende ruimte voor de aannemer betekent hoe dan ook grote overlast voor ons. Deze ruimte kan beter worden toegewezen aan de westkant van de Merwedebrug. Aan deze kant is veel meer ruimte door de akkers die daar liggen en dat betekent veel minder overlast voor ons.</p>	<p>In het TB wordt, anders dan in het OTB, de Merwedebrug volledig vervangen. Voor het realiseren van een nieuwe brug is het op deze locatie niet meer noodzakelijk om een werkterrein in het TB op te nemen. Het werkterrein is dan ook van de kaart van het TB verwijderd. In de uitvoeringsfase van het project zal nader gedetailleerd worden bepaald op welke locatie werkterreinen noodzakelijk zijn. Tijdens de uitvoering dient de aannemer rekening te houden met de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaai.</p> <p>De TB-grenzen zijn ten opzichte van het OTB aangepast, waardoor er geen gronden meer nodig zijn van het perceel Baileybrugweg 2, Raamsdonksveer.</p>
ZWE-00374	1	<p>Grondvererving</p> <p>Van alle cliënten wordt — in meerdere of mindere mate — gevraagd een deel van hun eigendommen in te leveren vanwege het tracé opgenomen in het OTB. Voor inspreker betekent dit concreet dat de nu nog bestaande uitbreidingsmogelijkheden van het pand volledig komen te vervallen.</p>	<p>De TB-grenzen zijn ten opzichte van het OTB aangepast, waardoor er geen gronden meer nodig zijn van het perceel Baileybrugweg 2, Raamsdonksveer.</p>
	2	<p>Bereikbaarheid</p> <p>Los van het feit dat de percelen van alle cliënten in waarde verminderen door het verkleinen van hun perceel, staat vast dat zij allen hinder ondervinden van de keuze die is gemaakt voor de hernieuwde aansluiting Geertruidenberg en de effecten daarvan op het onderliggende wegennet en de bereikbaarheid van hun bedrijven. Cliënten zijn van mening dat door de voorliggende ontsluiting het zuidelijk gedeelte van het bedrijventerrein De Pontonnier volledig zal worden ingesloten door nieuwe (snel)wegen en een eiland zal worden tussen wegen in en in een isolément zal terechtkomen. De stedenbouwkundige structuur van het bedrijventerrein De Pontonnier wordt daarmee gewild aangedaan. De effecten die dat heeft voor de bereikbaarheid van de bedrijven, is geenszins in de beoordeling betrokken en/of althans blijkt in het geheel niet uit de toelichting.</p>	<p>Ten opzichte van het OTB is de rotonde op de Werfkampenseweg naar het zuiden verplaatst. De bereikbaarheid van de bedrijven blijft gegarandeerd.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>3 Inpassing - parkeren Ook het aantal parkeerplaatsen aanwezig op het bedrijventerrein De Pontonnier wordt aanzienlijk verlaagd (van circa 60 naar 20 stuks). Dat is voor een bedrijventerrein waar een groot aantal mensen aan het werk zijn, onaanvaardbaar.</p> <p>Inpassing - afstemmen op kadastrale perceelsgrenzen In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken welke inventarisatie anders dan een kadastrale ondergrond, is uitgevoerd om te kunnen beoordelen waar sprake is van welke bedrijven en welke alternatieven er zijn om deze bebouwing en bedrijfsvoering intact te laten. Verzocht wordt alsnog tot een dergelijke inventarisatie over te gaan en de plannen daarop zo nodig aan te passen.</p> <p>Inpassing ontsluiting De bestaande ontsluiting wordt zowel vanuit westelijke als oostelijke richting aangepast en verplaatst in een vorm die verkeerstechnisch onacceptabel is. Er worden twee rotondes toegevoegd (een ten westen en een ten oosten van de A27) en de bestaande ontsluiting wordt een doodlopende weg.</p> <p>Dat is uiteraard onacceptabel voor de bereikbaarheid van een bedrijventerein dat geheel afhankelijk is voor de bereikbaarheid van vrachtverkeer en groot transport. Verschillende bedrijven exploiteren op het bedrijventerrein een bedrijf dat grotendeels afhankelijk is van groottransport en bieden werkgelegenheid aan personeel waarvoor voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn.</p> <p>Inpassing rangeer- en parkeermogelijkheden Behalve de inperking van de omvang van hun eigendom en de slechte bereikbaarheid is ook sprake van het vervallen van de parkeer- en rangeervoorziening nabij het pand Baileybrugweg 13. Dit is een voor het bedrijventerrein noodzakelijke voorziening die als deze komt te vervallen, de bedrijfsvoering op het bedrijventerrein sterk onder druk zal zetten. Het bedrijventerrein De Pontonnier voorziet voor in belangrijke mate in werkgelegenheid en is daarmee een belangrijke economische pijler voor Geertruidenberg. Door het doen vervallen van de parkeer- en rangeervoorzieningen, de aanleg van obstakels als extra rotondes en een doodlopende weg, wordt de bedrijvigheid en daarmee de werkgelegenheid op het bedrijventerrein De Pontonnier onnodig zwaar geschaad. Daar is onvoldoende bij stilgestaan.</p> <p>Eén van de rotondes die voor deze onbegrijpelijke constructie moet worden aangelegd, doorkruist voorts de eigendommen van verschillende bedrijven. Op de locatie waar de Werfkampenseweg aansluit op de rotonde van de nieuwe aansluiting constateren we dat deze weg bedoeld is voor zowel de ontsluiting van en naar de A27 (vrachtverkeer en personenverkeer), maar ook het landbouwverkeer. Die combinatie is ondoordacht en o.i. niet acceptabel.</p>	<p>In het Tracébesluit is het ontwerp voor de nieuwe afrit anders vormgegeven zodat de bestaande bedrijven aan de Baileybrugweg en de Werfkampenseweg niet meer worden geraakt. De rotonde is in zuidelijke richting verplaatst tegenover de Aanwassenweg. Hierdoor ontstaat meer ruimte op het bedrijventerrein en wordt de bedrijfsvoering en parkeervoorzieningen van insprekers niet meer geraakt.</p>
	<p>4 Inpassing voersilo's Voor cliënt van Beek betekenen de in het OTB opgenomen maatregelen dat hem de mogelijkheid wordt ontnomen om aan de achterzijde van zijn perceel voersilo's te plaatsen. Hij heeft bij de indeling van zijn terrein met opzet dat achtergelegen deel vlak gehouden, zodat daar silo's kunnen worden geplaatst en de voeropslag ook bereikbaar is. Voorts heeft mijn cliënt naast de jongveestal aanwezig op het perceel een perceel dat geheel is omheind. Daar gaan de kalveren die voor het eerst naar buiten komen naar buiten. Dit omdat ze daar in een vrij beschermde omgeving zonder al te veel prikkels kunnen wennen. Ook die mogelijkheid komt te vervallen. Tot slot komen ook een aantal paden van en naar zijn perceel in gebruik voor zijn vee, te vervallen, waardoor de bedrijfsvoering wordt bemoeilijkt.</p>	<p>Het ontwerp van de nieuwe afrit Hank is in het Tracébesluit anders vormgegeven. De rotonde is in zuidelijke richting verplaatst en ligt nu ter hoogte van de Aanwassenweg. De voersilo's van inspreker worden hierdoor niet meer geraakt.</p>
	<p>5 Alternatieven afweging Het bestuderen van alternatieve mogelijkheden voor de ontsluiting die al deze genoemde negatieve consequenties voor cliënten tot gevolg heeft, wordt node gemist. Wij zijn van mening dat de keuze die in de toelichting kort wordt beschreven volstrekt onvoldoende is gemotiveerd maar in ieder geval is duidelijk dat er rechtstreeks is aangekoerst op één oplossing namelijk een alternatief maken voor de verbinding tussen de huidige twee aansluitingen zonder een afweging van de effecten die een dergelijke wijziging heeft op het onderliggende wegennet en de bereikbaarheid van de bestaande bedrijvigheid.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2 en naar het punt hieronder.</p> <p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	<p>6 Algemene bezwaren cliënten Behalve dit specifieke belang van cliënten wil ik ook een aantal algemene bezwaren tegen het OTB aangeven.</p> <p>1.. Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen namens cliënten bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerpbesluit zoals dat thans voorligt te onderbouwen</p>	<p>Op 1 januari 2012 is de Tracéwet gewijzigd. Deze wijziging had tot doel het advies van de Commissie Elverding (de zgn. Sneller&amp;Beter-aanpak) te implementeren. De wijziging diende een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten.</p> <p>Deze wijziging van de Tracéwet zou voor het project A27 Houten-Hoopolder betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een vergevorderd stadium van verkenning, toch opnieuw gestart zou moeten worden met de - nu wettelijk vastelede - verkenning en bijbehorende Startbeslissing. Dit zou in proceduredit een forse stap terug zijn.</p> <p>Om dit te voorkomen is het project A27 Houten-Hoopolder aangewezen bij besluit van 13 december 2012 (Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012) als project als bedoeld in artikel III, tweede lid van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet was namelijk geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. De op dat moment lopende verkenning kon voor die projecten, waaronder A27 Houten-Hoopolder, voortgezet worden.</p>
	<p>7 2. Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van allen verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen. We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Wij vinden daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden gezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.</p>	<p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>8 3. In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief bezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn: een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Wij zijn van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.</p>	<p>Zie de beantwoording van het vorige zienswijzepunt.</p>
	<p>9 4. Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan kunnen we constateren dat een aantal oplossingen is gekozen waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet. De constructie in de vorm van een parallelbaan ter hoogte van de aansluiting Hank en degewijzigde situatie ter hoogte van de aansluiting Werkendam is erg gekunsteld en is vooral ingegeven door het streven het aantal aansluitingen op de A 27 te verminderen en het lokale wegennet te gebruiken om de verkeersdoorstroming te bevorderen. Zorgelijk zijn de effecten die de gewijzigde situaties bij de aansluitingen Nieuwendijk, Hank en Werkendam met zich meebrengen. De nieuwe situatie ten oosten van de A 27 zal betekenen dat nodeeloos een aantal percelen worden doorsneden, er sprake zal zijn van extra verkeer en ook van het gevaar van sluipverkeer. Verder is de ontsluiting en de bereikbaarheid van woningen en van percelen richting de A 27 sterk verminderd, zo niet praktisch onmogelijk geworden.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van Zienswijzepunt 7. In het Tracébesluit wordt de oostelijke afrit van de aansluiting Hank (nr. 21) verplaatst zodat deze direct op de N283 aansluit. Deze wijziging is nodig vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Daarmee komen de toe- en afrit weer bij elkaar te liggen. Het aantal aansluitingen op de A27 blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Alle verkeers- en milieueffecten van de wegaanpassingen zijn onderzocht en indien nodig (als normen worden overschreden) zijn maatregelen toegepast. In situaties waarin de ontsluiting van percelen wordt aangetast, wordt deze hersteld.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	<p>10 OTB - Crisis- en herstelwet Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het OTB.. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "monddood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.</p>	<p>Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).</p>
	<p>11 5. Ten aanzien van het aspect geluidhinder lijkt het alsof er een uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van dat onderzoek blijkt dat zich over het algemeen geen negatieve effecten ten aanzien van de geluidhinder voordoen. Het onderzoek en de daaruit getrokken conclusies zijn echter gebaseerd op aannames over verkeersintensiteiten en rijpatronen. Bovendien is gecorrigeerd vanwege gebruik van "stil asfalt", stillere auto's etc.. Er is evenwel niet voorzien in een worst case scenario waarin de toename van het verkeer veel groter zal zijn dan thans wordt aangenomen, de correcties in de praktijk geheel anders zullen liggen (het aantal oosteuropese vrachtwagens dat niet aan de Europese normen voldoet neemt dagelijks toe) en de belasting van het onderliggende lokale wegennet veel groter zal zijn omdat nieuwe rijpatronen worden benut. Als gevolg van een dergelijk scenario zal de overlast op het gebied van het geluid veel groter zijn dan thans aan de orde is. Er is door het ontbreken van alternatieve scenario's in dit verband niet ingegaan op deze worst case benadering. Dat betekent dat het besluit niet kan worden getoetst op zijn maximale effecten en om die reden onduidelijk is. Bovendien zijn de effecten van de fly-overs, de verkeerspleinen en andere van het A27 traject afwijkende verkeersvoorzieningen niet in het geluidsonderzoek betrokken, terwijl deze wel onderdeel uitmaken van het OTB/MER. Ook het sluipverkeer naar het onderliggende wegennet is niet in het onderzoek betrokken.</p>	<p>De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per et-maal). Het project (inclusief fly-overs, knooppunten, aanpassingen in het onderliggend wegennet, etc) en de omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v. TB. De onderliggende wegen die in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder aangepast of nieuw aangelegd worden, is conform de Wet geluidhinder getoetst of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.</p> <p>De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Deze referentiepunten zijn inclusief de maximaal toegestane geluidproductie voor het betreffende referentiepunt vastgelegd in het geluidregister. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden vanwege met name de toename van het verkeer. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen". Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast. Gezien het voorgaande zijn controleberekeningen ter plaatse van individuele woningen niet nodig.</p>
	<p>12 6. Feitelijk geldt hetzelfde voor de passende beoordeling gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarin zijn sec de effecten van de verbreding van de A27 betrokken voor zover het gaat om de tracégrens en niet de effecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Dit terwijl deze effecten wel rechtstreeks voortvloeien uit het voorliggende besluit en derhalve daaraan toe te rekenen zijn.</p>	<p>In het verkeersmodel en het geluidmodel zijn niet alleen de effecten van de verbreding van de A27 opgenomen maar is tevens rekening gehouden met de effecten van deze verbreding op het onderliggend wegennet. De zogenaamde netwerkeffecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn dus in de onderzoeksresultaten meegenomen.</p>
	<p>13 7. De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof zijn onvoldoende onderzocht. Het project 'A27 Houten - Hoopolder' is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A27 Houten-Hoopolder zoals dat is opgenomen in de 7e NSL melding. O.a. de verbindingsboog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof.</p>	<p>Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten -Hoopolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hoopolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	<p>14 Oplossingsrichting-voorstel wegontwerp Behalve het leveren van kritiek op de voorliggende OTB en het concrete verzoek om de onvolledigheden in de onderzoeken en besluitvorming in de komende periode alsnog te herbezielen, wil ik namens cliënten ook een concrete oplossingsrichting aandragen. Cliënten nemen aan dat gelet op de hiervoor geschetste opmerkingen en bij een bezichtiging ter plaatse het besef zal groeien dat aanleg van het tracé op deze wijze onaanvaardbaar en onverantwoord is. Cliënten nodigen u dan ook uit om ter plaatse te komen kijken en met cliënten een dialoog aan te gaan om tot een voor alle partijen acceptabele oplossing te komen.</p> <p>Nu het perceel van cliënt Bouwens in het voorliggende voorstel reeds geheel doorsneden wordt en de woonlocatie vanwege geluid, fijnstof, woon- en leefklimaat etc. bij het doorgaan van dit tracé toch al niet als verantwoord kan worden beschouwd en dus tot aankoop of onteigening zou moeten leiden, zou het een oplossing kunnen zijn om dit gehele perceel aan te kopen en als ondergrond voor de tracéontwikkeling te betrekken. Op die wijze ontstaat meer ruimte voor de aanleg van de wegenstructuur zodanig dat de bereikbaarheid van zowel de agrarische percelen van de heer van Beek en andere omliggende agrariërs geregeld kan worden, de bereikbaarheid van de Baileybrugweg behouden kan blijven zonder inbreuk te doen op de eigendomsrechten van cliënten b, c en d en de parkeer- en raag- ergelegenheid op het bedrijventerrein De Pontonnier ongemoeid kan blijven.</p>	<p>Aangezien geen gronden van inspreker nodig meer zijn (zie hiervoor) is dit zienswijzepunt niet langer actueel.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00375	1	<p>Oostbaan van de A27</p> <p>Wij constateren dat de oostbaan van de A27 buiten de scope van het project is komen te vallen. Wij constateren dat de reistijdfactor op het traject Everdingen Houten met 10% toeneemt. Wij spreken daarom onze zorgen uit voor de bereikbaarheid van onze regio en willen dit deel van het traject graag alsnog binnen de scope van het project brengen. De Reistijdfactor Houten – Everdingen blijft gelijk ten opzichte van situatie zonder project. Ook na de capaciteitsuitbreiding kan een betrouwbare reistijd op de A27 niet te allen tijde worden gegarandeerd. Welke aanvullende maatregelen worden onderzocht om de kans op betrouwbare reistijden te verhogen?</p>	<p>De oostbaan van de A27 tussen Everdingen en Houten maakt geen onderdeel uit van het door de Minister vastgestelde voorkeursalternatief (2014). De Minister heeft op 20 februari 2017 besloten dat de complete Hagesteijnsebrug wordt vervangen. Daarmee is een gedeelte van de oostbaan, voor zover benodigd om de oostelijke Hagesteijnsebrug te vervangen en het wegalignement te laten aansluiten op de bestaande situatie, binnen het plangebied van het TB opgenomen. Het TB voorziet niet in een capaciteitsuitbreiding of andere maatregelen. De nieuwe Hagesteijnsebrug wordt overigens wel toekomstvast ontworpen en biedt ruimte voor eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding op dit traject.</p>
	2	<p>Fietsverbinding over de Lek</p> <p>Op dd. 2 november 2015 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen om een fietsverbinding over de Lek, aansluitend aan de wegverbreding te realiseren en met RWS naar een mogelijkheid tot realisatie te onderzoeken. Vervolgens is op dd. 23 november 2015 in de Tweede Kamer een amendement van het lid Hoogland aangenomen om de fietsverbinding toe te voegen aan het project. Via het amendement Hoogland is op de begroting is € 5,5 mln. beschikbaar gesteld, geraamd voor 50% van de kosten van de verbinding.</p> <p>Op basis van deze besluitvorming en in goed overleg met Rijkswaterstaat heeft de provincie in overleg met de gemeenten Houten, Nieuwegein en Vianen en de Fietsersbond de randvoorwaarden voor de fietsverbinding bepaald. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsverbinding tussen de Achterweg in Nieuwegein en de Brugstraat in Vianen binnen de genoemde bedragen aan het project toe te voegen is in uitvoering.</p> <p>Wij vragen u om een fietsverbinding over de Lek, fysiek gekoppeld aan de 2e Hagesteijnsebrug, mee te nemen in het Tracébesluit en het projectgebied voor het Tracébesluit uit te breiden. Deze brug heeft tot doel de verbinding tussen Vianen en Houten te verbeteren. Daarnaast willen wij de mogelijkheid verkennen om werk-met-werk te maken door aan de oostzijde van de A27 een losse fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren. Wij willen samen met u nader invulling geven aan de uitwerking van de plannen. Graag gaan wij met u een bestuursvereenkomst aan om de grenzen van de verschillende opdrachtgeverssituaties, eigendommen en de beheersituatie vast te leggen. Basisprincipe is hierbij de gebruikelijke beheer en onderhoudsstatus.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een fietsverbinding over de Lek. De nieuwe westelijke Hagesteijnsebrug is daarvoor voorzien van een tweerichtingen fietspad. Dit fietspad sluit in Nieuwegein aan op de Lekdijk-Oost en in Vianen op de Brugstraat. Het realiseren van een fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal is geen onderdeel van de scope van het project A27 Houten - Hooipolder. Ten behoeve van de (voorbereiding)realisatie zal nauw contact onderhouden worden tussen Rijkswaterstaat, provincie Utrecht (als contactpersoon namens de regio) en betrokken gemeenten om te verkennen of er mogelijkheden zijn om werk met werk te maken.</p>
	3	<p>Geluid</p> <p>Het OTB Houten Hooipolder sluit aan op het plangebied van de planstudie Ring Utrecht A27/A12. Voor de Ring Utrecht heeft de minister € 15 mln. voor bovenwettelijke inpassingsmaatregelen beschikbaar gesteld. Deze middelen worden zo veel mogelijk ingezet om de geluidseffecten in het plangebied te verminderen. Ter hoogte van Houten wordt aan de oostzijde van de A27 waarschijnlijk een bovenwettelijk geluidsscherm gerealiseerd. Het effect van het scherm is een geluidsafname in het westelijke deel van Houten. Het effect kan naar ons idee vergroot worden als geluidsmaatregelen getroffen worden op de Houtensebrug. Deze brug zorgt voor relatief veel geluidsoverlast als gevolg van de verouderde voegovergangen. Een maatregel die wij wenselijk vinden, is het realiseren van stille voegovergangen op de Houtensebrug over het Amsterdam Rijnkanaal.</p>	<p>Ter hoogte van Houten wordt op de westelijke rijbaan van de A27 ten noorden (km 68,4-67,45) en ten zuiden (km 67,18-64,90) van de brug geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) aangebracht. Op de brug zelf en op de oostelijke rijbaan aan weerszijde van de brug hoeven er, zoals het uitgevoerde akoestische onderzoek laat zien, geen geluidreducerende maatregelen aangebracht te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Het vervangen van de bestaande voegovergangen door stillere voegovergangen maakt geen onderdeel uit van het project.</p>
	4	<p>Belang zonnepanelen</p> <p>Wij onderschrijven het idee om gezamenlijk met maatschappelijke partners een bijdrage te leveren aan verduurzamen van de regio. Door rond de snelwegen energievoorzieningen te creëren kunnen diverse voordelen behaald worden op het gebied van klimaat. De gemeente Houten vindt het wenselijk dat geluidschermen in de vorm van zonnepanelen worden benut voor het opwekken van zonne-energie.</p>	<p>In het kader van de duurzaamheidsopgave bij de voorbereiding van de realisatie wordt de suggestie van inspreker om geluidschermen te voorzien van zonnepanelen meegenomen.</p>
	5	<p>Natuurcompensatie</p> <p>Bij omvangrijke projecten als deze wegverbreding is er altijd de behoefte Houten wil graag meedenken over de uitwerking van de compensatie en ziet daarvoor goede mogelijkheden op het Eiland van Schalkwijk.</p>	<p>Onderdeel van het Tracébesluit is de verplichte natuur compensatie en mitigatie als gevolg van vernietiging of aantasting van bestaande waarden. Een deel van de compensatie en mitigatie vindt plaats binnen de begrenzing van het Tracébesluit en een deel mag en kan elders plaatsvinden. Hierover lopen gesprekken tussen Rijkswaterstaat en betrokken stakeholders (zoals de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant, Staatsbosbeheer en gemeenten). De verwachting is dat de natuurcompensatie elders kan worden gerealiseerd zodat van het gewaardeerde aanbod van de gemeente Houten voorsnog geen gebruik gemaakt zal worden.</p>
	6	<p>Relatie A27/A12 Ring Utrecht</p> <p>Wij vragen aandacht voor samenhang en geluidhinder nabij de Houtensebrug.</p> <p>(Verkeers) hinder tijdens de bouw</p> <p>Gezien de lange realisatieperiode van de A27 Houten – Hooipolder is het beperken van omgevingshinder van groot belang. Wij vragen u aandacht te hebben voor het borgen van de doorstroming op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet gedurende de realisatieperiode zodanig dat er geen verslechtering van de leefomgeving zal optreden. Wij treden graag met u in overleg over de locaties van bouw- en werkterreinen.</p>	<p>Er wordt over de (voorbereiding van de) realisatie afgestemd tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Houten. Daarbij is specifiek aandacht voor de voorziene hinder en maatregelen die in relatie hiermee worden uitgevraagd aan de uitvoerend aannemer(s). Daarnaast zijn de locaties van bouw- en werkterreinen onderwerp van gesprek en afstemming. Het Tracébesluit biedt hiervoor enkele opties, maar het is aan de uitvoerend aannemer(s) om de noodzakelijk geachte terreinen daadwerkelijk beschikbaar te krijgen.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 afgerond.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>Het akoestisch model cf. de voorgeschreven standaard maakt geen onderscheid in constructietype (beton, staal) van de bruggen. Ook voegovergangen worden in het model niet meegenomen. De geluidbelasting als gevolg van het verkeer dat de brug passeert wordt uiteraard wel meegenomen in het geluidonderzoek. De geluiduitstraling van de constructie van de stalen bruggen is niet bepalend voor de hoogte van de geluidbelasting en de toetsing aan de geldende geluidnormen. De constructie heeft wel invloed op de frequentieverdeling en daarmee op de beleving van het geluid. Dit maakt echter geen onderdeel uit van het wettelijke toetsingskader.</p>
ZWE-00376	1	<p>In het akoestisch onderzoek is het effect van de bruggen niet meegenomen. Aangegeven is dat dit niet gebruikelijk is bij akoestische onderzoeken, maar wetende dat het effect in de huidige situatie al groot is voor bijvoorbeeld de kern Sleeuwijk is het vanuit zorgvuldigheid een vereiste het effect van de brug mee te nemen in het onderzoek. Zeker omdat hergebruik van stalen bruggen niet vaak voorkomt en wellicht daardoor de geluidseffecten van de voegovergangen en de brug zelf onderbelicht zijn in de landelijke methodiek. Dit staat beschreven in de bijgevoegde brief met de gehele zienswijze van gemeente Werkendam. Deze is per post aangeboden maar hierbij ook digitaal.</p>	<p>Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van de huidige situatie. Het effect van de bruggen is niet meegenomen omdat het effect van de bruggen op de geluidbelasting als gevolg van het verkeer dat de brug passeert wordt uiteraard wel meegenomen in het geluidonderzoek. Het effect van de bruggen op de geluidbelasting is niet bepalend voor de hoogte van de geluidbelasting en de toetsing aan de geldende geluidnormen. De constructie heeft wel invloed op de frequentieverdeling en daarmee op de beleving van het geluid. Dit maakt echter geen onderdeel uit van het wettelijke toetsingskader.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	2	Verder is het onderzoek Archeologie en Cultuurhistorie niet juist uitgevoerd, zie bijgevoegde memo.	Het ten behoeve van het Tracébesluit opgestelde bureauonderzoek archeologie en het deelrapport archeologie zijn voorgelegd aan het bevoegd gezag. In dit geval het ministerie van Infrastructuur en Milieu (thans Infrastructuur en Waterstaat), geadviseerd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Op basis van deze uitgevoerde toetsing zijn de genoemde rapporten afgerond en bij het Tracébesluit opgenomen. Ten behoeve van de (voorbereiding) realisatie wordt een plan van aanpak booronderzoek opgesteld en voor goedkeuring voorgelegd aan het bevoegd gezag. Opvolgend wordt het booronderzoek uitgevoerd. In die fase zal nadere afstemming plaatsvinden met uw gemeente.
	3	Het belang van de fietsers ten oosten van de A27 bij de huidige afrit en het belang van de fietsers in noordelijke richting over de Bergsche Maas (Keizersveersebrug) zijn niet goed meegenomen. De huidige overstek bij de Tol is voorzien van verkeerslichten en angezien functioneel terug moet komen wat er nu is, is het niet toelaatbaar dat er een ongeregelde overstek komt terwijl de snelheid van het verkeer door het weghalen van de op- en afrit juist omhoog zal gaan. De fietsroute vanuit gemeente Geertruidenberg naar gemeente Werkendam over de Keizersveersebrug wordt verslechterd door het moeten oversteken van de afrit (voor autoverkeer vanuit het noorden) en de omrijdtijd door de slinger naar de brug toe neemt toe. Wetende dat in de huidige situatie vanwege de kortste en veiligste route de fietsers in noordelijke richting via de westzijde van de brug gaan, neemt dat met het voorgestelde ontwerp alleen maar verder toe. Gepleit wordt daarom het westelijke fietspad te verbreden zodat het voor twee richtingen gebruikt kan worden op een veilige manier.  Verder wordt door het toevoegen van een aantal rotondes het belang van de lange transporten in ons gebied over het hoofd gezien. Vanuit verkeersveiligheid is de gemeente Werkendam voorstander van de rotondes, maar wetende dat het vrachtverkeer een kwart of driekwart rond moet rijden zien we problemen komen voor de bereikbaarheid voor transportverkeer. Onze gemeente kent veel bedrijven waar lange transporten van en naar plaats hebben en ook uitvoerders van deze transporten zijn in onze gemeente gevestigd. Het gaat zowel om de aansluitingen bij Hank (#21), Nieuwendijk (#22) als Sleuwijk (#23).	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het ontwerp behorend bij het Ontwerp-Tracébesluit was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting en het kruispunt, volgens de geldende ontwerpverplichtingen geen verkeerslicht nodig bij de kruising van het fietspad met de Tol. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het Tracébesluit zijn de verkeerslichten weer teruggebracht ten behoeve van een optimale verkeersveiligheid. Het Tracébesluit voorziet in een tweerichtingen fietspad op de nieuwe westelijke Keizersveersebrug ter vervanging van de bestaande eenrichtingen fietspaden op de bestaande Keizersveersebrug west en oost. Op de nieuwe oostelijke Keizersveersebrug wordt geen fietspad teruggebracht. Op beide rotondes bij de aansluiting Hank (nr. 21) wordt rekening gehouden met het passeren van bijzonder transport. Hiervoor is het middenland aangepast. Bij de aansluiting Nieuwendijk (nr. 22) is bij de oostelijke aansluiting eveneens rekening gehouden met het passeren van bijzonder transport. Bij de aansluiting Werkendam (nr. 23) zijn zowel de oostelijke als westelijke aansluiting (beide middels een rotonde) uitgerust op het passeren van bijzonder transport.
	4	Met het voorgestelde verplaatsen van de oostelijke afrit bij Hank zullen de verkeersstromen in de kern Hank veranderen. Graag zien we een duidelijke uitleg van de noodzaak van het verplaatsen en in het Tracébesluit maatregelen om de effecten op veiligheid en leefbaarheid van de Jachtsloot/Kerkstraat te compenseren. Hierbij verzoeken we nadrukkelijk het effect op gebied van geluid- en luchtkwaliteit door de verplaatsing van de aansluiting voor de bewoners van de Keizer Napoleonweg te onderzoeken. De routes van de vrachtwagens van en naar het chauffeurscafe Napoleon zal effect hebben op de bewoners en dat is niet goed in beeld gebracht.	In het Tracébesluit wordt de oostelijke afrit van de aansluiting Hank (nr. 21) verplaatst zodat deze direct op de N283 aansluit. Dit is het resultaat van een integrale afweging. Daarmee komen de toe- en afrit weer bij elkaar te liggen. Het behouden van de huidige locatie van de afrit leidt met de toepassing van de spitstrook, die start voor de Keizerveersebrug, tot een niet goed te bewerkstelligen situatie. Daarnaast wordt het ruimtelijk combineren van de toe- en afrit wenselijk geacht, onder andere ten aanzien van logica voor de weggebruiker en het voorkomen van zoekgedrag. De effecten van het Tracébesluit zijn breed onderzocht, onder andere op verkeersstromen, verkeersveiligheid en milieueffecten. Zie hiervoor ook de toelichting bij het Tracébesluit en de achterliggende deelrapporten. Hieruit blijkt dat er geen effecten optreden die maatregelen noodzakelijk maken binnen de scope en reikwijdte van het Tracébesluit. Het verkeersonderzoek laat zien dat de intensiteiten op de Keizer Napoleonweg afnemen. De constatering dat het vrachtverkeer als gevolg van de aanpassing toeneemt blijkt ook uit het onderzoek. Het huidige vrijliggende fietspad aan de oostzijde van de Keizer Napoleonweg blijft behouden. Hiermee worden conflicten met afslaand vrachtverkeer naar het wegrestaurant voorkomen. Ten aanzien van geluid geldt dat voor het onderliggend wegennet een reconstructie toets in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) is uitgevoerd (toename van 2dB of meer in de toekomstige situatie 10 jaar na realisatie van het plan ten opzichte van de huidige situatie). Bij de reconstructie toets wordt eveneens gekeken naar het uitstralingseffect. Ingevolge artikel 99 lid 2 dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de eerdergenoemde weg. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Welstand
	5	De regio heeft ingestemd met het voorkeursalternatief met spitstroken, ook al geven spitstroken een minder veilige en minder robuuste oplossing dan volwaardige rijstroken. Aangegeven is dat uiteindelijk de A27 verder uitgebouwd zal gaan worden tot het eerder onderzochte alternatief B, dat wil zeggen op de prioritaire delen 2x4 rijstroken en op de minder-prioritaire delen 2x3 rijstroken. Om in de toekomst dat mogelijk te maken dienen kunstwerken en de eventuele vervanging van de Merwedebrug voorbereid te zijn op de extra rijstroken zoals in alternatief B omschreven.	Het Tracébesluit voorziet in een toekomstvaste nieuwe oostelijke Merwedebrug, die ruimte biedt voor vier permanente rijstroken en een vluchtstrook. Het Tracébesluit maakt de aanleg van drie permanente rijstroken en een vluchtstrook mogelijk op de nieuwe oostelijke Merwedebrug. Ook voor de nieuwe oostelijke Hagesteinsebrug geldt dat deze reeds is voorbereid op een eventuele toekomstige uitbreiding van de wegcapaciteit. Overige kunstwerken op het tracé en het wegontwerp zelf zijn ontworpen op de wegcapaciteit die het Tracébesluit mogelijk maakt. Het dimensioneren op mogelijke toekomstige capaciteitsuitbreiding(en) is geen onderdeel van de scope van dit Tracébesluit, maar wordt ook niet onmogelijk gemaakt.
	6	Tijdens de uitvoering van het onderzoek van de luchtkwaliteit heeft discussie plaats gehad over de uitkomsten van onderzoeken door het RIVM en TNO. Wetende dat voldoen aan de norm alsnog een verslechtering van de luchtkwaliteit betekent, verwachten we extra maatregelen voor het verminderen van luchtkwaliteit.	
			Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.
			In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	7	Er is onvoldoende aandacht voor loopafstanden van en naar bushaltes en het langer worden van de rijtijden. Ook moeten de bussen over de vluchtstrook kunnen waar geen parallelle route aanwezig is zodat bij files de bussen geen last hebben van vertraging.	Het project A27 Houten - Hooipolder is een versoberd project. Dit houdt in dat een groot deel van de capaciteitsuitbreiding middels spitstroken wordt gerealiseerd. Bij openstelling van de spitstroken is er geen vluchtstrook beschikbaar, wel is voorzien in pechhavens. Dat betekent dat bij openstelling van de spitstroken er geen mogelijkheid bestaat voor lijnbussen om (bij filevorming) gebruik te maken van de vluchtstrook. De lijnbussen maken daarnaast gebruik van de bestaande of aan te passen toe- en afritten om de halteplaatsen te bereiken. Waar het ontwerp van het Tracébesluit bestaande voorzieningen raakt, worden deze in het ontwerp van het Tracébesluit teruggebracht. Dit geldt bijvoorbeeld voor de halteplaats in de oostelijke toerit van de aansluiting Noordeloos (nr. 25).
	8	Samen met het waterschap zien we graag extra (grote) duikers om de bestaande wateroverlast maar zeker ook de vergroting daarvan door de verbreding van de A27 op te vangen.	Onderdeel van het TB zijn maatregelen die nodig zijn vanwege de verbreding van de weg (compensatie extra verhard oppervlak). Maatregelen als gevolg van bestaande overlast, vallen buiten de scope. Indien gemeente en Waterschap voor een oplossing van het bestaande probleem financiering beschikbaar hebben, indien eventuele procedures tijdig zijn geregeld en de technische haalbaarheid is aangetoond, kan dit mogelijk worden meegenomen in het uitvoeringscontract.
	9	De verkeersveiligheid voor fietsers bij Hank en Sleuwijk, de veiligheid en leefbaarheid in de Kerk straat/Jachtsloot in Hank en de bereikbaarheid voor vrachtwagens in de hele gemeente en het niet meenemen van de geluidseffecten van de bruggen hebben voor onze inwoners en bedrijven schadelijke gevolgen! In de bijgevoegde brief met daarin de gehele zienswijze staat het verzoek goed naar de indieners van zienswijzen terug te koppelen, dat is in onze ogen in eerdere fasen niet voldoende gebeurd.	Terugkoppeling naar indieners van zienswijzen vindt plaats door middel van voorliggende Nota van Antwoord. Daarnaast ontvangen alle indieners van een zienswijze een individuele brief met beantwoording. Daarnaast zijn in mei/juni 2018 openbare informatieavonden georganiseerd waarbij een toelichting is verzorgd op het ontwerp van het Tracébesluit en de wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit.
	11	Verder wordt knooppunt Hooipolder slechts deels en knooppunt Gorinchem niet uitgebreid; Het hergebruiken van de bestaande Merwedebrug is vanwege de bezuinigingen opgenomen in het plan en daarmee worden slechts 3 rijstroken richting het noorden over de Merwede gerealiseerd.	De opdracht vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan Rijkswaterstaat is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken vanaf Houten tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Knooppunt Hooipolder wordt hierbij aangepast (onder andere met de toevoeging van een vrij liggende verbindingsoverloop en tweemaal een vrije rechtsafer) waarbij een latere opwaardering naar een volwaardig knooppunt niet onmogelijk wordt gemaakt. Knooppunt Gorinchem blijft vrijwel ongewijzigd. In tegenstelling tot het Ontwerp-Tracébesluit is in het Tracébesluit de volledige vervanging en daarmee nieuwbouw van (onder andere) de Merwedebrug opgenomen.
	12	De communicatie richting inwoners, bedrijven en overheden behoeft voortdurende aandacht ook in het vervolgproces. Daarbij gaat de gemeente Werkendam er vanuit dat de bestuurlijke en maatschappelijke adviesgroepen (BAG/MAG) in stand zullen blijven.	Zoals in de fase van de planuitwerking (Tracébesluit) het geval zullen ook in de fase (voorbereiding) realisatie de ingestelde bestuurlijke en maatschappelijke adviesgroepen in stand blijven.
	13	In de aanbestedingsprocedure moet de bereikbaarheid tijdens de realisatie een belangrijk selectiecriteria zijn. De overlast voor het onderliggend wegennet moet zo minimaal mogelijk zijn. De verschillende partijen moeten betrokken worden bij het verkeersmanagement-plan en deze mede te beoordelen.	In het aanbestedingscontract wordt voorgeschreven dat de verkeersmanagementplannen ter goedkeuring worden aangeboden aan de bestuurlijke partners, in overleg met Rijkswaterstaat en de aanemer.  Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.
	14	In het vervolg van deze brief doen wij u de inhoudelijke zienswijze van gemeente Werkendam op de ter inzage gelegde stukken toekomen, aan de hand van drie thema's:  a. Verkeersveiligheid  De fietsveiligheid bij de Tol Oost neemt sterk af. De huidige fietsoversteek bij de oostelijke aansluiting bij Werkendam/Sleuwijk (#23) is gelijkvloers en niet geregeld met verkeerslichten in het ontwerp. Dit is een verslechtering van de veiligheid voor de vele fietsers op weg naar de middelbare scholen, het openbaar vervoer, de kernen, de bedrijven (-terreinen) en voorzieningen. Het huidige veiligheidsniveau moet behouden blijven.  Ook neemt de veiligheid voor fietsers over de Keizersveerse brug af. In de huidige situatie fietst een groot deel van het fietsverkeer richting het noorden tegen de verplichte rijrichting in aan de westzijde omdat dit de kortste en meest veilige route is. Met het voorgestelde ontwerp wordt door het oversteken van de nieuwe afrit de route via het fietspad aan de oostzijde van de brug nog onveilig. Samen met de fietsersbond en gemeente Geertruidenberg ziet gemeente Werkendam het verbreden van het fietspad aan de westzijde als de meest veilige oplossing voor de circa 600 fietsbewegingen per werkdag richting het noorden.  In het ontwerp is het verplaatsen van de afrit Hank ten oosten van de A27 opgenomen. Dit leidt tot een toename van het verkeer op de Jachtsloot/Kerkstraat in Hank. Hierdoor zal de verkeersveiligheid van de fietsers en voetgangers naar bijvoorbeeld scholen en de bereikbaarheid van winkelvoorzieningen verslechteren. De huidige situatie met de bestaande afrit geeft geen onveilige situaties en in totaliteit neemt de verkeersveiligheid met de verwachte toename van het gemotoriseerd verkeer dus af. Ter compensatie moet er een alternatieve ontsluiting gerealiseerd worden voor Hank en het achterland. Een alternatieve route ten zuiden van Hank zal de negatieve gevolgen van de nieuwe afrit beperkt worden. Het uitdieping van het viaduct bij de Kurenpolder weg zal de overlast van de Jachtsloot/Kerkstraat verder terug dringen.  De gemeente Werkendam verzoekt u om de gevolgen voor het onderliggend wegennet met betrekking tot verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit voor alle voertuigcategorieën zorgvuldig in beeld te brengen om de plaats van de afrit goed te kunnen bepalen.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting en het kruispunt, volgens de geldende ontwerpverplichtingen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altana College, te vergroten. Het Tracébesluit voorziet in een tweerichtingen fietspad op de nieuwe westelijke Keizersveersebrug ter vervanging van de bestaande eenrichtingen fietspaden op de bestaande Keizersveersebrug west en oost. Op de nieuwe oostelijke Keizersveersebrug wordt geen fietspad teruggebracht. Zie de eerdere beantwoording voor een toelichting op de (onderbouwing en effecten van de) verplaatsing van de oostelijke afrit bij de aansluiting Hank (nr. 21).

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
15	<p>b. Bereikbaarheid</p> <p>De rotondes bij de verschillende aansluitingen op de A27 dienen bruikbaar te zijn voor het extreem lange vrachtverkeer dat regelmatig gebruikt maakt van de aansluitingen.</p> <p>Ook moet de bereikbaarheid van gemeente Werkendam via het openbaar vervoer op het huidige niveau blijven. Daarvoor dienen de vluchtstroken, waar geen parallelle route te gebruiken is, geschikt moeten zijn voor het gebruik door bussen in geval van file. Ook maghet comfort voor de reizigers niet afnemen door langere loopafstanden tussen halten en parkeerplaatsen.</p> <p>Vanwege de bereikbaarheid is gemeente Werkendam voorstander van het optimaliseren van knooppunt Hooipolder, mits dat niet leidt tot vertraging van de start realisatie. Ook mag een eventuele toekomstige spoorlijn niet tot vertraging leiden.</p>	<p>Zie de eerdere beantwoording voor een toelichting op uw zienswijzenpunten ten aanzien van vormgeving aansluitingen i.r.t. bijzonder transport, openbaar vervoer en knooppunt Hooipolder.</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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hooipolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
16	<p>Als de aannemer besluit de bestaande Merwedebrug te vervangen voor een nieuwe brug, is voor gemeente Werkendam een uitgangspunt dat de brug voorbereid zal zijn op een vierde rijstrook richting het noorden. Ook moeten nieuwe kunstwerken ten zuiden van Fort Altena voorbereid zijn voor minstens drie rijstroken. Hiermee is een volwaardige oplossing (alternatief B) in de toekomst te realiseren, zoals eerder toegezegd door de minister.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een toekomstvaste nieuwe oostelijke Merwedebrug, die ruimte biedt voor vier permanente rijstroken en een vluchtstrook. Het Tracébesluit maakt de aanleg van drie permanente rijstroken en een vluchtstrook mogelijk op de nieuwe oostelijke Merwedebrug. Het dimensioneren op mogelijke toekomstige capaciteitsuitbreiding(en) is geen onderdeel van de scope van dit Tracébesluit, maar wordt ook niet onmogelijk gemaakt.</p>
17	<p>c. Leefbaarheid</p> <p>De inwoners hebben grote zorg over de geluidseffecten, met name van de huidige Merwedebrug. Gebleken is dat het geluid dat door de brug veroorzaakt wordt, niet meegenomen wordt in geluidsonderzoeken. Denk hierbij aan de voegovergangen.</p> <p>Het is noodzaak de akoestische effecten van het verkeer op de bruggen te minimaliseren door extra maatregelen bovenop de vereiste maatregelen uit het akoestisch onderzoek. Het is blijikbaar niet standaard dat bruggen meegenomen worden in geluidsonderzoeken, maar het hergebruiken van een stalen brug is ook niet gebruikelijk dus is extra zorg voor de geluidseffecten van de huidige Merwedebrug nodig.</p> <p>Ook is bekend dat het geluidsscherm dat bij Nieuwendijk (zuidzijde) blijft staan, niet goed functioneert. De gemeente gaat ervanuit dat alle schermen, dus zowel bestaande, hergebruikte als nieuwe voldoen aan de huidige eisen.</p>	<p>Zie de eerdere beantwoording voor een toelichting op uw zienswijzenpunten ten aanzien van de akoestische berekeningen en de wijze waarop hierin de bruggen zijn meegenomen. Het bestaande scherm aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Nieuwendijk ten zuiden van de Doornseweg zal vervangen worden door een 3-5 meter hoog scherm. Het nieuwe scherm zal ten opzichte van het huidige scherm circa 160 meter langer zijn in zuidelijke richting.</p>
18	<p>Gezien de verschillende publicaties van onderzoeksinstituten eerder dit jaar ziet de gemeente Werkendam graag extra maatregelen voor het tegengaan van de praktische verslechtering van de luchtkwaliteit. Het inpassen van beplanting dient hierbij betrokken te worden.</p>	<p>In het punt hieronder is aangegeven waarom er geen mitigerende maatregelen vanuit het project aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan nog worden vermeld dat de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit uitgebreid zijn onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsi-tuatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de orenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p>
19	<p>Ten slotte verzoekt de gemeente Werkendam (samen met waterschap Rivierland) om tijdens het vervolgtraject oplossingen voor de waterproblematiek in het ontwerp op te nemen. Met extra buffercapaciteit langs de A27 (bijvoorbeeld in de oksels van afritten) en het aanbrengen van grotere duikers is het bestaande waterbergingsprobleem verder op te lossen. Tevens wordt vergroting van het waterprobleem door de verbreding van de A27 voorkomen.</p>	<p>Als onderdeel van het Tracébesluit is een watertoets uitgevoerd. In het Tracébesluit zijn maatregelen opgenomen om de toename aan verhard oppervlak te compenseren en daar waar demping van bestaande watergangen plaatsvindt wordt dit gecompenseerd. Het zo nodig vergroten van (bestaande of nieuwe) duikers om bestaande knelpunten op te lossen maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit en zal, zo nodig, separaat door het waterschap opgepakt dienen te worden.</p>
20	<p>Samenvattend. De gemeente Werkendam vertrouwt erop dat het proces en ontwerp aangepast worden voor de verschillende onderdelen van deze zienswijze. Deze onderdelen zijn opsommend:</p> <p>De BAG en MAG moeten in stand gehouden worden</p> <p>Wegbeheerders van het onderliggend wegennet moeten het verkeersplan beoordelen</p> <p>De fietsoversteek bij Tol Oost (aansluiting 23) moet verkeersveilig ingericht worden</p> <p>Aan de westzijde van de huidige Keizersveerse bruggen moet een tweezijdig fietspad komen</p> <p>Voor de effecten van fors toenemende verkeersstromen in Hank moet vanwege veiligheid een alternatieve route gerealiseerd worden op kosten van het project A27</p> <p>Zorgvuldige afweging van de juiste plaats van de op- en afritten moet plaatsvinden met compenserende maatregelen vanwege de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond het onderliggend wegennet</p> <p>De rotondes moeten goed bruikbaar zijn voor exceptionele transporten</p> <p>De bereikbaarheid en comfort van het openbaar vervoer moet minstens gelijk blijven</p> <p>Optimalisatie van knooppunt Hooipolder en het rekening houden met een toekomstige spoorlijn worden gesteund, maar mogen niet leiden tot vertraging</p> <p>Een eventuele vervangende brug voor de huidige Merwedebrug moet voorbereid zijn op vier rijstroken. De overige kunstwerken moeten voorbereid zijn op minstens 3 rijstroken</p> <p>De onderzoeksmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting voorziet niet in de effecten door bruggen, hiervoor worden extra geluidswerende maatregelen verwacht</p> <p>De vraagtekens die geplaatst zijn bij de landelijke onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit moeten leiden tot extra maatregelen om verslechtering van de luchtkwaliteit te voorkomen</p>	<p>Voor de beantwoording van deze samenvatting van uw zienswijzenpunten verwijzen wij u naar de voorgaande beantwoording van uw zienswijze.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
		De waterproblematiek vraagt om aanpassingen van het ontwerp door buffercapaciteit en duikers toe te voegen.	
ZWE-00377	1	<p>2.3 Huidige situatie De door inspreker geëxploiteerde reclamemasten zijn gesitueerd: Ten oosten van de rijksweg A27, binnen de tracégrens van het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten — Hooipolder ter hoogte van ca. km 35,65 (prod. 3); Ten westen van de rijksweg A27, ter hoogte van ca. km 35,85, grenzend aan het tracé van het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten — Hooipolder (prod. 4).</p> <p>2.4 Hoewel de mast ten oosten van de rijksweg A27 binnen het tracé is gesitueerd, wordt deze niet als zodanig in het Ontwerp-Tracébesluit genoemd en evenmin op de betreffende detailkaart aangegeven. De reclamemast wordt evenmin opgevoerd als zijnde te amoveren opstal. Wij gaan er derhalve van uit dat deze reclamemast —ongehinderd- op de huidige locatie kan blijven staan en deze omissie wordt hersteld</p> <p>2.5 De andere reclamemast staat ten westen van de rijksweg A27 te midden van sportvelden en een hal voor leisure/vrije tijdvoorzieningen (prod. 5).</p> <p>2.6 Ondanks dat beide reclamemasten niet verplaatst behoeven te worden ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden, staat de reclamemast ten oosten van de huidige rijksweg A27 te midden van de voorgenomen wegbreedbreiding en het maatregelvak tijdelijke voorzieningen, te weten op het werkterrein ten behoeve van verbreding kunstwerk. Kortom, de wijzigingen en werkzaamheden aan de rijksweg A27 en alles wat daarmee in verband staat, kunnen mogelijk de zichtbaarheid, functionaliteit en bijgevolg de exploitatiemogelijkheden van beide reclamemasten nadelig beïnvloeden.</p> <p>2.7 Gevolgen van het Ontwerp-tracébesluit voor de reclamemasten van inspreker. Het Landschapsplan bij het Ontwerp-Tracébesluit beschrijft de doelstellingen van het besluit als volgt Het verbeteren van de doorstroming van het verkeer en daarmee het beperken van sluipverkeer in de regio; Nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstvast en veilig maken; De rijksweg A27 laten bijdragen aan een robuust wegennetwerk met voldoende alternatieve routes in geval van calamiteiten.</p> <p>2.8 Als gevolg van het verbreden van de weg zal de weg dichterbij bepaalde bebouwing komen te liggen waardoor geluidswerende maatregelen noodzakelijk zouden kunnen zijn. Teneinde een positief effect op het draagvlak voor het project te stimuleren en daarmee het afbreukrisico en het risico op vertraging van uitvoering van het project te verkleinen, zou er een ruimtelijke visie in samenspraak met omgevingspartijen zijn ontwikkeld. Dit werd nodig geacht om "de verschillende belangen in een juiste balans af te kunnen wegen" (prod. 5). Appellante is niet voor een dergelijke samenspraak benaderd.</p> <p>2.9 Het gevolg is thans dat de rijksweg A27 ter hoogte van het kunstwerk K-30 aan beide zijden wordt verbreed en voorzien van geluidschermen van 3,5 en 6 meter hoog waar deze thans nog niet staan, zonder dat daartoe overleg is gevoerd met inspreker. Inspreker ziet haar reclamemasten dan ook mogelijkerwijs geheel of gedeeltelijk achter obstakels verdwijnen zonder dat er blijk is gegeven van enig onderzoek dan wel belangenafweging door de Minister in deze. Van zorgvuldige voorbereiding is dan ook geen sprake.</p> <p>2.10 Sterker nog, de reclamemast aan de oostzijde van de rijksweg A27 lijkt aan de gewenste uitbreiding met rijbanen in de weg te staan zonder dat deze is geplaatst op de lijst van te amoveren objecten. Kortom, men heeft zich eenvoudigweg niet gerealiseerd wat de voorgenomen werkzaamheden en wijzigingen voor de reclamemasten en daarmee voor de exploitatie daarvan voor inspreker betekenen.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat ter hoogte van deze masten twee geluidschermen noodzakelijk zijn, namelijk één geluidsscherm van 2 meter hoog ter hoogte van km 35,56 en een geluidsscherm van 6 meter hoog ter hoogte van km 35,65. Het scherm aan de oostzijde bevindt zich niet direct ter hoogte van de reclamemast waardoor deze reclamemast vanaf de rijbaan zichtbaar blijft. Ter hoogte van het scherm aan de westzijde is een geluidsscherm noodzakelijk van 3,5 meter hoog. Het achterwege laten van een geluidsscherm om het zicht op de reclamemast te behouden is vanuit de Wet milieubeheer niet toegestaan. Bij kruising met dwarsstructuren (wegen, watergangen) worden de delen van de schermen die zich op het kunstwerk bevinden transparant uitgevoerd. Het Tracébesluit geeft geen zekerheid dat op deze locatie dit ook aan de orde zal zijn. Dit wordt in de vervolgfase van het project nader bepaald. Indien bij de uitvoering blijkt dat het zicht op de reclamemast wordt belemmerd dat kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie (zie punt hieronder). De door inspreker genoemde landschappelijk inpassing betreft het realiseren van een Wadi. Op deze locatie zal geen hoog opgroeiende beplanting aan de orde zijn.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Zoals beschreven is in paragraaf 2.6.1 van de Nota van Antwoord hoeven maatregelen niet tot elke prijs genomen te worden en kan in bepaalde situaties een afweging worden gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidswinst die behaald wordt. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties dat mogelijk is. In het akoestisch deelrapport Specifiek (TB) en het Hoofddoelrapport akoestisch onderzoek sanering (SP) zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).</p> <p>De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>Bij nieuw te bouwen geluidschermen wordt de wegzijde van de geluidschermen absorberend uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt geabsorbeerd.</p> <p>De Wet- en regelgeving die bepaalt of geluidsmaatregelen aan de orde zijn is beschreven in hoofdstuk 2.6.2 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00378	1	<p>2. Geluid 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
		<p>3 2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327. In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is oerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>4 2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.</p>
	<p>5 3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding</p> <p>In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen onzuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfilteerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00379	1	<p>Clïente is van mening dat het uitvoeren van het woningbouwproject binnen genoemde pilot c.q. verdere uitwerking in het voorontwerp bestemmingsplan partiële herziening Raamsdonksveer Zuid als gevolg van de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten haar bouwplannen in ernstige mate kunnen frustreren.</p> <p>Uit de ter visie gelegde documenten inzake Ontwerp Tracébesluit en ontwerp saneringsplan, te weten:          -het ontwerp tracébesluit en de daarbij behorende bijlagen van 27 mei 2016;          -het milieueffect rapport van 27 mei 2016 en de daarbij behorende bijlagen 4 tot en met 7;          -de deelrapporten: te weten externe veiligheid van 27 mei 2016;          -een groot aantal rapporten inzake geluid variërend van data 27 mei 2016 tot en met 31 mei 2016;          -de rapporten inzake luchtkwaliteit, eveneens daterend van 27 mei 2016;          -de rapporten inzake verkeer/verkeersveiligheid, eveneens rapporteren daterend van 27 mei 2016;          -het saneringsplan alsmede het saneringsbesluit en het hoofdrapport sanering, eveneens rapporten d.d. 27 mei 2016 en de daarbij behorende bijlagen, zoals het akoestisch onderzoek, op geen enkele wijze rekening houden met de voorgenomen bouwplannen van mijn cliënte.</p> <p>De in genoemde besluiten bijvoorbeeld voorgestelde geluidsreducerende maatregelen zijn op onderdelen niet beoordeeld in verband met de door cliënte voorgenomen bouw van de grondgebonden woningen en appartementen. Daardoor is het mogelijkwerijs niet bekend of de voorgestelde geluidsreducerende maatregelen in de ontwerpbesluiten moeten worden aangepast aan de voorgenomen bouwplannen van cliënte, sterker nog of de voorgenomen bouwplannen überhaupt nog wel kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Daarmee zijn de belangen van mijn cliënte inzake de voorgenomen bouwplannen direct in het geding ten aanzien van de ter visie gelegde ontwerpbesluiten.</p> <p>In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van besluitvorming is het derhalve absoluut noodzakelijk dat nader onderzoek plaatsvindt naar de vraag of alle voorgestelde maatregelen (let op: niet alleen geluid, verkeer, maar ook de externe veiligheid en alle andere aspecten die van belang kunnen zijn in de diverse ter visie gelegde rapporten) geen nadelige effecten hebben op de door cliënte voorgenomen bouwplannen. Pas daarna kan worden vastgesteld of cliënte de voorgenomen bouwplannen kan realiseren c.q. of er in het kader van de ontwerpbesluiten aannemende maatregelen moeten worden getroffen zodat de bouwplannen alsnog kunnen worden gerealiseerd.</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft navraag gedaan bij de gemeente Geertruidenberg over het door inspreker aangehaalde woningbouwproject waarvan wordt aangegeven dat het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder daar ten onrechte geen rekening mee zou houden. Door het college van de gemeente Geertruidenberg is op 9 december 2008 ingestemd met het voorontwerp bestemmingsplan "Partiële herziening Raamsdonksveer Zuid". In het kader van de afloop van de pilot "Bouwen binnen strakke contouren" was in dit voorontwerp bestemmingsplan ook het meenemen van ontwikkelingen aan de Omschoorweg in Geertruidenberg voorzien. Dit betreft de ontwikkeling waar inspreker naar verwijst. Echter is op dat moment geconstateerd dat er akoestische knelpunten zouden optreden en is in overleg tussen gemeente en stichting Thuisvester de conclusie getrokken dat de ontwikkelingen aan de Omschoorweg (vanuit de pilot) niet meer tijdig mee genomen kunnen worden in het op dat moment in voorbereiding zijnde voorontwerp bestemmingsplan. Daarbij is destijds afgesproken om de eventuele herontwikkeling van het gebied vooruit te schuiven tot na afloop van de pilot "Bouwen binnen strakke contouren". Tot op heden heeft dat nog niet geleid tot concrete vertaling naar een ruimtelijk plan en/of vergunningverlening. De door inspreker aangehaalde ontwikkeling is om die reden op dit moment onvoldoende concreet om in het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder mee te moeten nemen. Het is daarmee terecht dat er in het Tracébesluit met deze ontwikkeling geen rekening wordt gehouden.</p>
ZWE-00381	1	<p>2. Geluid</p> <p>2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk</p> <p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen.</p> <p>Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht - minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	3	<p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327.</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is oerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidroductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	4	<p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
	5	<p>3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen Juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschapslaan een soort kom. Uitaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>In onderstaande punten is uitgelegd op welke wijze de effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht. Welke modellen worden gehanteerd en waarom geen sprake is van mitigerende maatregelen binnen het project. Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de orenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	6	<p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding</p> <p>In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen onzuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	7	<p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aande oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00382	1	<p>1. Langs de A27 gaat RWS geluidsschermen plaatsen. Ook in het kader van de aanleg van het dorp Hoef en Haag moet aan de oostzijde van de A27 een geluidsscherm worden geplaatst. Zijn voor de in het kader van de OTB te plaatsen schermen (esthetische) eisen geformuleerd en gelden deze eisen ook voor het in het kader van de ontwikkeling van Hoef en Haag te plaatsen scherm?</p>	<p>De geplande geluidsschermen aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van de nieuwbouwalocatie Hoef en Haag vallen buiten het project A27 Houten - Hooipolder, met uitzondering van het scherm van Hoef en Haag ten noorden van de toerit dat als gevolg van de wegaanpassing aangepast moet worden. Het aan te passen geluidsscherm dient aan dezelfde vormgevingseisen te voldoen dan de overige schermen die in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder worden gerealiseerd.</p> <p>De vormgeving van geluidsschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidsschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidsschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervolgetraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p>
	2	<p>2. In het OTB wordt een uitvoeringsperiode gesteld tussen 2019 en 2025. Het heeft onze sterke voorkeur als de werkzaamheden ter hoogte van ons plangebied Hoef en Haag reeds in 2019 c.q. als eerste worden gerealiseerd. Kunt u aangeven wat wij moeten doen om de uitvoering in de genoemde periode te laten plaatsvinden?</p>	<p>Door enkele grote veranderingen in het project, zoals de bouw van de nieuwe bruggen, kan het tracébesluit pas in 2019 worden vastgesteld. De voorbereidende werkzaamheden, zoals het verleggen van kabels en leidingen, starten in 2019. De grote, zichtbare werkzaamheden (ook wel de realisatiefase genoemd) starten in 2022. De uitvoeringsfasering voor de wegverbreding wordt niet door Rijkswaterstaat voorgeschreven en wordt door de uitvoerende aannemer bepaald.</p>
	3	<p>3. Na vaststelling van het OTB gelden ter hoogte van de ontwikkeling Hoef en Haag nieuwe geluidsproductieplafonds. Kunt u aangeven wat de nieuwe waarden van de geluidsproductieplafonds zijn of een indicatie geven van de verwachte nieuwe waarden?</p>	<p>Omdat het, in het kader van de ontwikkeling van de woonwijk Hoef en Haag, geplande geluidsscherm aan de oostzijde van de A27 in het OTB (nog) niet was opgenomen in het geluidregister, is het niet meegenomen in de geluidberekeningen die in het kader van het OTB voor het project A27 Houten-Hooipolder zijn uitgevoerd. Omdat de plannen voor de woonwijk Hoef en Haag en daarmee het geluidsscherm inmiddels verder gevorderd zijn, zijn de schermen in de geluidberekeningen voor het TB wel meegenomen. De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd bevat zowel de huidige als de naar aanleiding van het project A27 Houten-Hooipolder aangepaste geluidproductiewaarden per referentiepunt. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden (GPP) zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen die in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder gerealiseerd worden. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het geluidproductieplafond (GPP), dit zijn de huidige toetswaarden en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe toetswaarden (GPP) en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant. Ter hoogte van Hoef en Haag bedraagt het nieuwe geluidproductieplafond tussen de 60 en 63 dB.</p>
ZWE-00383	1	<p>Met het buiten de scope laten en het niet wijzigen van de oostbaan en het handhaven van de bestaande bruggen van de huidige Hagesteinsebrug over de Lek is het belang van de inwoners van Tull en 't Waal over het hoofd gezien.</p> <p>De ligging van Tull en 't Waal is dusdanig dat bij de (veelal heersende ) westenwind het hinderlijke geluid van het huidige verkeer op de brug over de Lek zeer doordringend aanwezig is. Door het ontwerpbesluit en de te verwachte intensivering van het verkeer zullen de golven van het geluid beduidend toenemen. In het ontwerp tracébesluit zijn geen geluidsbeperkende maatregelen voor de bestaande stalen brug over de Lek opgenomen. Het handhaven van de bestaande brug in zijn huidige constructie is het ontkennen van de nu reeds bestaande geluidsoverlast van de inmiddels 30 jaar oude stalen constructie. Het aan de huidige tijd en geluidsbefes aanpassen van de huidige constructie is derhalve niet meegenomen in het project, terwijl dit ons inziens wel zou moeten. Bij een toename van de verkeersstromen kan onmogelijk worden volgehouden, dat wanneer geen maatregelen worden genomen t.a.v. het reduceren van het geluid dat deze niet zal toenemen, laat staan afnemen.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
ZWE-00384	1	<p>Situering versus directe en indirecte consequenties OTB</p> <p>De reden waarom deze zienswijze namens cliënt wordt ingediend, is het feit dat de eigendommen van genoemde cliënt worden getroffen door de in het OTB opgenomen afrit Hank met bijbehorende rotonde en aanliggend fietspad. Onderstaan is op de tracékaart aangegeven waar de eigendom van cliënt is gelegen: Van cliënt wordt gevraagd een deel van zijn eigendommen in te leveren vanwege het tracé opgenomen in het OTB. Cliënt is van mening dat de constructie in de vorm van een nieuwe af en oprit ter hoogte van de woning van cliënt grote effecten heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatsen.</p>	<p>Alle effecten van de wegverbreding en andere aanpassingen zijn onderzocht, zie de diverse deelrapporten (onder andere geluid en luchtkwaliteit). Indien nodig worden maatregelen getroffen om effecten boven wettelijke normen te verzachten of weg te nemen. Zo wordt ter hoogte van de woning van inspreker het bestaande geluidsscherm op de A27 vervangen en verlengd. Mocht inspreker desondanks van mening zijn dat hij schade ondervindt van het project A27 Houten - Hooipolder, dan kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op deze regeling.</p>
	2	<p>In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken welke inventarisatie anders dan een kadastrale ondergrond, is uitgevoerd om te kunnen beoordelen welke alternatieven er zijn om het woongenot ter plaatse van Keizer Napoleonweg 24 intact te laten. Verzocht wordt alsnog tot een dergelijke inventarisatie over te gaan en de plannen daarop zo nodig aan te passen.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek blijkt dat op de Keizer Napoleonweg in de toekomstige situatie minder verkeer rijdt, wat een positief effect heeft op de woon- en leefkwaliteit ter plaatse.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtbeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	3	<p>Voor het woonperceel van cliënt geldt dat enerzijds het inleveren van eigendommen de waarde van het totale eigendom aanzienlijk vermindert, maar daarnaast dat door de aanleg van de afrit Hank hun woongenot aanzienlijk wordt aangetast. Lagen beide woningen voorheen in de directe nabijheid van de A27, door de af- en oprit Hank en de verplaatsing van het fietspad wordt de woning aan meerdere zijden door verkeerswegen - met alle overlast van dien - ontsloten. Met name zal door een wijziging van de verkeerssituatie op de A27, de provinciale N283 met rotonde en verlegging van het fietspad ter plaatse een intensivering van het gebruik plaats waardoor een overbelasting van geluid plaats vind op zowel de woning als de tuin van cliënt.</p>	<p>Zie de beantwoording van het vorige zienswijzepunt.</p>
	4	<p>Het bestuderen van alternatieve mogelijkheden voor de situatie ter plaatse wordt in het OTB gemist. Wij zijn van mening dat de keuze die in de toelichting kort wordt beschreven volstrekt onvoldoende is gemotiveerd. Dit leidt tot de volgende bezwaren.</p>	<p>Zie hiervoor de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	<p>1. Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen namens cliënt bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerp-besluit zoals dat thans voorligt, te onderbouwen.</p>	<p>Op 1 januari 2012 is de Tracéwet gewijzigd. Deze wijziging had tot doel het advies van de Commissie Elverding (de zgn. Sneller&amp;Beter-aanpak) te implementeren. De wijziging diende een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten.</p> <p>Deze wijziging van de Tracéwet zou voor het project A27 Houten-Hoopolder betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een vergevorderd stadium van verkenning, toch opnieuw gestart zou moeten worden met de - nu wettelijk vastgelegde - verkenning en bijbehorende Startbeslissing. Dit zou in proceduretijd een forse stap terug zijn.</p> <p>Om dit te voorkomen is het project A27 Houten-Hoopolder aangewezen bij besluit van 13 december 2012 (Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012) als project als bedoeld in artikel III, tweede lid van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet was namelijk geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. De op dat moment lopende verkenning kon voor die projecten, waaronder A27 Houten-Hoopolder, voortzet worden.</p>
	6	<p>2. Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van allen verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen. We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Wij vinden daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden gezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.</p>	<p>Vertrekkend voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar een onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.plaformparticipatie.nl/maoes/Bilae%202%20-%20OTB%20-%20Trechtterinsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.plaformparticipatie.nl/maoes/Bilae%202%20-%20OTB%20-%20Trechtterinsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	7	<p>3. In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief gezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn; een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Wij zijn van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 5.</p>
	8	<p>4. Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan kunnen we constateren dat een aantal oplossingen is gekozen waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet. Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het OTB. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "mondood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.</p>	<p>Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).</p>
	9	<p>5. Ten aanzien van het aspect geluidhinder lijkt het alsof er een uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van dat onderzoek blijkt dat zich over het algemeen geen negatieve effecten ten aanzien van de geluidhinder voordoen. Het onderzoek en de daaruit getrokken conclusies zijn echter gebaseerd op aannames over verkeersintensiteiten en rijpatronen. Bovendien is gecorrigeerd vanwege gebruik van "stil asfalt", stillere auto's etc. Er is evenwel niet voorzien in een worst case scenario waarin de toename van het verkeer veel groter zal zijn dan thans wordt aangenomen, de correcties in de praktijk geheel anders zullen liggen (het aantal oosteuropese vrachtwagens dat niet aan de Europese normen voldoet neemt dagelijks toe) en de belasting van het onderliggende lokale wegennet veel groter zal zijn omdat nieuwe rijpatronen worden benut. Als gevolg van een dergelijk scenario zal de overlast op het gebied van het geluid veel groter zijn dan thans aan de orde is. Er is door het ontbreken van alternatieve scenario's in dit verband niet ingegaan op deze worst case benadering. Dat betekent dat het besluit niet kan worden getoetst op zijn maximale effecten en om die reden ondeugdelijk is. Bovendien zijn de effecten van de fly-overs, de verkeerspleinen en andere van het A27 traject afwijkende verkeersvoorzieningen niet in het geluidsonderzoek betrokken, terwijl deze wel onderdeel uitmaken van het OTB/MER. Ook het sluipverkeer naar het onderliggende wegennet is niet in het onderzoek betrokken.</p>	<p>De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per et-maal). Het project (inclusief fly-overs, knooppunten, aanpassingen in het onderliggend wegennet, etc) en de omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v.TB. De onderliggende wegen die in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder aangepast of nieuw aangelegd worden, is conform de Wet geluidhinder getoetst of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluidseffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar <del>rekening</del> maatregelen voor.</p> <p>De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Deze referentiepunten zijn inclusief de maximaal toegestane geluidproductie voor het betreffende referentiepunt vastgelegd in het geluidregister. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden vanwege met name de toename van het verkeer. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen". Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast. Gezien het voorgaande zijn controleberekeningen ter plaatse van individuele woningen niet nodig.</p>
	10	<p>6. Feitelijk geldt hetzelfde voor de passende beoordeling gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarin zijn sec de effecten van de verbreding van de A27 betrokken voor zover het gaat om de tracégrens en niet de effecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Dit terwijl deze effecten wel rechtstreeks voortvloeien uit het voorliggende besluit en derhalve daaraan toe te rekenen zijn.</p>	<p>In het verkeersmodel en het geluidmodel zijn niet alleen de effecten van de verbreding van de A27 opgenomen maar is tevens rekening gehouden met de effecten van deze verbreding op het onderliggend wegennet. De zogenaamde netwerkeffecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn dus in de onderzoeksresultaten meegenomen.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	11	7. De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof zijn onvoldoende onderzocht. Het project 'A27 Houten - Hooipolder' is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A26 Houten-Hooipolder zoals dat is opgenomen in de T NSL melding. O.a. de verbingsboog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof.	<p>Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten - Hooipolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	12	8. De ontsluiting van het perceel Keizer Napoleonweg 24 vindt plaats over het nieuw aan te leggen fietspad. Door de verkeer aantrekkende werking door toedoen van de volledige verkeersmaatregel rondom de A27 en alle aanverwante inrichtingen van af- en opritten, rotonden, etc. ontstaat ter plaatse een gevaarlijk, cq. onwenselijke situatie. Door deze situatie is de kans op aanrijdingen tussen gebruikers van het fietspad en bezoekers en bewoners van Keizer Napoleonweg 24 groot. Tevens zal een grote aantasting van privacy plaats vinden in de voortuin en voorgevel van de woning door toename van verkeersbewegingen op de provinciale weg en het fietspad, waardoor het woongenot ter plaatse wordt aangetast. Gezien het bovenstaande acht cliënt de toekomstige woon- en leefklimaat aan de Keizer Napoleonsweg 24 ver onder de norm en dermate aangetast, waardoor cliënt het wonen op de locatie niet langer als prettig ervaart. Cliënt verzoekt derhalve op korte termijn duidelijkheid te verstrekken over de verwerving van gronden ter plaatse en verzoekt u tevens om de verwerving niet slechts te beperken tot enkele meters van de voortuin, maar verzoeken u om tot volledige verwerving van het gehele object Keizer Napoleonsweg 24 over te gaan, zodat cliënt elders zijn woonruimte kan aan vinden.	<p>Voor de ontsluiting van het perceel van inspreker is in het Tracébesluit een fietstraat opgenomen welke aansluit op de nieuwe te realiseren rotonde ter hoogte van de oostelijke aansluiting Hank (nr. 21). Deze fietstraat is ontworpen conform de ontwerprichtlijnen vanuit het Handboek Wegontwerp (CROW). Ten opzichte van de bestaande situatie zal hiermee de verkeersveiligheid voor de ontsluiting van het perceel van inspreker verbeteren.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de <u>nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</u></p>
ZWE-00385	1	Zienswijze 1: In het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder notitie Project-MER A27 Houten - Hooipolder wordt op pagina 134 onder 16.1 opgemerkt dat bij de duiding van de bestemmingsplannen uitgegaan is van de plankaarten van de bestemmingsplannen die in maart 2015 zijn vastgesteld in de vorm van een (voorontwerp) bestemmingsplan. Op het onroerend goed van cliënt is het Bestemmingsplan Buitengebied 2015 van toepassing. Het ontwerp van dit bestemmingsplan is gepubliceerd op 17 juni 2014, het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 6 oktober 2015. In het vigerende bestemmingsplan heeft de locatie van cliënt een woonbestemming. Bij het akoestisch onderzoek voor de Milieu Effect Rapportage is de locatie niet onderzocht hoewel de woning na de aanleg van de nieuwe aansluiting op korte afstand van de aansluiting Werkendam staat. Op de detailkaart aansluiting 23 Werkendam wordt niet voorzien in geluidwerende maatregelen ter plaatse van de woning van cliënt. In het Ontwerp-Tracébesluit/MER A27 Houten - Hooipolder zou opgenomen moeten worden dat de locatie onderzocht wordt en dat ter plaatse van de woning van cliënt indien nodig geluidwerende maatregelen genomen worden.	<p>Naar aanleiding van de zienswijze is de woning aan de Tol als zijnde een geluidgevoelige bestemming meegenomen in het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder. Op de A27 wordt er ter hoogte van de aansluiting Werkendam geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) gerealiseerd. Met deze maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.</p>
	2	Zienswijze 2: Het object van cliënt betreft een locatie van totaal 4 ha 60 a 20 ca die onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur. Door de aanleg van de afrit over het perceel van cliënt gaat veel van de natuurwaarde verloren. O.a. de "wildroute" via een tunnel naar Sleeuwijk gaat verloren. Tevens heeft het saneren van een gedeelte van het bos een groot effect op de overblijvende bos met natuurwaarden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zou onderzocht moeten worden of de aansluiting Werkendam op de A27 gewijzigd kan worden in de zin dat deze langs het EHS gebied van cliënt heen komt te lopen en de wildroute en de natuurwaarden gespaard kunnen worden.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Het ontwerp de aan te leggen afrit is op basis van deze uitgangspunten ontworpen. Het verschuiven van de afrit is derhalve niet mogelijk. De ecologische verbindingzone waar inspreker op doelt bevindt zich langs het kanaal. Ter hoogte van het bestaande kunstwerk over het kanaal blijft deze verbinding in stand. Voor de afrit wordt een nieuwe kunstwerk gerealiseerd over het kanaal heen. In het ontwerp van dit kunstwerk is rekening gehouden met een ruimte voor het in stand houden van de ecologische verbindingzone van ruim 2 meter aan de zuidzijde en een ruimte van ruim 10 meter aan de noordzijde van het kanaal. De betreffende wildroute blijft daarmee in de nieuwe situatie voor <u>slaan herikbaar</u>.</p>
	3	Zienswijze 3: Het bos op het terrein van cliënt bestaat o.a. uit bomen met een hoogte van circa 35 meter. De grens tussen het gebied van het Ontwerp-Tracébesluit/MER A27 Houten - Hooipolder ligt op minder dan 35 meter van de rijbaan. Hierdoor bestaat het risico dat bij extreme weersomstandigheden (takken van) bomen op de rijbaan terecht komen. Onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of de grens van het Ontwerp-Tracébesluit/MER A27 Houten - Hooipolder op de juiste plaats ligt om de verkeersveiligheid te waarborgen.	<p>De bomen waar inspreker op doelt staan op gronden die worden geraakt door het wegontwerp van de nieuwe afrit. Deze bomen worden voor de realisatie hiervan gekapt en elders binnen het plangebied van het Tracébesluit gecompenseerd.</p>
	4	Zienswijze 4: Door het maken van de aansluiting over het perceel van cliënt komt het verkeer volgens de detailtekening circa 30 meter dichter langs de bestaande woning te rijden. Niet onderzocht is hoeveel extra fijnstof er vrijkomt door de afremmende auto's op de nieuwe aansluiting Werkendam en wat het effect daarvan is op de gezondheid van cliënt. Dit zou alsnog moeten gebeuren.	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verbruiksobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verbruiksobjecten. Voor alle overige verbruiksobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer <u>benoemd</u>.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de <u>luchtkwaliteit in de omgeving</u>.</p>
	5	Zienswijze 5: De bestemmingen opgenomen in het vigerende bestemmingsplan op de locatie van cliënt zijn: • Enkelbestemming Wonen • Dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 5 • Bouwaanduiding karakteristiek • Gebiedsaanduiding overige zone - waarde cultuurhistorie-erfgoed NHW • Gebiedsaanduiding overige zone - rivierenlandschap-overslaggronden • Gebiedsaanduiding vrijwaringszone - molenbiotop Op de locatie staat de molen "Het Landeke" uit 1902 dat een Rijksmonument is. Naast de molen is het authentieke bijbehorende gemaal nog aanwezig. De voorgenomen verbreding van de A27 ter plaatse heeft grote invloed op de cultuurhistorische belevingswaarde. Ook om deze reden zou onderzocht moeten worden of de aansluiting Werkendam op de A27 gewijzigd kan worden in de zin of deze langs de locatie van cliënt heen kan komen te lopen en <u>afname de cultuurhistorische waarde bewaard kan blijven</u> .	<p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. Zie de Deelrapporten bij het TB en het opgestelde MER in de OTB fase voor de resultaten. Als normen worden overschreden, worden maatregelen getroffen om de nadelige effecten te verzachten of te voorkomen. Deze maatregelen zijn vastgelegd in het TB. In het MER zijn in de OTB-fase de effecten beoordeeld op de cultuurhistorische waarden. Deze beoordeling heeft niet geleid tot een aanpassing van de aansluiting Werkendam.</p>
	6	Zienswijze 6: In het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder is opgenomen dat een groot aantal bomen gekapt worden, zo ook op de locatie van cliënt. In de ontwikkelingsplannen wordt slechts gesproken van een zoekgebied voor de herplanting van de te saneren bomen. De herplant zou (ook vanwege de wettelijke eisen) op voorhand voor het saneren geregeld moeten zijn.	<p>Vanuit de Wet natuurbescherming, onderdeel houtopstanden (oude Boswet) is het verplicht om alle te kappen bomen binnen het project te compenseren. Voor de verbreding van de A27 vindt deze bomencompensatie volledig plaats binnen de grenzen van het Tracébesluit. Het zoekgebied dat in het OTB was opgenomen is voor deze bomencompensatie niet meer noodzakelijk en daarom ook in het Tracébesluit verwijderd. Bomen die vanuit de gemeentelijke regelgeving (APV) gecompenseerd moeten worden zijn binnen de TB grenzen of elders in de gemeente Werkendam gecompenseerd. Voor het herplanten van de te compenseren bomen heeft Rijkswaterstaat een ontheffing om de te compenseren bomen binnen 5 jaar nadat de te kappen bomen zijn gemeld te herplanten.</p>
	7	Zienswijze 7: Door de verbreding van Rijksweg A27 ter plaatse van de locatie van cliënt lijdt cliënt naast immateriële schade ook plan- en vermogensschade.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00386	1	Inspreker exploiteert op genoemd adres een melkveehouderij en ziet de verbreding van de A27 als een bedreiging voor het voortbestaan van zijn bedrijf. Hij melkt nu nog 19 melkkoeien en heeft hiervoor een kleine hulskaaf. Als hier nog een gedeelte (ca 10%) van afgehaald wordt, is de hulskaaf te klein om het bedrijf nog te kunnen exploiteren. Aangezien dit bedrijf een grondgebonden veehouderij betreft kan de hulskaaf node gemist worden.	<p>Ten opzichte van het OTB is het ruimtebeslag in het TB vergroot en is een groter deel van het perceel nodig voor het project.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteiningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbers om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden inebrecht.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	Buiten het bovenvermelde bezwaar worden negatieve neveneffecten voorzien die realisatie van uitbreiding van de A27 teweeg brengen. Hierbij kan gedacht worden aan:  - vermindering van uitzicht,	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. Zie de Deelrapporten bij het TB voor de resultaten. Als normen worden overschreden, worden maatregelen getroffen om de nadelige effecten te verzachten of te voorkomen. Deze zijn dan vastgelegd in het TB. Hiermee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd. Als u desondanks van mening bent dat u schade lijdt, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.
	3	Buiten het bovenvermelde bezwaar worden negatieve neveneffecten voorzien die realisatie van uitbreiding van de A27 teweeg brengen. Hierbij kan gedacht worden aan:  - overlast,	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de huiswerkzaamheden en het huisverkeer.  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.
	4	Buiten het bovenvermelde bezwaar worden negatieve neveneffecten voorzien die realisatie van uitbreiding van de A27 teweeg brengen. Hierbij kan gedacht worden aan:  - geluid etc.	In het kader van het autonome saneringsplan A27 Houten-Hooipolder worden er ter hoogte van de Zouwendijk diverse geluidschermen geplaatst met een totale lengte van 836 meter en een hoogte die varieert van 2 tot 5 meter. Daarnaast wordt de westelijke rijbaan van de A27 in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder voorzien van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab). Als gevolg van het plaatsen van deze schermen neemt de geluidbelasting als gevolg van de A27 echter niet af. Voor het pand Zouwendijk 79 blijft de toetswaarde (het maximale geluidniveau op de gevel) ook in de nieuwe situatie 62 dB
ZWE-00387	1	Inspreker verpacht diverse percelen land die grenzen aan de A27. Voor de diaconie is het onbespreekbaar dat zij land moeten verliezen door de verbreding van de A27. Zij zijn gebaat bij percelen die goed te verpachten zijn en willen daarom goed toegankelijke compensatiegrond hebben als blijkt dat verbreding van de A27 niet te voorkomen is.	
ZWE-00388	1	De Brabantse Milieufederatie maakt van deze gelegenheid gebruik om op enkele punten een zienswijze bij u in te dienen. We begrijpen en waarderen het dat de Minister van I&M in samenspraak met andere overheden en maatschappelijke organisaties maatregelen wil nemen om de doorstroming op de A27 veilig te stellen en waar nodig te verbeteren.  Het verbaast ons en het stelt ons ook teleur dat in het nu gepresenteerde ontwerptraacébesluit en de daarbij horende studies niets is terug te vinden van de nieuwe benadering om de doorstroming en verkeersveiligheid op het rijkswegennet en de aansluitende wegen te optimaliseren. In Zuidoost-Brabant wordt nadrukkelijk eerst ingezet op toepassing van alle mogelijkheden die smart-mobility, C-ITS en andere technieken bieden om het bestaande wegennet optimaal te benutten, de doorstroming en verkeersveiligheid te optimaliseren en betrouwbare reistijden tot stand te brengen. Zo nodig wordt aanvullend daarop de auto-infrastructuur aangepast. We stellen niet dat geen aanpassingen op en rond de A27 nodig zijn, maar het volledig ontbreken van de nieuwe technologische mogelijkheden om weggebruik optimaal te sturen mag op deze corridor naar onze mening zeker niet ontbreken. Dat kan twee grote voordelen opleveren: veel eerder dan de nu geplande oplevering van de aangepaste A27 in 2023-2025 kan al aanzienlijke doorstromings- en verkeersveiligheidswinst worden bereikt en het kan er toe leiden dat de totale kosten (nu begroot op tussen de 700 en 800 ml euro) substantieel lager uitvallen.  We verzoeken een vergelijkbare aanpak als voor het wegennet in Zuidoost-Brabant is gekozen alsnog in overweging te nemen en uit te werken binnen het project A27 Houten-Hooipolder.	In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht. De verkenningsfase van het project (onderzoek naar realistische alternatieven) is afgerond en er is in 2014 door de Minister een Voorkeursalternatief gekozen. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Dit Voorkeursalternatief is verder uitgewerkt in het TB. Het gevolgde proces en de onderbouwing van gemaakte keuzes is terug te lezen in het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bijlage%202%20-%20200TB%20-%2020Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bijlage%202%20-%20200TB%20-%2020Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a>
	2	Een tweede punt is het ontbreken van een ruimtelijke reservering voor een robuuste OV-verbinding op deze corridor. Wat ons betreft wordt die zo spoedig mogelijk in ontwikkeling genomen, maar de Minister en Tweede Kamer hebben een andere keuze gemaakt. Door nu geen ruimtelijke reservering in het ontwerptraacébesluit op te nemen wordt een toekomstige keuze alsnog zo'n voorziening aan te leggen zo goed als onmogelijk gemaakt. Alsnog later een spoorlijn buitenlangs ongeveer parallel aan de A27 realiseren levert onoverzienbare ruimtelijke inpassingsproblemen en kosten op. Wat ons betreft wordt daarom nu in dit ontwerptraacébesluit een beperkte ruimtelijke reservering opgenomen geprojecteerd in de middenberm van de A27. Deze reservering moet voldoende ruimte bieden om een (zweef)baan te realiseren voor bus- of railverkeer (of misschien zelfrijdende voertuigen). Op een aantal plaatsen moeten uiteraard toe- en afritten worden ingepast en daarmee moet in het ontwerp ook nu al rekening worden gehouden.	Het aanleggen van bus- of railverkeer middels smart mobility of (zweef)banen vallen buiten de scope van het project A27 Houten-Hooipolder. Naar deze mogelijkheden zal in de toekomst wellicht onderzoek worden gedaan. Het ontwerp voor het project A27 Houten-Hooipolder maakt dergelijke inpassingvraastrukken niet onmogelijk. De door inspreker genoemde oplossingen vallen echter buiten het taakstellend budget en doel van dit project.
ZWE-00389	1	In het plan zijn de verkeerslichten bij de Tol West verwijderd waar de fietsers over moeten steken. Dat vind ik een ernstige fout. Dagelijks moeten meer dan 400 leerlingen uit Werkendam, Nieuwendijk en ook Almkerk 2 x per dag oversteken om op hun school, het Altena College in Sleeuwijk te komen. Dat zijn 800 oversteekhandelingen per dag. Daarnaast zijn er diverse leerlingen uit die plaatsen die op andere scholen zitten die gebruik maken van die oversteekplaats. En voorts alle andere mensen die daar vanwege woon-werkverkeer per fiets oversteken. Vanwege de verkeersveiligheid is het daarom absoluut noodzakelijk dat de verkeerslichten voor de overstekende fietsers daar gehandhaafd blijven.	Uitgangspunt is dat fietsers altijd veilig moeten kunnen oversteken. In het OTB-ontwerp was, vanwege de verplaatsing van de aansluiting Werkendam (nr. 23) en het kruispunt met de Rijksstraatweg, volgens de geldende ontwerprijrichtlijnen geen verkeerslicht nodig. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het ontwerp gekeken en in het TB zijn de verkeerslichten weer teruggebracht om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers, waaronder veel scholieren van het Altena College, te verroten.
ZWE-00390	1	Punt 1 We maken ons vooral zorgen over de versnipperende ligging van de boscompensatie ter hoogte van de Bijtelskil (Sleeuwijk). Het geplande bos ligt ingeklemd tussen een aantal belangrijke aan-en afvoerroutes van de A27, waaronder afrit 23. De geplande ecologische verbindingzone Zevenbansche Boezem zorgt volgens het ontwerpplan niet voor een verbinding met het zoekgebied van de boscompensatie aan de oostkant van de A27, aan de Sleeuwijkse kant. In bijlage 1 vindt u een kaart met suggesties voor de ontsluiting van de boscompensatie. Met stipellijnen hebben we mogelijke ecologische verbindingroutes aangegeven. Deze zouden kunnen bestaan uit schone en natuurlijke watergangen met brede natuurvriendelijke oevers, voorzien van goede onderdoorgangen onder wegen (faunapassages; zowel droog als nat). Daarnaast zijn we van mening dat het boscompensatiebos afwisselend aangelegd dient te worden, met een afwisseling van bos en weide. In de huidige situatie bestaat het gebied al uit open weide, het zal het gebied sieren als deze eigenschap gedeeltelijk behouden blijft. Voor de esthetische functie van het bosgebied is het belangrijk dat de bomen niet enkel in rijen worden aangeplant, maar natuurlijke processen (successie) ook een kans krijgen. Denk hierbij aan verschillende soorten inheemse bomen en struiken (bosplantsoen), ruimte voor spontane vestiging/ontwikkeling en een goede zoom-mantel-kem-strmctuur. Een divers bosgebied - met een afwisseling van bos en bloemrijke kruidenvegetatie - is niet alleen aantrekkelijk voor de recreant, maar werkt ook in het voordeel van de biodiversiteit. Het ontstaan van beschutting en een divers nectaraanbod is gunstig voor een goed insectleven, waaronder een sterke vlinderpopulatie. Vogels profiteren hiervan mee. Het is aan te raden het gebied te voorzien van een goed rolstoelvriendelijk wandelpad. In samenspraak met Waterschap Rivierenland en Gemeente Werkendam kan ook gekeken worden naar waterberging in het gebied in de vorm van natuurvriendelijke oevers, verlaagde percelen, enz. Wij zouden graag meedenken in de ontwikkeling van het boscompensatiegebied.	In het OTB was tussen de A27 en Sleeuwijk een zoekgebied opgenomen voor boscompensatie. Vanuit de Wet natuurbescherming, onderdeel houtopstanden (oude Boswet) is het verplicht om alle te kappen bomen te compenseren, behoudens enkele wettelijke uitzonderingen. Voor de verbreding van de A27 vindt deze bomencompensatie (vrijwel) volledig plaats binnen de grenzen van het Tracébesluit. Het zoekgebied dat in het OTB was opgenomen is voor deze bomencompensatie niet meer noodzakelijk en daarom ook in het Tracébesluit niet meer opgenomen.
	2	Punt 2 Het is ons tevens opgevallen dat op het traject van de A27 door de provincie Zuid-Holland (Alblasserwaard) nauwelijks ecologische verbindingzones zijn gepland, met uitzondering van de Zouweboezem bij Meerkerk. Het verbinden van natuurgebieden is een prima instrument om de kwaliteit van individuele gebieden te verbeteren en dieren een kans te geven te migreren. Het is vreemd dat de Provincie dit instrument beperkt toepast, aangezien er voldoende oost-westverbindingen aanwezig zijn in het gebied. Dit is een gemiste kans om het Lingegebied te verbinden met de Alblasserwaard. Beide gebieden tellen immers een aantal belangrijke en ecologisch waardevolle natuurgebieden. Bij de Linge kunnen de uiterwaarden tussen Leerdam en Gorinchem genoemd worden, evenals het Lingebos, de Diefdijk en de onderdelen van de Hollandsche Waterlinie. In de Alblasserwaard kunnen de oude veenstromen zoals de Giessen genoemd worden, de Slingelandse Plassen, de Donkse Laagte en de Boezems van Kinderdijk. Het is in onze ogen zeer belangrijk om ervoor te zorgen dat meerdere verbindingen bestaan tussen de natuurgebieden in de Alblasserwaard en die in het Lingegebied. Natuurlijk vormt de Zouweboezem een dergelijke verbinding, maar één verbinding onder de A27 in het gehele traject Vianen - Gorinchem is in onze ogen nogal karig. In de toekomst staat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Grote Haar (Gorinchem-Noord) gepland. Dit vereist natuurcompensatie en biedt kansen voor een nieuwe oost-west georiënteerde ecologische verbindingzone (onder de snelweg door). In bijlage 2 vindt u een kaart met suggesties voor een ecologische verbindingzone langs de Grote Haar, onder de snelweg door richting Schelluinen/Hoonaar. We beogen een verbinding tussen het Lingegebied en de ecologische verbindingzone bij Schelluinen/Hoonaar (de witte lijnen en vlakken op de kaart). Bij de beoogde verbinding wordt gebmik gemaakt van landschapselementen met bosschages en kmidenrijke vegetatie ten oosten van de Schelluinevliet. Die landschapselementen kunnen gebmik worden als ecologische stapstenen. Deze elementen worden dan via corridors verbonden met elkaar én met de faunapassage (droog/nat) onder de A27. Hierbij verwijzen we graag naar de structuurvisie van de Gemeente Gorinchem, zie bijlage 3, die inderdaad op ongeveer deze locatie een ecologische verbindingzone gepland heeft staan. Het lijkt ons zinvol om nu al een faunapassage onder de snelweg te realiseren of hier mimte voor te reserveren (zowel droog als nat). Het is belangrijk te vermelden dat hierbij een rol is weggelegd voor verschillende bestuurslagen, namelijk Gemeente Gorinchem, Gemeente Giessenlanden, Provincie Zuid-Holland, Waterschap Rivierland. De ecologische verbindingzone (inclusief faunapassage, corridors en stapstenen) zal gedeeltelijk door agrarisch gebied lopen. Door middel van het subsidiestelsel Agrarisch Natuur en Landschapsbeheer kan geld worden vrijgemaakt zodat een deel van het land van de boeren ingezet kan worden bij het realiseren van de corridors. Wellicht dat hierbij een rol is weggelegd voor de agrarische natuur- en landschapsvereniging Den Haneker.	Het Tracébesluit houdt rekening met de aanwezige natuurwaarden en natuurverbindingen in het gebied. Indien natuurwaarden of verbindingen worden aangetast worden deze binnen het TB gemitigeerd en/of gecompenseerd. Op deze locaties is in de huidige situatie geen ecologische verbinding aanwezig en wordt de barrière door project niet verslechterd. Het realiseren van nieuwe ecologische verbindingen over en onder de A27 is geen onderdeel van deze mitigerende maatregelen omdat deze wettelijk niet gerealiseerd hoeven te worden. Bovenwettelijke maatregelen vallen buiten de scope en budget van dit project.
	3	Punt 3 Het is ons niet helemaal duidelijk hoe het beheer gaat plaatsvinden. In het geval van de verbindingzones zou ecologisch beheer (maaien en afvoeren) veel beter passen dan het klepelen dat nu vaak wordt toegepast. Klepelbeheer zorgt voor verrijking van de bodem en is een ramp een stuk complexer is dan de rest van de verbindingzones, aangezien er vaak stoppelwallen en natuurvriendelijke oevers liggen, dus dit zal maatwerk vereisen. In dergelijke gevallen zou het maaien met een bosmaaiër moeten gebeuren (waama het maaisel afgevoerd wordt), kleinschalig beheer dus. Het is bij zowel het beheer van de faunapassages als het beheer van de corridors van belang dat niet alles in één keer wordt gemaaid, maar dat gefaseerd beheer wordt toegepast. Op die manier kan een verbindingzone het hele jaar door brikbaar zijn voor dieren. Immers, een kale verbinding werkt niet uitnodigend voor de fauna. In het geval van de wegbermen langs de snelweg wordt momenteel aan maaien en afvoeren gedaan. Het is te prefereren dat dit ook in de toekomst zal blijven gebeuren aangezien klepelen in deze situatie niet wenselijk is. Waar mogelijk zou het beheer gefaseerd moeten plaatsvinden (zowel in tijd als in mimte).	Rijkswaterstaat hanteert leidraad Beheer Groenvoorzieningen voor opdracht naar de aannemer die het beheer uitvoert. Hierin wordt klepelen sowieso niet voorgesteld. Bij faunapassages wordt normaal gesproken maatwerkbeheer afgesproken tussen Rijkswaterstaat en de onderhoudsaannemer.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00391	1	Ondanks dat wij de noodzaak van de aanpak A27 Houten-Hoopolder onderschrijven, hebben wij een zaak die wij in deze zienswijze onder uw aandacht willen brengen. Als onderdeel van de aanpak van de A27 Houten-Hoopolder wordt een verbodsbog gerealiseerd vanaf de A59-west richting Utrecht op de A27-noord. Hierbij wordt afrit 34 ter hoogte van de gemeente Geertruidenberg definitief afgesloten. Het neveneffect van deze laatste maatregel pakt aanzienlijk negatief uit, voor de nabij gelegen kernen Raamsdonk en Waspik. Een van die effecten is dat er 60% meer sluipverkeer door de ontsluitingsroute van de kernen zal gaan rijden. De huidige etmaalintensiteit van zo'n 3500 motorvoertuigen per dag met vooral bestemmingsverkeer leidt nu al tot spanningen bij de lokale bevolking. Aangezien langs de route van de kernen veel historische woonbebouwing staat, houdt de verwachte toename van 60% van de huidige intensiteit, een ernstige aantasting in van de leefbaarheid.	In het Tracébesluit zijn ten opzichte van het Ontwerptracébesluit extra maatregelen in het knooppunt Hoopolder toegevoegd: twee vrije rechtsaffers en vergroting van de capaciteit van de A59 in het knooppunt. Hierdoor verbetert de doorstroming op het knooppunt, waar ook de wegen in de omgeving van profiteren. Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het meest recente verkeersmodel, het NRM2017. Zie het Deelrapport Verkeer voor de resultaten. Paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord gaat specifiek in op de effecten voor het onderliggende wegennet, waaronder de wegen in Raamsdonk en Waspik. Op een aantal daarvan is inderdaad sprake van een forse toename van verkeer. De toenames op het onderliggende wegennet zijn getoetst aan de maximaal gewenste intensiteiten ('streefwaarde') volgende de principes van Duurzaam Veilig. Hieruit volgt geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat er vanuit de regio een verkenning loopt naar een nieuwe ontsluitingsweg aan de noord-oostzijde van het knooppunt Hoopolder gericht op de (regionale) verkeersstromen. De effecten op het onderliggende wegennet zijn voor het Tracébesluit niet enkel onderzocht voor verkeer en verkeersveiligheid. Ook heeft onderzoek plaatsgevonden naar geluidseffecten en effecten op de luchtkwaliteit op het onderliggende wegennet. In het kader van het akoestisch onderzoek zijn de aanleg en wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggende wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Ook is gekeken naar de akoestische effecten van de uitstraling van de reconstructie. In het onderzoeksrapport zijn de te treffen maatregelen op het onderliggende wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. In het onderzoek luchtkwaliteit zijn de wegen op het onderliggende wegennet onderzocht waar sprake is van een verandering in de verkeersintensiteiten.
	2	Ter oplossing van deze problematiek is door de samenwerkende gemeenten (Breda, Oosterhout, Geertruidenberg en Waalwijk) en de provincie Noord-Brabant, het zogenoemde Hoopolderplusplan ontworpen. In dit plan staat een maatregelenpakket om de verkeersafwikkeling op de A59 ter hoogte van knooppunt Hoopolder aanzienlijk te verbeteren tezamen met de aanleg van een parallelweg ten noorden van de A59. Uit een studie blijkt dat deze nieuw aan te leggen weg, het sluipverkeer door de kernen Raamsdonk en Waspik nagenoeg volledig zal verplaatsen naar een locatie waar de neveneffecten relatief laag zijn voor de directe omgeving; het gebied kent weinig woonbebouwing.  Ten overvloede wijzen wij u er op, dat de regio Waalwijk - Tilburg één van de belangrijkste logistieke hotspots van Nederland is. Diverse logistieke bedrijven zoals Bol.com vestigden zich al in onze gemeente en zijn gebaat bij een veilige en vlotte doorstroming op de A59 ter hoogte van knooppunt Hoopolder. De maatregelen uit uw plannen tezamen met het verwachte groeiscenario van het verkeer tonen aan dat knooppunt Hoopolder zonder Hoopolderplusplan voor 2030 vastloopt met de daarbij behorende nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid voor bedrijven in onze regio, waarvan De Efteling een bijzondere is. Het Hoopolderplusplan voorziet in extra rijstroken op de A59 bij het knooppunt en vrije rechtsaffers. Bovendien kan de ruimte die vrijvalt door de verbodsbog worden benut voor het verkeer vanaf A27-noord richting A59-oost richting Waalwijk.  Aangezien het plan een werking heeft tot 2030 en de kosten 10 miljoen bedragen, achten wij binnen de noodzaak tot de aanpak van de A27 Houten-Hoopolder, het Hoopolderplusplan als zeer effectief. Mede namens de bewoners van de kern Waspik, verzoekt het college van burgemeester en wethouders van Waalwijk, het OTB procedureel en financieel aan te vullen met de bovengenoemde onderdelen van het Hoopolderplusplan.	De volledige opwaardering van knooppunt Hoopolder maakt geen onderdeel uit van de scope van het Tracébesluit (op basis van het vastgestelde Voorkeursalternatief in 2014). In het Tracébesluit zijn wel vanuit de regio aangedragen optimalisaties doorgevoerd om de doorstroming op en rond het knooppunt te verbeteren.
			De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hoopolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit (zie de Nota van Wijziging voor een gebundelde beschrijving van deze maatregelen). Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.
ZWE-00392	1	De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp erin moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.  Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.  Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.
	2	Geluidsoverlast (Hoofdrapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten-Hoopolder) Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hoopolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw erop gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen vooruitlopend op de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder oerlaatst worden.  Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.  Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hoopolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v  In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Hoputen-Hoopolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.
	3	Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.  Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	Mogelijk schade aan woningen (deelrapport Water deel 1, paragraaf 7.2/Bijlage 7a Waterhuishoudkundigplan) Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.	<p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelsheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.	<p>In de punten hieronder is uitgelegd op welke wijze de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit in het TB zijn onderzocht en waarom mitigerende maatregelen niet aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan hierbij worden vermeld dat voldaan wordt aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit en het niet nodig is om snelheidsbeperkingen toe te passen. Bovendien past Rijkswaterstaat geen vegetatie toe als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit. De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn uitgebreid onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechteren optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	8	Waarde vermindering woningen De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waardevermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hierbovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00393	1	Houten-Everdingen en vice versa  Wij constateren dat de oostbaan van de A27 buiten de scope van het project is komen te vallen. Wij constateren dat de reistijdfactor op het traject Everdingen - Houten met 10% toeneemt. Wij spreken daarom onze zorgen uit voor de bereikbaarheid van onze regio en willen dit deel van het traject graag alsnog binnen de scope van het project brengen en hier net als op de westbaan een extra rijstrook aan te leggen.  De Reistijdfactor Houten - Everdingen blijft gelijk ten opzichte van situatie zonder project. Ook na de capaciteitsuitbreiding kan een betrouwbare reistijd op de A27 niet te allen tijde worden gegarandeerd. Welke aanvullende maatregelen worden onderzocht om de kans op betrouwbare reistijden te verhogen? Wij vinden dat Rijkswaterstaat met een pakket aan aanvullende maatregelen moet komen om ook hier de kans op betrouwbare reistijden te verhogen.	<p>De oostbaan van de A27 tussen Everdingen en Houten maakt geen onderdeel uit van het door de Minister vastgestelde voorkeursalternatief (2014). De Minister heeft op 20 februari 2017 besloten dat de complete Hagesteinsbrug wordt vervangen. Daarmee is een gedeelte van de oostbaan, voor zover benodigd om de oostelijke Hagesteinsbrug te vervangen en het wegalignement te laten aansluiten op de bestaande situatie, binnen het plangebied van het TB opgenomen. Het TB voorziet niet in een capaciteitsuitbreiding of andere maatregelen. De nieuwe Hagesteinsbrug wordt overigens wel toekomstvast ontworpen en biedt ruimte voor eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding op dit traject.</p>
	2	Afstemming met Ring Utrecht en uitvoering werkzaamheden  Wij gaan er vanuit dat eventuele wijzigingen in het profiel van de verbreding van dat gedeelte van de A27 zal worden doorgezet in - in ieder geval - het profiel van de A27 ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal (tot knooppunt Lunetten). Wij vinden afstemming met het project Ring Utrecht dan ook een vereiste.  Wij vinden ook dat een goede bereikbaarheid van de Utrechtse regio in het algemeen en de gemeente Vianen in het bijzonder ten tijde van de realisatie van de uiteindelijke maatregelen moet worden gewaarborgd. Een goede afstemming met overige wegwerkzaamheden in dezelfde periode en het knooppunt én onderliggend wegennet is daarbij ook een vereiste	<p>Er wordt over de planuitwerking en de (voorbereiding van de) realisatie afgestemd tussen het projectteam A27 Houten - Hooipolder en Rijkswaterstaat Midden Nederland (A27/A12 Ring Utrecht). De Tracébesluiten van project A27/A12 Ring Utrecht en A27 Houten - Hooipolder sluiten qua wegontwerp en inpassende maatregelen op elkaar aan. Specifiek voor hinder op en langs het onderliggende wegennet wordt vermeld dat RWS Midden-Nederland, gemeente Utrecht en provincie Utrecht onderling de werkzaamheden van de diverse wegprojecten zo goed mogelijk op elkaar afstemmen.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p>
	3	Uiteraard begrijpen wij dat de ingrijpende wegwerkzaamheden veelal gepaard zullen gaan met de nodige hinder voor het wegverkeer en de leefomgeving. Wij vinden dan ook dat Rijkswaterstaat met oplossingen moet komen om die hinder tot een minimum (qua niveau en duur) te beperken.	<p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Uiteraard gaan wij hierover met u in gesprek.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaa. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	<p>Fietsverbinding</p> <p>Op 2 november 2015 hebben onze Provinciale Staten een motie aangenomen om een fietsverbinding over de Lek, aansluitend aan de wegverbreding te realiseren en met u naar een mogelijkheid tot realisatie te onderzoeken. Vervolgens is op 23 november 2015 in Tweede Kamer een amendement van het lid Hoogland aangenomen om de fietsverbinding toe te voegen aan het project. Via het amendement Hoogland op de begroting is € 5,5 mln beschikbaar gesteld, geraamd voor 50% van de kosten van de verbinding.</p> <p>Op basis van deze besluitvorming en in goed overleg met Rijkswaterstaat hebben wij in overleg met de gemeenten Houten, Nieuwegein en Vianen en de Fietsersbond de randvoorwaarden voor de fietsverbinding bepaald. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsverbinding tussen de Achterweg in Nieuwegein en de Brugstraat in Vianen binnen de genoemde bedragen aan het project toe te voegen is in uitvoering.</p> <p>Wij vragen u om een fietsverbinding over de Lek, fysiek gekoppeld aan de T Hagensteinsebrug, mee te nemen in het Tracébesluit en conform bijgaande tekening het projectgebied voor het Tracébesluit uit te breiden. Daarnaast willen wij de mogelijkheid verkennen om werk-met-werk te maken door aan de oostzijde van de A27 een losse brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren.</p>	<p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit voorziet in een fietsverbinding over de Lek. De nieuwe westelijke Hagesteinsebrug is daarvoor voorzien van een tweerichtingen fietspad. Dit fietspad sluit in Nieuwegein aan op de Lekdijk-Oost en in Vianen op de Brugstraat. Het realiseren van een fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal is geen onderdeel van de scope van het project A27 Houten - Hooipolder. Ten behoeve van de (voorbereiding)realisatie zal nauw contact onderhouden worden tussen Rijkswaterstaat, provincie Utrecht (als contactpersoon namens de regio) en betrokken gemeenten om te verkennen of er mogelijkheden zijn om werk met werk te maken.</p>
	5	<p>Geluid bruggen</p> <p>Het OTB Houten Hooipolder sluit aan op het plangebied van de planstudie Ring Utrecht A27/A12. Voor de Ring Utrecht heeft de minister € 15 mln. voor bovenwettelijke inpassingsmaatregelen beschikbaar gesteld. Deze middelen worden zo veel mogelijk ingezet om de geluidseffecten in het plangebied te verminderen. Ter hoogte van Houten wordt aan de oostzijde van de A27 waarschijnlijk een bovenwettelijk geluidsscherm gerealiseerd. Het effect van het scherm is een geluidsafname in het westelijke deel van Houten. Het effect kan naar ons idee vergroot worden als geluidsmaatregelen getroffen worden op de Houtensebrug. Deze brug zorgt voor relatief veel geluidsoverlast als gevolg van de verouderde voegovergangen. Een maatregel die wij wenselijk vinden, is het realiseren van stille voegovergangen op de Houtensebrug over het Amsterdam Rijnkanaal. Naast Houten heeft ook Vianen te maken met geluidsoverlast van een brug, de Hagensteinsebrug over de Lek. Wij verzoeken u, om de geluidsoverlast van de bestaande Hagensteinsebrug die buiten de projectscop van het project ligt te beperken, door ook hier stille voegovergangen toe te passen en maatregelen te nemen die de klankkastwerking van deze stalen brug verkleint. Ook zien wij graag de resultaten tegemoet van het (landelijke) onderzoek naar stalen bruggen en voegovergangen, en het beter inzichtelijk maken van het geluid dat daardoor geproduceerd wordt.</p>	<p>De bestaande Hagesteinsebruggen worden vervangen door twee nieuwe bruggen. Daarbij wordt geluidreducerend asfalt aangebracht en worden stillere voegovergangen toegepast. De bestaande Houtensebrug blijft gehandhaafd. Wel wordt de brug aan de westzijde uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is voor het Tracébesluit toont aan dat er ter plaatse van de Houtensebrug geen akoestische maatregelen benodigd zijn om aan de geldende geluidsnormen te voldoen.</p>
	6	<p>Inpassing De Hagen</p> <p>Wij zijn er blij mee dat het overleg met de Stichting De Hagen Vianen in de afgelopen maanden vorm heeft gekregen. Hier zijn enkele goede resultaten uit gekomen, zoals het maximaliseren van de afstand van tussen de wijk en de verbrede snelweg en de aangepaste afrit, door te zoeken naar optimalisatie in het ontwerp. Wij verzoeken u om dit ook richting de verdere uitwerking als aandachtspunt vast te houden met het oog op mogelijke verdere optimalisatie. Ook de groene bossage langs de snelweg en afrit zal de inpassing van de snelweg voor bewoners acceptabel maken. Belangrijk hierbij is wel dat er voor een continuïteit (in de tijd) wordt gezorgd van de groene inpassing van de snelweg. Wij verzoeken u om, bijvoorbeeld met tijdige en gevarieerde aanplant van bomen, ervoor te zorgen dat de groene inpassing steeds gewaarborgd is en de wijk niet jaren hoeft te wachten totdat de bomen voldoende omvang hebben bereikt om de snelweg af te schermen.</p> <p>Voor aanvullende specifieke aandachtspunten die voor de bewoners in de wijk De Hagen van belang zijn, verwijzen wij naar de zienswijze(n) die separaat door de Stichting De Hagen Vianen en diverse bewoners van de wijk wordt ingediend.</p>	<p>In het Tracébesluit wordt de burg over de Lek, anders dan in het Ontwerp-Tracébesluit, volledig vervangen. Het wegontwerp ter hoogte van de brug en voor de afslag Hagestein is hierop aangepast. Met het ontwerp is het ruimtebeslag dat voor de verbreding van de A27 en de bouw van de nieuwe brug benodigd is richting woonwijk de Hagen zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast is ten behoeve van de landschappelijke inpassing op deze locatie gekozen om het gebied tussen de Hagen en de snelweg te voorzien van een dicht begroeid groengebied met bomen en (wintervaste) struiken. Op deze manier wordt de snelweg zoveel mogelijk uit het zicht onttrokken. In nauw overleg tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Vianen zal ter voorbereiding van de realisatie de exacte invulling van de groene inpassing bepaald worden. Ook wordt bezien of het mogelijk is (een deel van) de beplanting zo vroeg mogelijk te realiseren.</p>
	8	<p>Carpoolplaats Hagenweg</p> <p>Op de tekening loopt de projectgrens van de verbreding over een gedeelte van het carpoolterrein aan de Hagenweg in Vianen. De geplande watergang lijkt pal tot aan de bestaande verharding te komen en ook lijkt een strook groen langs deze watergang gedeeltelijk op het carpoolterrein te zijn geprojecteerd. Als de verbreding gevolgen heeft voor de carpoolplaats, die goed gebruikt wordt en waarvoor bij de Provincie Utrecht zelfs de wens bestaat om deze uit te breiden, dan verzoeken wij u om hier in een vroeg stadium over met ons in overleg te treden, om de continuïteit van de carpoolplaats in (minimaal) zijn huidige capaciteit te garanderen.</p>	<p>De bestaande carpoolplaats aan de Hagenweg in Vianen wordt niet meer geraakt door het Tracébesluit.</p>
	9	<p>Spoorlijn Breda - Utrecht</p> <p>Over de spoorlijn Breda - Utrecht staat in het OTB dat er geen gronden gereserveerd worden voor een mogelijke spoorlijn, terwijl in het Trechteringsdocument van juni 2014 is aangegeven dat de spoorlijn technisch niet onmogelijk wordt gemaakt. Wij vinden dat de spoorlijn niet onmogelijk moet worden gemaakt doordat er geen gronden voor zijn gereserveerd in het (0)TB. Zoals ook in ons Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) te lezen is, is Vianen een groot voorstander van het realiseren van deze spoorverbinding met een station bij Vianen.</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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hooipolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
	10	<p>Overige punten</p> <p>Graag wijzen we u er op dat voor het natuurgebied/stiltegebied ten zuidwesten van Vianen, de geluidseffecten niet beoordeeld zijn en, naar onze mening ten onrechte, het geluidsproductieplafond niet verlaagd is.</p>	<p>Bedoeld wordt het stiltegebied Boei- en Heicop. Voor alle natuurgebieden/stiltegebieden binnen de 3 kilometer van de A27 tussen Houten en Hooipolder is onderzocht wat de geluideffecten als gevolg van het Tracébesluit zijn. Ter plaatse van het stiltegebied Boei- en Heicop blijft de geluidsbelasting binnen het geluidsproductieplafond (GPP) als gevolg van de toepassing van een bronmaatregel ten zuiden van knooppunt Everdingen. Het is niet gebruikelijk (en verplicht) de GPP's te verlagen met het effect van de bronmaatregel.</p>
	11	<p>Niet op hele traject ter hoogte van de gemeente Vianen wordt tweelaags-ZOAB wordt toegepast. Er blijven relatief korte stukken over waar normaal ZOAB wordt toegepast. We verzoeken u dringend om hier consequent tweelaags-ZOAB toe te passen. De logica die als onderbouwing wordt gebruikt om op relatief korte stukken te kunnen volstaan met normaal ZOAB, mag wat ons betreft niet de doorslag geven ten opzichte van het creëren van een consistent wegbeeld dat efficiënt te beheren is en waarmee redelijkerwijs een zo laag mogelijk geluidsproductie wordt bereikt. Wij gaan er vanuit dat de meerkosten om één doorlopend trajectdeel van tweelaags-ZOAB te voorzien, ten opzichte van het aanbrengen van een lappendeken van enkel- en tweelaags-ZOAB gedeelten beperkt zullen zijn; en vinden bovendien dat die beperkte meerkosten niet mogen opwegen tegen de voordelen. We vinden dan ook dat, mede in het kader van het ALARA-principe ('as low as reasonably achievable') wanneer ter hoogte van woongebieden standaard zou moeten zijn, en als uitgangspunt meegegeven moet worden aan de aannemer.</p>	<p>De A27 zal binnen de gemeentegrenzen van Vianen nagenoeg helemaal van tweelaags Zoab voorzien worden. Alleen op de oostelijke rijbaan zal er tussen km 52.779 en 55.258 Zoab aangebracht worden.</p>
	12	<p>Tenslotte spreken wij onze zorgen uit voor de geluidsproductieplafonds in het algemeen. De toekomstige situatie zal volgens de berekeningen op veel plaatsen een lagere geluidsbelasting geven dan de huidige situatie. Dat is op zichzelf positief. Maar doordat geluidsproductieplafonds niet verlaagd worden, ontstaat er een nieuwe bufferruimte die weer opgevuld kan worden door extra verkeer of nieuwe aanpassingen aan de weg. De voorspelde daling in geluidsbelasting is daarmee een gegeven dat geen enkele zekerheid biedt.</p>	<p>Een deel (ten noorden van knooppunt Everdingen) van de geluidproductieplafonds langs de A27 gelegen thv de gemeente Vianen worden verlaagd en bij een deel (ten zuiden van knooppunt Everdingen) blijft de waarde ongewijzigd. Geluidproductieplafonds worden gewijzigd als aan een van de onderstaande punten van toepassing is: Verplaatsen, gebeurt indien de weg teveel richting de referentiepunten opschuift (referentiepunt is het rekenpunt waarop de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld), of wanneer er bijvoorbeeld een nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd/aangepast; Indien een overdrachtsmaatregel (scherm/wal) wordt toegepast; Indien de overschrijding op de geluidproductieplafonds niet met een financieel doelmatige bronmaatregel ongedaan gemaakt kan worden. Indien aan een zijde van de weg geluidproductieplafonds worden gewijzigd door een van bovenstaande redenen worden in het geluidregister de toekomstige projectgegevens (configuratie weg, maatregelen, snelheid, intensiteiten) opgenomen. Dit betekent dat de geluidproductieplafonds automatisch aan de andere zijde van de weg wijzigen. Met uitzondering van enkele geluidproductieplafonds langs de A2 worden alle geluidproductieplafonds vanaf knp Everdingen richting het noorden thv de gemeente Vianen verlaagd. De geluidproductieplafonds van knp Everdingen richting het zuiden blijven gehandhaafd. De geluidproductieplafonds blijven hier gehandhaafd, omdat met een financieel doelmatige bronmaatregel wordt voldaan aan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Na verbreding zal de geluidproductie van de A27 hier lager zijn dan de vastgestelde geluidproductieplafond, door verkeersgroei zal de geluidproductie hoger worden, maar nooit hoger worden dan de huidige vastgestelde (vergunde) geluidproductieplafonds. In het saneringsplan is ten zuiden van knooppunt Everdingen voorzien in een aantal saneringsschermen op het grondgebied van de gemeente Vianen. Ter plekke van deze saneringsscherm wordt het geluidproductie</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00394	1	<p>Allereerst heb ik geen bezwaar tegen het ontwerp Tracébesluit A27 Houten Hooipolder, de verbreding van de snelweg A27 Houten – Hooipolder.</p> <p>Ik heb wel een bezwaar tegen aansluiting in Lexmond (nr 26). En tegen de aanleg van een rondweg in Lexmond in aansluiting van de nieuwe snelverbreeding welke op aangrenzende percelen tav mijn perceel op achthoven nr 3 plus aangrenzend aan de kom lekdijk in lexmond</p> <p>en bezwaar en amendament tegen aanleg van fiets en voetpaden van gemeente Zederik en BpBuitengebied van Gemeente Zederik van Bp Kernen. In Ontwerp Tracebesluit in inpassingsontwerp blad nr 14 van D. Zwanenberg en N vd Velden en H otten, Lexmond 22-4-1 en</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet niet in aanpassingen op de toe- en afrit 26 Lexmond, er wordt aangesloten op de bestaande situatie. De ingebrachte zienswijzepunten zijn inhoudelijk niet te relateren aan de wegaanpassingen waarin het Tracébesluit voorziet. Er kan dan ook geen inhoudelijke reactie op worden gegeven, inspreker wordt geadviseerd zich tot de gemeente Zederik te wenden.</p>
	2	2 bezwaar en amendament dat de drie notenbomen worden verwijderd aan de dijk voor mijn woning. Mijn bomen dienen gehandhaafd te blijven.	De betreffende bomen waar inspreker op doelt vallen buiten het plangebied van het Tracébesluit voor de verbreding van de A27. Inspreker doelt waarschijnlijk op de plannen voor de rondweg Lexmond die in voorbereiding zijn. Dit valt buiten de scope van dit project A27 Houten-Hooipolder.
	3	3 bezwaar en amendament tegen slootdemping tbv een rondweg op en aangrenende percelen tav mijn perceel. Mijn watergangen aan de dijk dienen gehandhaafd te blijven.	Het aanleggen van de rondweg is geen onderdeel van het project A27 Houten – Hooipolder. Het Tracébesluit heeft enkel betrekking op de verbreding van de A27 en de daarbij behorende verkeersmaatregelen. De betreffende watergang wordt door het Tracébesluit niet geraakt.
	4	4 bezwaar betreft Visie Ruimte en mobiliteit (provincie Z-H) door infrastructuur te versterken door wegaanleg op en over en langs mijn perceel is onaanvaardbaar. bezwaar tegen instandhouding van de illigaal gedempte watergang en dat daar een rondweg overheen wordt gecreerd.	<p>Uw bezwaar ten aanzien van de rondweg over de illegaal gedempte watergang betreft niet het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder, maar een gemeentelijk bestemmingsplan. U zult zich met dit bezwaar tot de gemeente moeten richten.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	5 bezwaar en amendament beoordelingskader MER afwikkeling van kruispunten toe en afritten en tegen binvloeding advoo oppervlakte water tav mijn perceel.	Uw zienswijzepunt maakt niet volledig duidelijk wat uw bezwaar inhoudt. Wij interpreteren het dat u geen nadelige gevolgen wenst te ondervinden van het project A27 Houten - Hooipolder. Het TB is tot stand gekomen na zorgvuldige afweging van belangen, zie ook paragraaf 3.2.1 van de Nota van Antwoord. Als u van mening bent dat u hierdoor schade lijdt, kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Zie paragraaf 2.10 voor een toelichting op deze regeling.
	6	6 bezwaar tegen onderzoeksdelen pas natura2000 gebieden binnen 3 kmzonde.	<p>Het Tracébesluit vormt tevens het toestemmingsbesluit voor Natura-2000 (artikel 13, lid 8 Tw). Deze toestemming is gebaseerd op de Wet natuurbescherming en het thans geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het project A27 Houten-Hooipolder is opgenomen op de prioritaire projectenlijst (Bijlage 1 Regeling natuurbescherming). Dit houdt in dat voor dit project reeds ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Met het Tracébesluit wordt de benodigde ontwikkelingsruimte toebedeeld aan het project A27 Houten - Hooipolder. Met dit project wordt dus geen nieuwe ruimte binnen het PAS geclaimd die ten koste gaat van andere sectoren, zoals de door diverse insprekers genoemde toekomstige gewenste bedrijfsuitbreidingen. Voor deze uitbreidingen zal per concreet geval worden beoordeeld of de benodigde ontwikkelingsruimte kan worden toebedeeld.</p> <p>Recent heeft het Europese Hof van Justitie in haar arrest antwoord gegeven op de door de Raad van State gestelde prejudiciële vragen inzake het PAS. Volgens het Hof is een juridisch systeem als dat van het PAS toelaatbaar. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. De wetenschappelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het programma en de maatregelen waarop deze onderbouwing is gebaseerd, moeten voldoende zekerheid bieden dat de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden geen schade ondervinden van deze activiteiten. Het is, volgens het Hof, aan de nationale rechter om te beoordelen of de onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende maatregelen aan de eisen voldoen, zoals de autonome daling van stikstofdepositie. Het Hof doet daarover geen uitspraak. De betrokken overheden – gedeputeerde staten van provincies en de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat – hebben met elkaar vastgesteld dat de toestemmingsverlening op basis van het PAS kan worden voortgezet, omdat de uitspraak van het Hof zich hier niet tegen verzet.</p>
ZWE-00395	1	<p>Opmerking algemeen: Overlast tijdens de realisatie Gelet de complexiteit en de verwachte doorlooptijd zijn wij zeer benieuwd hoe u de bereikbaarheid en de overlast/ doorstromen van verkeer rondom Gorinchem denkt te gaan waarborgen. Wij doelen dan niet alleen op de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, maar zeker ook de bereikbaarheid van ambulance, brandweer en politie in geval van calamiteiten. Het OTB zegt hier ons inziens niets over. Wel is ons bekend dat dit een onderdeel is waarop eventuele aannemers worden beoordeeld en dat hier punten aan worden verleend gedurende de aanbesteding. Desalniettemin voelen wij ons genoodzaakt u met klem te benadrukken dat overlast gedurende de uitvoering van project voor ons niet acceptabel zal zijn en tot een minimum zal moeten worden gereduceerd.</p>	<p>Rijkswaterstaat is in overleg met ambulancedienst, brandweer en politie om de bereikbaarheid te garanderen tijdens calamiteiten in de uitvoering.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Startdatum en einddatum: Naar verwachting zal de aanpassing van de A27 starten medio 2019. Het mag duidelijk zijn dat wij als bedrijven het belang van deze aanpassing zeer waarderen en wij willen u vriendelijk doch dringend verzoeken, indien mogelijk, te overwegen deze startdatum te bespoedigen. Mocht het zo zijn dat wij als bedrijven hierin iets voor u kunnen betekenen dan zijn wij bereid met u hierover in contact te treden.</p>	<p>Door enkele grote veranderingen in het project, zoals de bouw van de nieuwe bruggen, kan het tracébesluit pas in 2019 worden vastgesteld. De voorbereidende werkzaamheden, zoals het verleggen van kabels en leidingen, starten in 2019. De grote, zichtbare werkzaamheden (ook wel de realisatiefase genoemd) starten in 2022. Voor de bouw van de nieuwe bruggen is extra bouwtijd nodig, ook om te zorgen dat het verkeer goed door kan blijven rijden. Er wordt begonnen met de bouw van de nieuwe Merwedeburg, nieuwe Hagesteinsbrug en nieuwe Keizersveerbrug naast de bestaande Merwedeburg, Hagesteinsbrug en Keizersveerbrug. Daarna worden de huidige bruggen verwijderd en komt op ongeveer dezelfde plek een nieuwe brug terug. Tijdens de werkzaamheden worden de delen van de weg en de bruggen die klaar zijn gefaseerd in gebruik genomen. De openstelling van het zuidelijke gedeelte, Everdingen - Hooipolder, staat gepland tussen 2027 en 2029. De openstelling van het noordelijke gedeelte, Houten – Everdingen, tussen 2028 en 2030.</p>
	3	<p>Zoals wij hebben begrepen is het gehele tracé verdeeld in vier blokken en wij willen dan ook hoofdzakelijk onze zienswijze richten op het deel tracé Scheijwijk- Werkendam.</p> <p>Onderstaand willen we gebruik maken om, per pagina van het OTB/Toelichting op het OTB (versie 3 definitief) met benoemde hoofdstuk aanduiding conform uw documenten onze zienswijze met u te delen.</p> <p>1.1. Aanleiding tot het tracé besluit A 27;</p> <p>OTB uitgangspunten In het OTB wordt gesproken over Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), er is bepaald dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in de spits (oftewel de reisfactor) maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn als de reistijd buiten de spits (nota van mobiliteit-streefwaarde ). Tevens kunnen wij opmaken dat in 2030 er een forse toename wordt verwacht, waardoor er een hogere reistijdenfactor wordt verwacht. Met deze wetenschap zijn wij zeer benieuwd of de aanpassingen aan dit tracé in 2030 wel voldoende expansie zullen bieden en wij zijn dan ook benieuwd of de factor 1,5 uw uitgangspunt is.</p>	<p>In het Deelrapport Verkeer, paragraaf 4.3.2 kunt u lezen dat de reistijdfactor in 2030 op het betreffende wegvak 1,1 is in de ochtendspits en 1,2 in de avondspits. Daarmee wordt voldaan aan de nagestreefde reistijdfactor.</p>
	4	<p>Toevoegen spoorverbinding Gelet de start- en einddatum zullen we de aankomende 9 jaar te maken krijgen met een verslechterde factor. Uw prognose laat zien dat u op sommige plaatsen een factor 1,7 verwacht in 2030, We spreken onze zorgen dan ook uit dat het er, ons inziens, de aankomende 9 jaar niet beter op zal worden en dat na oplevering medio 2030 we eigenlijk nog maar 5 jaar profijt hebben van de genomen maatregel waarbij per 2030 de factor naar verwachting op 1,7 zal komen te liggen, dus slechter dan we op dit moment hebben. (Tabel 4.1. pagina 42). De ondergetekende bedrijven zijn dan ook van mening dat het OTB zodanig zou moeten worden aangepast dat in het huidige ontwerp al rekening dient te worden gehouden met een Spoorbrug verbinding van Utrecht-Breda. Dit gelet het feit dat jong personeel steeds vaker gebruik maakt van het openbaar vervoer, dan van eigen vervoersmiddelen.</p>	<p>De verbreding van de A27 Houten - Hooipolder is naar verwachting in 2027-2029 gereed (zuidelijke tracédeel, Everdingen – Hooipolder). De werkzaamheden starten naar verwachting in 2022. In de periode tot start realisatie zijn geen maatregelen voorzien op de A27. Na realisatie wordt op de A27 tussen Houten en Hooipolder voldaan aan de streefwaarden in de SVIR. Er is één traject waar in de ochtendspits de streefwaarde niet wordt gehaald, namelijk het gedeelte tussen Gorinchem en Lunetten. De streefwaarde wordt hier niet gehaald door de hoge reistijd tussen knooppunt Everdingen en Houten. Dit gedeelte valt buiten de scope van het project Houten - Hooipolder. Na realisatie van het project is sprake van een duidelijke verbetering van de rijsnelheid ten opzichte van de situatie zonder wegverbreding. Dit is ook terug te zien in de afname van het aantal voertuigverliesuren. In de toelichting bij het TB is ingegaan op de toekomstvastheid van de infrastructuur, zie paragraaf 4.2.5 van de toelichting.</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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hooipolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
	5	<p>Knooppunt A15 In verschillende onderzoeken is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling van de A15 en de A27 communicerende vaten zijn. De doorstromings-problematiek van de A15 ter hoogte van knooppunt Gorinchem behoeft geen verder uitleg. Om te voorkomen dat alle inspanningen aan de A27 (deels) teniet worden gedaan in de ( nabije) toekomst, is de opmerking vanuit dit tracé besluit A 27 noodzakelijk dat het knooppunt Gorinchem en de A15 een "gevaar" vormen voor een robuust mobiliteitstelsel in dit gebied. De noodzaak om de doorstromingsproblematiek op deze punten op te lossen is aangetoond in dit project. Met deze wetenschap willen we u vriendelijk doch dringend verzoeken te kijken waar en hoe u dit toenemende probleem denkt te kunnen voorkomen en wellicht denkt te kunnen gaan verwezenlijken.</p>	<p>De capaciteitsuitbreiding op de A27 lost de verkeersproblematiek op de A15 niet op. Aanpassingen aan de A15 behoren niet tot de scope van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. De Minister heeft met de bestuurlijke partners ten aanzien van de A15 afgesproken om, mede op basis van de financiële reservering vanuit het Rijk voor de Goederencorridor Oost, in 2018 een brede MIRT-verkenning A15 te starten waar in ieder geval het capaciteitsknelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. Eventuele stappen na de MIRT-verkenning zijn het doorlopen van de planuitwerkingsfase (Tracébesluit) en het (voorbereiden van de) uitvoeringswerkzaamheden. Dit stat los van het TB voor de A27 Houten - Hooipolder.</p>
	6	<p>1.5.2. Ruimte voor de Rivier en Deltaprogramma; In de twee alinea wordt gesproken over aanpassingen aan de bestaande brug. Deze aanpassingen moeten er voor zorgen dat de doorstroming zal verbeteren. Zoals u weet is het project Ruimte voor de Rivier op Avelingen Oost en West in de afgelopen jaren uitgevoerd, waarbij bedrijven soms grond hebben ingeleverd en waar land is weggebaggerd naar water. Deze maatregelen hebben er toe geleid, doormiddel van een rekenmodel, dat er weer ruimte is gekomen voor de bedrijven om te mogen uitbreiden. Met deze wetenschap zijn wij dan ook benieuwd of de maatregel rondom de Merwedeburg ook zal worden doorgevoerd in het bestaande rekenmodel van Rijkswaterstaat en zijn van mening dat deze compensatie moet worden toegekend aan de watergebonden bedrijven oeleaan aan de Avelingen.</p>	<p>Ten behoeve van het Deltaprogramma is voor de realisatie van de nieuwe brug rekening gehouden met het feit dat een nevengeul aangelegd kan worden. De aanleg van deze nevengeul valt echter buiten de scope van het project voor de verbreding van de A27. Eventuele opstuwende effecten die met de bouw van de nieuwe brug worden veroorzaakt worden in de uitvoeringsfase gemitigeerd zodat de aanleg van de brug vergunbaar is. De nieuwe situatie zal uiteindelijk in de rivierkundige rekenmodellen van Rijkswaterstaat worden ingepast. Of hierdoor meer ontwikkelruimte ontstaat voor bedrijven is op dit moment nog niet aan te geven.</p>
	7	<p>1.5.3. Afslag Gorinchem-Noord; Overwegen om afslag Noord wel mee te nemen in de uitvoering. Hierdoor zal de belasting op de Banneweg afnemen omdat verkeer met bestemming Haarwijk direct via afslag Noord haar bestemming bereikt, zonder gebruik te maken van de Banneweg. Er is veel gesproken en afgestemd over de aansluiting Gorinchem-Noord (Scheijwijk). Omdat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Grootte Haar afhankelijk is van deze aansluiting willen wij ook hier benadrukken dat een spoedige uitvoering meer dan gewenst is.</p>	<p>Het bestemmingsplan, dat voor deze aansluiting is vastgesteld, is sinds april 2018 onherroepelijk. De nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd als onderdeel van de verbreding A27 Houten - Hooipolder. De start van de realisatie van de werkzaamheden aan de A27 zijn vooralsnog voorzien vanaf 2022, over de exacte planning van de aanleg van de aansluiting zijn de gemeente Gorinchem en Rijkswaterstaat nog in overleg.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	8	<p>4.2.7. Sluipverkeer over het onderliggende wegennet;            In deze paragraaf wordt gesproken over een afname van sluipverkeer over het onderliggend wegennet. Graag vernemen we van u hoe u dit denkt te kunnen verwezenlijken/ en toezeggen. 4.4. Scheepvaart;            In dit onderdeel wordt besproken dat er een mogelijkheid bestaat dat er voor een geheel nieuwe brug kan worden gekozen indien de aannemer van mening is dat dit efficiënter is. Wij merken hierbij op dat de keuze van een totaal nieuwe, of een nieuwe brug ernaast, dus bij de aannemer ligt. Mocht het zo zijn dat de aannemer de mening is toegegaan er voor te kiezen om dit uit te voeren, zal dit tot extra overlast gaan leiden. Hoe gaat Rijkswaterstaat om met deze extra overlast?            Aangezien deze keuze gemaakt zal worden nadat de periode van zienswijze is afgerond en wij daar dan ook niets meer van kunnen vinden, zijn wij bijzonder geïnteresseerd hoe u hiermee om denkt te gaan. M.n. de bereikbaarheid van personeel dat vanuit de richting Werkendam richting Gorinchem komt en in omgekeerde richting. Met deze wetenschap zijn wij unaniem van mening dat overlast voor ons niet acceptabel is en zouden graag zien dat dit wordt gewaarborgd.</p>	<p>In paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord en uitbreider in het Deelrapport Verkeer worden de effecten op het onderliggend wegennet beschreven. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de wegverbreding ervoor zorgt dat de parallelle (sluip)routes worden ontlast. Op de toelijdende wegen naar de A27 en op de aangrenzende wegen van de nieuwe Verbindingsweg wordt het daarentegen drukker. Ten aanzien van uw zienswijze met betrekking tot de Merwedeburg: de Minister heeft in 2017 besloten deze brug (en twee andere bruggen) geheel te vervangen binnen het project Houten - Hooipolder. Ten aanzien van uw zienswijze met betrekking tot (extra) overlast wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>
	9	<p>5. Geluid, luchtkwaliteit;            Geluid;            Verder spreken ondergetekende bedrijven hun zorg uit over de toename van de geluidsuitstraling vanwege de verbreding van de weg en de brug over de Merwede en het Kanaal van Steenenhoek, en de daardoor toenemende verkeersdruk op de A27. Uit de kaart met geluidsgegevens daarover, zoals die te vinden is op de website www.platformparticipatie.nl (https://gisportal.anteagroup.nl/Geocortex/Essentials/REST/TempFiles/Export.pdf?guid=6388ad1e-45a1-489d-bdaf-58183ac0ec6c&amp;contentType=application%2Fpdf), is niet op te maken of de geluidsbelasting na de wegverbreding met maatregelen gelijk of minder is dan OdB.             In het geval dat de achtergrondwaarde bij geluidsmetingen toeneemt, als gevolg van de toenemende verkeersdruk vanwege het RWS-project, dan heeft dat een negatieve invloed op de geluidaspecten van ondergetekenden. Ondergetekenden willen niet dat het hier besproken tracé besluit A 27 op deze wijze haar bedrijfsvoering negatief beïnvloedt, en willen van RWS een harde toezegging dat de nodige maatregelen genomen zullen worden om dit te voorkomen. Ondergetekenden wil ook na afronding van het tracé besluit A 27 gelijke uitbreidingsmogelijkheden hebben op het gebied van geluidsbelasting. Dit kan enkel wanneer er Tevens willen wij erop wijzen dat een achtergrond waarde wel degelijk een geluidsbelasting is. Na de realisatie zal er een toenemende geluidsbelasting op de gebouwen ontstaan, hierdoor zullen bedrijven genoodzaakt zijn om maatregelen te nemen om te voorkomen dat de geluidsbelasting aan de norm (kantoren) van het bouwbesluit blijft voldoen (niet meer of gelijk aan 40Db). Het mag duidelijk zijn dat hier kosten aan verbonden zijn. Is Rijkswaterstaat voornemens deze bedrijven te compenseren?</p>	<p>De toename van de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder worden gemitigeerd door de geluidmaatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en geluidschermen die er in het kader van het project gerealiseerd worden. De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. Bedrijfspanden worden door de Wet milieubeheer niet gezien als geluidgevoelige bestemmingen en worden daarmee niet tegen een toename van wegverkeerslawaai beschermd. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. In de memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit zijn gevoegd, zijn de geluidproductieplafonds (GPP) van de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder opgenomen. Tabel 5 bevat de de nieuwe GPP's na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. Tabel 1 bevat de huidige GPP's en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe toetswaarden (GPP) en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant. Kaart 2d bevat het overzicht van de referentiepunten (nummering) ter hoogte van Gorinchem. Tabel 5 laat zien dat het geluidproductieplafond als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder naar beneden bijgesteld wordt.</p> <p>Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	10	<p>Luchtkwaliteit / PAS;            Gezien de ligging van de bedrijven op Avelingen Oost-/West t.a.v. het Natura 2000 gebied (Biesbosch) zijn wij benieuwd of er ook rekening is gehouden met de stikstofdepositie. Graag vernemen wij of deze waarde door jullie is gemeten.            Toelichting :            Op basis van de Natuurbeschermingswet (NaBW) zijn natuurgebieden aangewezen die beschermd zijn. Het gaat daarbij om beschermde natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden (uitgesplitst in Habitatrictlijngebieden en Vogelrichtlijngebieden), zoals bijvoorbeeld het Natura 2000-gebied Biesbosch. Sinds 1 juli 2015 zijn het Programma Aanpak Stikstof (PAS), de bijbehorende Regeling programmatische aanpak stikstof en het Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof in werking. Conform deze nieuwe regelgeving moet de stikstofdepositie worden berekend met behulp van de Aerius Calculator voor de vaststelling of een project een verslechterend of significant verstrend effect kan hebben op een voor stikstof gevoelige habitat in een Natura 2000-gebied. Als grenswaarde voor de vergunningplicht in het kader van de NaBW is bij de inwerkingtreding van het PAS 1 mol/ha/jaar vastgelegd. Bij een stikstofdepositie onder deze grenswaarde geldt een meldingsplicht, tenzij de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,05 mol/ha/jaar (drempelwaarde). Indien er in een Natura 2000-gebied meer dan 95% van de depositieruimte voor projecten onder de grenswaarden is gebruikt, wordt de grenswaarde bijgesteld naar 0,05 mol/ha/jaar. Voor in ieder geval het gebied Biesbosch, is dit laatste voor zover bekend nog niet het geval.            De PAS verbindt economische ontwikkeling met het op termijn realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van de voor stikstof gevoelige habitattypen en (leefgebieden van) soorten voor de Natura 2000-gebieden die zijn opgenomen in het programma. Het programma bevat brongerichte maatregelen en herstelmaatregelen die leiden tot een afname van de stikstofdepositie en versterking van de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden, waardoor er ruimte ontstaat voor economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken (depositie- en ontwikkelingsruimte). In het programma wordt onderbouwd dat geen verslechtering van de kwaliteit van de habitattypen of leefgebieden van soorten plaatsvindt.            Voor activiteiten die slechts in geringe mate bijdrage aan de stikstofdepositie, en waarvan deze depositie onder de grenswaarde ligt, voorziet het programma in depositieruimte en is er geen afzonderlijke toestemming nodig, zoals in de vorm van een vergunning in het kader van de NaBW. Voor activiteiten waarvan de stikstofdepositie boven de grenswaarde ligt, is een aanvraag in het kader van de NaBW nodig. Indien beschikbaar wordt in dat geval ontwikkelingsruimte toebedeeld om toestemming te verlenen aan de betrokken activiteit. De PAS is niet van toepassing op beschermde natuurmonumenten. Formeel geldt voor deze natuurgebieden geen drempel of grenswaarde. Over het algemeen wordt in het beleid ook voor beschermde natuurmonumenten een (toename van de) stikstofdepositie van 0,05 mol/ha/jaar als een drempel beschouwd waaronder geen significant negatieve effecten te verwachten zijn.             Samenvattend;            In de toekomst zijn een aantal van de ondergetekende bedrijven voornemens uitbreiding te realiseren. De uitbreiding zal een toename in de stikstofuitstoot tot gevolg hebben, het tracé besluit A 27 zal ook een verhoging van de stikstofuitstoot ten opzichte van de vergunde uitstoot hebben. Wanneer het tracé besluit A 27 een toename van stikstof depositie in de omliggende natuur gebieden tot gevolg heeft, kunnen de bedrijven minder stikstofdepositie in de omliggende natuurgebieden veroorzaken. Dit kan enkel wanneer er 0,00 stikstofdepositie toename is in de omliggende natuurgebieden als gevolg van tracé besluit A 27 in vergelijking tot de vigerende vergunde situatie. Ondergetekende bedrijven zijn het niet eens met het besluit om in het kader van tracé besluit A 27 meer dan 0,00 stikstofdepositie toename ten opzichte van de vigerende vergunde situatie toe te staan.</p>	<p>Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het Tracébesluit vormt tevens het toestemmingsbesluit voor Natura-2000 (artikel 13, lid 8 Tw). Deze toestemming is gebaseerd op de Wet natuurbescherming en het thans geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het project A27 Houten-Hooipolder is opgenomen op de prioritaire projectenlijst (Bijlage 1 Regeling natuurbescherming). Dit houdt in dat voor dit project reeds ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Met het Tracébesluit wordt de benodigde ontwikkelingsruimte toebedeeld aan het project A27 Houten - Hooipolder. Met dit project wordt dus geen nieuwe ruimte binnen het PAS geclaimd die ten koste gaat van andere sectoren, zoals de door diverse sprekers genoemde toekomstige gewenste bedrijfsuitbreidingen. Voor deze uitbreidingen zal per concreet geval worden beoordeeld of de benodigde ontwikkelingsruimte kan worden toebedeeld.</p> <p>Recent heeft het Europese Hof van Justitie in haar arrest antwoord gegeven op de door de Raad van State gestelde prejudiciële vragen inzake het PAS. Volgens het Hof is een juridisch systeem als dat van het PAS toelaatbaar. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. De wetenschappelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het programma en de maatregelen waarop deze onderbouwing is gebaseerd, moeten voldoende zekerheid bieden dat de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden geen schade ondervinden van deze activiteiten. Het is, volgens het Hof, aan de nationale rechter om te beoordelen of de onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende maatregelen aan de eisen voldoen, zoals de autonome daling van stikstofdepositie. Het Hof doet daarover geen uitspraak. De betrokken overheden – gedeputeerde staten van provincies en de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat – hebben met elkaar vastgesteld dat de toestemmingsverlening op basis van het PAS kan worden voortgezet, omdat de uitspraak van het Hof zich hier niet tegen verzet.</p>
	11	<p>Plasbrand gebonden locatie;            In het tracé besluit A 27 / MER A 27 Houten - Hooipolder wordt onder 10.4 het plasbrand aandachtsgebied benoemd. Gelet op de in deze beschrijving genoemde maatvoering en afstanden betekent dit dat vanaf de buitenzijde van de buitenste rijstrook alles binnen een afstand van 30 meter PAG zone is. Hierdoor worden een aantal percelen op de Avelingen West en -Oost onevenredig belast met de mogelijke gevolgen van een calamiteit, omdat deze betreffende percelen aanzienlijk lager zijn gelegen dan het wegdek en de berm. De eigenaren van de betreffende percelen verzoeken u dan ook dringend om ter plaatse aanvullende maatregelen te treffen om hierdoor de kans op schade en/of gevolgschade tot een minimum te beperken. Tevens verzoeken wij u er op toe te zien, cq. maatregelen te nemen, dat er van dit plasbrandgebied voor nu en in de toekomst geen beperkende werking uitgaat op de vigerende bestemming en bebouwings- en gebruiksmogelijkheden Mocht er echter wel in planologische zin een beperkende werking uitgaan van dit plasbrandgebied op de vigerende bestemming en gebruiks- en/of bebouwingsmogelijkheden, zodanig dat de toekomstige bestemming aanzienlijke beperkingen inhoudt voor de eigenaar en/of de huurders dan zullen de eigenaren en/of de huurders een beroep doen op een vergoeding in het kader van planschade. De voorgestelde plannen hebben planologische consequenties voor derden. Denk daarbij onder andere aan het zogeheten "Plasbrandaandachtsgebied". Perceel-eigenaren die geheel of gedeeltelijk in deze zone zitten krijgen te maken met beperkingen die zij voorheen niet hadden. Wij verzoeken u de eigenaren die te maken krijgen met (planologische) beperkingen daarvan actief op de hoogte te stellen. Dit bent u niet verplicht. Wij vragen u echter, als goed bestuur, openheid van zaken te geven in deze gecompliceerde materie voor derden. Vluchtweg/bereikbaarheid bedrijventerrein Avelingen West en Schelluinsestraat Omdat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen West en de Schelluinsestraat een steeds groter probleem is geworden verbaast het ons dat hieraan geen enkele aandacht wordt besteed of oplossing wordt gecreëerd in het OTB A27. Zowel 's morgens bij de aanvangstijden van de bedrijven alsook aan het einde van de middag bij de eindtijden van de bedrijven is het komen en gaan van en naar bedrijventerrein Avelingen West en de Schelluinsestraat momenteel haast onmogelijk. De logistiek van personen en goederen is gedurende langere tijd geheel ontwricht. Mocht zich een calamiteit voordoen rond deze tijdstippen dan is het bedrijventerrein Avelingen West en Schelluinsestraat voor hulpdiensten totaal onbereikbaar, met alle mogelijke gevolgen van dien. Omdat de omgeving van bedrijventerrein Avelingen West en Schelluinsestraat door de reconstructie van de A27 binnen afzienbare tijd ingrijpend wordt heringericht, verzoeken wij u dringend dit aspect mee te nemen en een daadwerkelijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Avelingen West en Schelluinsestraat in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden voor de reconstructie van de A27.</p>	<p>In het Tracébesluit is een plasbrandaandachtsgebied (PAG) aangewezen. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de buitenste kantstreep van de buitenste rijstrook. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het door de aannemer nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De betreffende bedrijven vallen echter buiten het plasbrandaandachtsgebied.</p>
	12	<p>Afvoer vervuild water:            Bij de reconstructie van de oprit naar de A27 wordt de afstand van het asfalt van het wegdek tot aan het perceel/de perceelgrens aanzienlijk kleiner dan nu het geval is, bovendien vervalt de thans aanwezige sloot nabij de perceelgrens. De kans dat er hierdoor meer en vaker afspoelend water met vervuiling van fijnstof, pekel, motorolie, motorbrandstof en rubberresten op een aantal percelen op Avelingen West neerkomt is groot. Wij verzoeken u, als hoofdopdrachtgever, dusdanige maatregelen te nemen bij de aanleg en constructie van de oprit naar de A27 dat er geen afstromend verontreinigd water op het percelen naar Avelingen West kan komen. Mochten de door u te nemen en/of genomen maatregelen naar onze mening onvoldoende zijn behouden wij ons het recht voor een beroep te doen op een vergoeding in het kader van planschade en/of Rijkswaterstaat als hoofdopdrachtgever alsnog zodanige maatregelen te laten nemen die verhinderen dat er afspoelend water vanaf de oprit naar de A 27 op de percelen van de Avelingen West terecht kan komen.</p>	<p>De afrit wordt ter hoogte van Avelingen west voorzien van een grondwal en een damwand. Deze grondwal en damwand hebben een waterkerende functie en zorgen ervoor dat het afstromend water vanaf de toeritten niet op de percelen van de bedrijven terecht komt.</p>
	13	<p>Fijnstof;            Veel van de bedrijven hebben luchtbehandeling installaties om het klimaat van de kantoren te kunnen regelen. Gezien de intensiteit en toename van verkeer op de A27 na realisatie, willen we u er met klem op wijzen dat wij van mening zijn dat een eventuele toename van fijnstof voor ons niet acceptabel zal zijn.</p>	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
	14	<p>Water / verdwijnen bermsloot</p> <p>In het OTB A27 komt in het wegvak Scheiwijk - Werkendam ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen West, nader bepaald aan de achter grens van het perceel, kadastraal bekend bij gemeente Gorinchem en plaatselijk bekend Avelingen West, de bestaande bermsloot te vervallen. Dit kan, ondanks aanvullende maatregelen, ingrijpende gevolgen hebben voor de betreffende percelen, in de vorm van wateroverlast. Als gevolg van de klimaatverandering komen steeds frequenter hevige stortbuien voor, wat in korte tijd grote Doordat de bestaande bermsloot verdwijnt is het zeer onzeker of de betreffende percelen in de nieuwe situatie verzekerd zijn van een adequate waterafvoer. De eigenaren van de betreffende percelen verzoeken u dan ook dringend om de bermsloot terug te brengen of te handhaven in het plan om toekomstige wateroverlast op het terrein en eventuele schade aan terrein, gebouwen, inventaris en voorraden te voorkomen.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet mag verslechteren. Een goede afwatering van het bedrijventerrein wordt dan ook gegarandeerd. In dit geval kan de watergang niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Op het gedeelte waar deze komt te vervallen is op de locatie van deze watergang een onverharde zone aanwezig waar water kan infiltreren. Indien nodig kan hier een overloop naar het gemeentelijke rioolstelsel gerealiseerd worden om de afwatering van het bedrijventerrein te garanderen. Tijdens de uitvoeringsfase van het project wordt deze afwatering verder gedetailleerd ontworpen.</p>
	15	Zichtbaarheid	<p>Het geluidscherm dat in het kader van het project A27 Houten-Hoipolder aan de westzijde van de A27 bij het Kanaal van Steenenhoek wordt gerealiseerd, wordt transparant uitgevoerd. Meer informatie hierover is te vinden in het Landschapsplan dat als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd. Hiermee blijft de zichtbaarheid van de gebouwen op Avelingen-West behouden. Mocht u desondanks van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hoipolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 9.</p>
ZWE-00396	1	<p>Als Regio West-Brabant ondersteunen wij de capaciteitsuitbreiding van de A27, inclusief de gedeeltelijke aanpak van knooppunt Hoipolder. In de wetenschap dat het volledig reconstrueren van Hoipolder niet binnen de (financiële) mogelijkheden van aanpak past, blijft het wel een nadrukkelijk wensbeeld van de regio.</p> <p>Zoals bekend is er voor het knooppunt alsnog een plan opgesteld om Hoipolder nader te optimaliseren qua verkeersafwikkeling op zowel de A27 als A59. Dit is gebeurd in het zogenaamde Hoipolderplus-plan. Een voorstel dat enerzijds voorstelt om een aantal infrastructurele aanpassingen mogelijk te maken binnen de contouren van het OTB. Anderzijds ook maatregelen voorstelt om voor het onderliggend wegennetwerk ter plaatse verbeteringen door te voeren en onnodig (sluip)verkeer door de omliggende kernen te voorkomen. Voor de regio is het belangrijk dat deze maatregelen als een samenhangend pakket kunnen worden uitgevoerd en zonder nadelige consequenties worden opgenomen in de lopende procedure.</p>	<p>De maatregelen 1 tot en met 5 van het Hoipolderplusplan zijn opgenomen in het Tracébesluit (zie de Nota van Wijziging voor een gebundelde beschrijving van deze maatregelen). Naar een eventuele invulling van maatregel 6 (parallelweg langs A59) loopt een onderzoek vanuit de provincie Noord-Brabant.</p> <p>Het project A27 Houten - Hoipolder heeft geen betrekking op het zuidelijk deel van de A27, onderzoek naar en besluitvorming over dit wegtracé is op dit moment niet opgenomen in het MIRT.</p>
	2	<p>Het feit dat Hoipolder niet volledig conflictvrij wordt als een volwaardig autosnelweg knooppunt, blijft onze regio zorgen baren. Met de verbreding van het noordelijk deel van de A27, blijft het A27-tracé Hoipolder-St. Annabosch onveranderd. In relatie tot de capaciteitsuitbreiding op het tracé A58 St. Annabosch-Galder wordt de ruit om Breda geconfronteerd met een bottleneck op het deel van de A27.</p> <p>Ook de snelheidsregimes die gelden op de A27, A59 en A58 van 130 km/uur maken dat eventuele doorstromingsproblemen bij Hoipolder tot verkeersveilige situaties zal leiden met een mogelijke toename van verkeersongevallen. Een voor West-Brabant ongewenste situatie.</p>	<p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoipolder in het kader van het project A27 Houten – Hoipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsoog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hoipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoipolder om sluipverkeer te beperken.</p>
ZWE-00397	1	<p>Het voornemen van de minister om de A27 te verbreden is bij ons bekend. Het Ontwerp Tracébesluit (OTB) stemt ons echter niet tevreden. Onze bedrijfsactiviteiten bestaan uit de verhuur en verkoop van bruggen. De brugdelen zijn opgeslagen op ons bedrijfsperceel aan de Keizersveer 9. Deze brugdelen kunnen tot 45 meter lang zijn. Vanwege deze lengtes is er bij het vervoer van en naar onze locatie sprake van exceptioneel vervoer. Door de aard van onze bedrijfsactiviteiten is het huidige ontwerp niet toereikend.</p> <p>De huidige Afrit Hank wordt in het ontwerp tracébesluit over circa 1300 meter in noordelijke richting verplaatst, daarnaast zal de oprit richting Utrecht worden aangepast. Deze ligt nu in het verlengde van de keizer Napoleonweg, waardoor het voor ons mogelijk is om recht door te rijden richting Utrecht. Wij maken momenteel veelvuldig gebruik van de huidige afrit Hank komend vanaf Raamsdonkveer gelijk na de Brug bij Keizersveer. In het huidige ontwerp komt deze afrit echter te vervallen. In het OTB is de afrit verplaatst naar de N238. Een transport met een brugdeel is vanwege de bocht in de huidige afrit goed te doen. In de nieuwe situatie dient er echter een bocht te worden gemaakt van 180 graden dit is met zulke lengtes niet wenselijk. Na deze bocht volgt er een rotonde en een haakse bocht richting Keizer Napoleonweg.</p> <p>Op dit moment wordt de huidige afrit vanaf Houten door onze transporteur al veelvuldig vermeden. Dit omdat er twee haakse bochten gemaakt moeten worden om op de Keizer Napoleonweg te komen en dit met de eerdergenoemde lengtes niet mogelijk is. Om deze situatie te ontwijken worden we momenteel al gedwongen om door te rijden richting knooppunt Hoipolder om daar te keren en dan de huidige afrit Hank te pakken om zodoende bij de Keizersveer 9 te komen. Hiervoor zijn er in het verleden al in overleg met de gemeente aanpassingen uitgevoerd door ons aan de kruising met de Kurenpolderweg, omdat deze bocht in eerste instantie ook moeilijk te nemen was door aanwezige obstakels. Aangezien er ook voornemens zijn om knooppunt Hoipolder aan te passen valt deze optie om te keren zo meteen wellicht ook weg.</p> <p>Ook bij het vertrek vanaf onze locatie richting Raamsdonkveer is het niet altijd mogelijk om de oprit van de A27 richting Raamsdonkveer te nemen, vanwege de 2 haakse bochten die dan genomen moeten worden om op de N238 te komen en de oprit op te draaien. Aangezien de huidige oprit in het verlengde van de Keizer Napoleonweg ligt hebben we nu de mogelijkheid om de A27 richting Houten te nemen en dan bij knooppunt Avelingen/ Werkendam om te draaien om vervolgens onze weg richting het zuiden te vervolgen.</p> <p>In het huidige ontwerp is er sprake van een haakse bocht vanaf de Keizer Napoleonweg naar links richting Hank, deze bocht is waarschijnlijk wel mogelijk mits er geen lantaarnpalen, verkeerslichten of andere obstakels in de weg staan. Naar rechts wordt echter een ander verhaal aangezien daar een woonhuis op de hoek gesitueerd is. Er dient dan over de rijbaan met tegemoetkomend verkeer en de middenberm te worden gemanoeuvreed.</p> <p>Dit is met het oog op de verkeersveiligheid niet wenselijk en dit zal in onze ogen leiden tot de noodzaak om elke keer uitzonderlijk vervoer inclusief begeleiding in te zetten. Dit is voor ons onaanvaardbaar. Daarnaast is het nog maar de vraag of het transport een haakse bocht naar rechts gevolgd door een rotonde die driekwart genomen dient te worden überhaupt kan halen zonder daarbij op de andere weghelft te komen, de rotonde tegen de rijrichting in te moeten nemen en daarmee het overige verkeer langdurig te hinderen.</p> <p>Op de detailtekeningen lijkt het alsof er rekening gehouden is met een gedeeltelijk overrijdbare rotonde aan de beide zijdes van de A27, maar wij hebben ernstige twijfels of ze ook berekend zijn op de lengtes die vanaf onze bedrijfslocatie komen. In de beoogde situatie zal bij bijna alle vervoersbewegingen begeleidend vervoer nodig zijn, aangezien er vanwege de lengte gebruik zal moeten worden gemaakt van de andere weghelft voor het tegemoetkomend verkeer.</p>	<p>In het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het Tracébesluit is rekening gehouden met het door inspreker genoemde uitzonderlijk transport (lange en brede vrachtwagens). Het middeneiland op de rotonde is hiertoe aangepast.</p>
	2	<p>Naast het OTB zal er ook een langere periode zijn waarin men bezig is met de realisatie. Ook deze periode zien wij angstvallig tegemoet. Wij zijn ons uiteraard terdege bewust dat er tijdens de realisatie overlast zal ontstaan. Wij maken ons echter wel zorgen of de eventuele aanemer wel kan waarborgen dat er tijdens de werkzaamheden aan de diverse op en afritten wel rekening gehouden gaat worden met onze bedrijfsactiviteiten.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeersshinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeersshinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hoipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
		<p>3 Vanwege de exceptionele lengte van ons bruggen en het daarbij behorende vervoer is het voor ons dan ook onaanvaardbaar dat de afrit en oprit bij Hank dusdanig wordt aangepast dat een normale bedrijfsvoering niet langer mogelijk is. We voorzien dan ook tijdelijke en landdurige schade bij de uitvoering van het huidige ontwerp.</p> <p>4 Naast de aanpassingen aan de op en afrit vragen wij ons tevens af of het opschuiven van de A27 richting ons bedrijfspand in de toekomst geen problemen zal gaan opleveren voor eventuele uitbreidingen aan onze vestiging. Het verbreden van de A27 heeft gevolgen voor eventuele licht- geur- of geluidshinder en bijbehorende wetten en milieu-normen. Wij zijn bang dat dit zal leiden tot beperking van onze mogelijkheden in de toekomst.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huisverkeer</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooral snoog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>De rotondes bij de aangepaste aansluiting Hank zijn zodanig ontworpen dat bijzonder transport (lange vrachtwagens) verkeersveilig deze rotondes kunnen passeren.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00398	1	<p><b>Fietsverbinding</b> Op 2 november 2015 heeft Provinciale Staten Utrecht een motie aangenomen om een fietsverbinding over de Lek, aansluitend aan de wegverbreding te realiseren en daarvoor met uw ministerie een realisatie mogelijkheid te onderzoeken. Vervolgens is op 23 november 2015 in Tweede Kamer een amendement van het lid Hoogland aangenomen om de fietsverbinding toe te voegen aan het project. Op basis van deze besluitvorming en in goed overleg met Rijkswaterstaat heeft de Fietsersbond, in samenspraak met de Provincie Utrecht, gemeenten Houten, Nieuwegein en Vianen, de uitgangspunten en wensen voor deze fietsverbinding mede bepaalt. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsverbinding tussen: de Achterweg in Nieuwegein en de Brugstraat in Vianen, binnen de door de Provincie gestelde randvoorwaarden, aan het project toe te voegen, is in voorbereiding. Echter zien wij de fietsverbinding over de Lek, gekoppeld aan de 2e Hagensteinsbrug nog niet terug in het OTB. De Fietsersbond onderschrijft in deze de zienswijze van de Provincie Utrecht en verzoekt u de fietsverbinding alsnog, toe te voegen aan het project.</p> <p><b>Toelichting</b> De Fietsersbond pleit voor een doorgaande fiets/voetgangers route langs de A27, van Vianen tot en met Houten. Met name ruimte voor fietsverkeer over de te verbreden Houtensebrug over het A'damRijnkanaal en nieuw te bouwen brug over de Lek. De rivier de Lek en het A'damRijnkanaal zijn grote barrières van Vianen, Nieuwegein en Houten , e.v. Als Fietsersbond vinden wij het belangrijk dat de regionale bereikbaarheid niet alleen voor auto's maar ook voor de fiets wordt verbeterd. Maatregelen voor de fiets kunnen naar ons idee eenvoudig en tegen (relatief gezien) geringe kosten worden ingepast in de verbreding van de A27.</p> <p>De A27 wordt op het paars gemarkeerde gedeelte verbreed. Langs dit deel zou een fietsroute moeten worden aangelegd. De blauwe lijnen in de kaart geven de huidige fietsroutes aan tussen Houten en Nieuwegein/Vianen en tussen Houten en Culemborg. De groene lijn is een fiets/voetveer. In één oogopslag is het enorme gat in het fietsnetwerk zichtbaar.</p> <p>De beide rode lijnen betreffen bestaande fietsroutes. De ene rode lijn verbindt het toekomstige fietspad langs de A27 via de Beatrixluizen met Nieuwegein. De andere fietsroute verbindt de aanlanding van het fietspad langs de A27 met de Uithof.</p> <p>In december 2015 kwam er goed nieuws uit de Tweede Kamer. De steeds grotere bijdrage die fietsen levert aan het woon-werkverkeer in Nederland , wordt in toenemende mate op waarde geschat. De ambitieuze agenda die het platform FietsFilevrij heeft gepresenteerd, leidde tot het indienen van een amendement van Kamerlid Hoogland (PvdA) om deze agenda ook verder tot uitvoer te kunnen brengen. Dit amendement maakt 18,5 miljoen euro vrij voor een verdere investering in netwerken van regionale snelfietsroutes en is eind 2015 door de Kamer in meerderheid aangenomen.</p> <p>Wat de indiener betreft worden deze middelen door cofinanciering van provincies en gemeenten minimaal verdubbeld. Dit geld is alleen bestemd voor fietsroutes binnen de Beter Benutten regio's. Daarnaast moeten de projecten voldoen aan de criteria van Beter Benutten, zoals kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid. Positief is dat het een investering in het snelfietsrouthenetwerk is die qua tijdschijf verder gaat dan het programma Beter Benutten waarbinnen nu al snelfietsroutes worden ondersteund. De indiener ziet bijvoorbeeld kansen voor een fietssnelweg tussen Houten en Vianen (langs de te verbreden A27), tussen Rotterdam en Gouda, tussen Amsterdam, Hoofddorp en Haarlem en rondom Eindhoven.</p> <p><b>Fietsbrug over de Lek</b> Daarnaast diende Duco Hoogland, samen met Kamerleden Hachichi en Van Tongeren, een inmiddels ook aangenomen motie in om een fietsbrug over de Lek op te nemen in het tracébesluit A27 Houten-Hoopolder en een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van deze fietsbrug. De regering is daarbij verder verzocht hierover met de regio in gesprek te gaan. Wij vragen u dan ook om de door ons bepleitte fietsverbinding op te nemen in het Tracébesluit. <a href="http://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=9a56ad50-4a67-45cf-9ec5-f259658c97e1&amp;title=Amendement%20van%20het%20lid%20Hoogland%20dat%20een%20bedrag%20van%20%20E2%82%AC%2018%2C5%20miljoen%20vrijmaakt%20voor%20de%20aanleg%20van%20fietsnelpaden.pdf">http://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=9a56ad50-4a67-45cf-9ec5-f259658c97e1&amp;title=Amendement%20van%20het%20lid%20Hoogland%20dat%20een%20bedrag%20van%20%20E2%82%AC%2018%2C5%20miljoen%20vrijmaakt%20voor%20de%20aanleg%20van%20fietsnelpaden.pdf</a> <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34300-A-28.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34300-A-28.html</a></p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een fietsverbinding over de Lek. De nieuwe westelijke Hagesteinsbrug is daarvoor voorzien van een tweerichtingen fietspad. Dit fietspad sluit in Nieuwegein aan op de Lekdijk-Oost en in Vianen op de Brugstraat. Het realiseren van een fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal en/of overige uitbreidingen van het fietsnetwerk maken geen onderdeel uit van de scope van het Tracébesluit A27 Houten - Hoopolder.</p>
ZWE-00399	1	<p><b>Knooppunt Hoopolder</b> Effecten op het onderliggende wegennet Als onderdeel van de aanpak van de A27 Houten-Hoopolder wordt knooppunt Hoopolder gedeeltelijk aangepast. Wij zijn blij dat dit knooppunt waar alle werkdagen flinke verkeersopstoppingen zijn, aangepakt wordt. Het lokale wegennet wordt op werkdagen stevig belast door verkeer wat knooppunt Hoopolder ontwijkt bij file. De dagelijkse files binnen de regio belemmeren de bereikbaarheid in ernstige mate en zijn daarmee ook de oorzaak van een enorme economische schadepost en zorgen voor veel overlast. De aanpassingen die nu gedaan worden binnen de scope van het OTB A27 zorgen ondanks de conflictvrije verbinding tussen Zonzeel (A59) en Utrecht (A27) voor een verdere verslechtering van de situatie op het onderliggende lokale wegennet.</p> <p>Dit onderschrijft u in de volgende passage in het OTB:</p> <p>Door het vervallen van de toe- en afrit Raamsdonksveer treedt in de omgeving een verandering van de verkeersstromen op het onderliggend wegennet op. De verkeersstudie laat zien dat dit plaatselijk op het onderliggend wegennet tussen Waspik en Raamsdonksveer tot een toename van het verkeer kan leiden. In het deelrapport verkeer is ingezoomd op de betreffende locaties en is nagegaan of de toekomstige intensiteiten na realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder de principes van Duurzaam Veilig voor de betreffende wegen overschrijden. Dit is niet het geval, behoudens bij de Kerklaan in Raamsdonksveer. Die locatie is vervolgens nader geanalyseerd. Daaruit blijkt dat de toekomstige situatie acceptabel is, omdat deze weg een ruime restcapaciteit kent, de rijrichtingen van het gemotoriseerd verkeer op de Kerklaan zijn gescheiden met een asmarkering en het fietsverkeer wordt afgewikkeld op aanliggende of vrijliggende fietspaden. Vanuit de regio is begin april 2016 het "Hoopolderplusplan" aan de media gepresenteerd. Doel van dit plan is het bieden van een oplossing voor het dagelijkse sluipverkeer in de dorpskernen rondom knooppunt Hoopolder. Onderdeel van het plan is de realisatie van een nieuwe parallelle weg ten noorden van de A59 vanaf de aansluiting Waspik richting Raamsdonksveer.</p> <p>De toename van het verkeer op het onderliggende lokale wegennet neemt buitenproportionele vormen aan. Hierdoor ontstaat een knelpunt betreft leefbaarheid en economische activiteiten. Wij betreuen het dan ook dat in het OTB geen complete aanpak van knooppunt Hoopolder is uitgewerkt. Bij aanvang van het project is een betere doorstroming van de A27 bedoeld. Het onderliggende wegennet moet meegenomen worden. Op p. 10 van het MER wordt gesproken over een gebiedsgerichte aanpak in relatie tot het lokaal wegennet. Het Rijk verzuimt echter bij de aanpak van knooppunt Hoopolder de belasting van het onderliggende wegennet mee te nemen.</p> <p>Gemeente Geertruidenberg omarmt in het HoopolderPlus Plan een alternatieve oplossing voor knooppunt Hoopolder in de vorm van een parallelstructuur van aansluiting #35 Waspik naar Raamsdonksveer. Dit is een ontoereikende oplossing voor het probleem. We wensen geen aanpassingen van het onderliggende wegennet ten behoeve van doorgaand verkeer. Het echte probleem is groter en dient aangepakt te worden op de A59 en A27 zelf. Het is noodzakelijk om knooppunt Hoopolder volwaardig aan te pakken.</p> <p>We vragen u de aanpassing van knooppunt Hoopolder te herzien naar een aanpak welke leidt tot een volwaardig knooppunt op dezelfde termijn als de aanpak van A27. Alleen daarmee kan een voldoende robuuste oplossing warden geboden voor de bereikbaarheid van deze regio en omliggende regio's en wordt problematiek niet op het lokale wegennet afgeschoven. Wij vragen nadrukkelijk uw aandacht voor deze problematiek en vragen u noodzakelijke maatregelen te treffen welke bijdragen aan een adequate oplossing voor het voorkomen van doorgaand verkeer op het onderliggende wegennet.</p>	<p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoopolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder in het kader van het project A27 Houten – Hoopolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hoopolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoopolder om sluipverkeer te beperken.</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>2 Wijzigingen aansluitingen Algemeen Verplaatsen van op- en afritten moet niet leiden tot een verhoging van het verkeer in de kernen of polders.</p> <p>Verbindingsweg Ven/allen aansluiting #34 en nieuwe verbindingsweg naar #33 Oosterhout In het voorkeursalternatief wordt aansluiting #34 Raamsdonksveer op de A59 gesloten. Als vervanging van deze aansluiting wordt voorzien in een verbindingsweg naar aansluiting #33 Oosterhout. Deze verbindingsweg is gepositioneerd over landbouwpercelen. In het MER beschrijft u dat een aantasting van zowel een flinke oppervlakte als — weliswaar in iets mindere mate - gebruik van agrarische percelen teveel wordt gebracht bij uitvoering van de plannen. Daarom beoordeeld u dit aspect in het MER als zeer negatief (-). Dit onderschrijven wij en daarom pleiten wij er voor om de polder zoveel mogelijk in tact te houden. We vragen u daarom om de ligging van de verbindingsweg aan te passen en deze zo dicht mogelijk langs de A59 aan te leggen op een wijze waarbij zoveel mogelijk perceels- en landschapsgrenzen aangehouden worden zodat zo weinig mogelijk incourante percelen over blijven. Het aanpassen van de ligging van de verbindingsweg sluit aan bij de wensen van gemeente Geertruidenberg en de toezegging van Rijkswaterstaat aan gemeente Geertruidenberg dat Rijkswaterstaat altijd voor bundeling van infra gaat. Landbouwverkeer kan de landbouwpercelen in de polder blijven bereiken via de huidige polderwegen mits deze aansluiting houden op de huidige rotonde gelegen voor de Kloosterhoeve.</p> <p>De onderbouwing die Rijkswaterstaat geeft voor de keuze van het tracé in het OTB is louter gebaseerd op aannames en interpretaties over de aanwezigheid van grondverontreiniging bij voormalige stortplaats De Hilleput. Gemeente Geertruidenberg en wij vinden dit onvoldoende. We zien graag op basis van feitelijke onderzoeksresultaten, een feitelijke onderbouwing tegemoet. Er zijn voldoende vergelijkbare situaties waar wegen aangelegd worden over verontreinigd gebied.</p> <p>Landbouwverkeer moet het viaduct ten westen van knooppunt Hooipolder (Oosterhoutseweg) kunnen blijven volgen om de A59 over te steken. Deze route kan dan voor landbouwverkeer benut warden om van de noordzijde A59 naar de Statendamweg te Oosterhout te komen. Op deze wijze is er geen aparte parallelstructuur voor landbouwverkeer nodig langs de nieuwe verbindingsweg naar #33 Oosterhout.</p>	<p>De Oosterhoutseweg en de passage Oosterhoutseweg - A59 blijven gehandhaafd en kunnen door landbouwverkeer worden gebruikt. Een parallelstructuur langs de nieuwe verbindingsweg is daarom niet nodig.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>3 Aansluiting 20 Aansluiting #20 Geertruidenberg Aansluiting #20 Geertruidenberg wordt anders vormgegeven/verplaatst. Deze aanpassing heeft invloed op de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet. Waar de Werfkampenseweg aansluit op de rotonde van de nieuwe aansluiting dient deze weg in de toekomst verschillende belangen. Enerzijds heeft deze weg een functie als ontsluiting van en naar de A27, maar anderzijds een functie voor het landbouwverkeer. Beide modaliteiten staan op gespannen voet met elkaar en gaan binnen de huidige voorgenomen vormgeving niet goed samen! Het verplaatsten van op- en afritten van A27 naar Werfkampenseweg mag geen hinder opleveren voor doorgaand landbouwverkeer. Landbouwverkeer moet verkeersveilig de weg kunnen vervolgen richting de Keizersveerbrug en terug. De Werfkampenseweg is een polderweg en niet geschikt als verbindingsweg naar de Rijksweg. Dit levert conflictsituaties op met landbouwverkeer en is zeer onveilig voor fietsers. We vragen u daarom sluijverkeer o,a. van en naar de rijksweg en bedrijventerrein de Pontonier over de Werfkampenseweg te voorkomen. De ingetekende rotonde heeft tot gevolg dat eigenaren op een zeer ongunstige locatie gronden moeten afstaan. Wij vragen u hier om een adequate en passende oplossing: de rotonde aan de westzijde van de Werfkampenseweg aanleggen met een parallelbaan voor landbouwverkeer.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het Tracébesluit blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Werfkampenseweg weliswaar toeneemt, maar nog ruim onder de streefwaarden die worden gehanteerd voor Duurzaam Veilig wegontwerp. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord. Ten aanzien van uw zienswijze op het ontwerp wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	<p>4 Parkeervoorzieningen De parkeer- en rangeervoorzieningen nabij het pand gelegen aan Baileybrugweg 13 komen te vervallen. Dit zorgt voor een extra druk op de omgeving. We vragen u om in een alternatieve parkeer- en rangeervoorziening te voorzien.</p>	<p>In het Tracébesluit is een herzien ontwerp voor de nieuwe afrit Geertruidenberg (afrit 20) opgenomen. In dit ontwerp is ten behoeve van het perceel van inspreker een keermuur gerealiseerd om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te ontzien. Door gebruik te maken van deze keermuur constructie blijft er rond het gebouw van inspreker tevens afdoende ruimte over voor de rangeerbewegingen. Het ontwerp raakt enkel nog een kleine punt van het perceel waarvoor grondvererving noodzakelijk is. Hierover vindt met de grondeigenaar gesprekken plaats waarin inspreker dit punt aan de orde kan stellen.</p>
	<p>5 Keizersveerbrug Fietsvoorzieningen In de huidige situatie zijn er aan beide zijden van de brug fietsvoorzieningen aanwezig. In de praktijk rijden fietsers vanuit Raamsdonksveer richting Hank regelmatig aan de westzijde van de brug, hetgeen op dit moment niet is toegestaan. Dit gebeurt omdat het de kortste route betreft. De plannen zoals deze zijn opgenomen in het OTB zorgen voor een verslechtering van de bestaande situatie. De enorme slingers die worden aangelegd hebben tot gevolg dat de beoogde route voor fietsers nog langer wordt dan in de huidige situatie. Dit heeft tot gevolg dat het grootste deel van de fietsers aan de verkeerde kant de brug over steken. We stellen daarom voor om de fietsverbinding voor zowel fietsers van noord naar zuid en fietsers van zuid naar noord aan de westzijde van de brug te realiseren.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een 2-richtingenfietspad aan de westzijde van de (geheel te vervangen) Keizersveerbrug. Het bestaande fietspad aan de oostzijde van de brug valt.</p>
	<p>6 Landbouwverkeer We willen u attenderen op het feit dat er altijd een verbinding dient te blijven voor landbouwverkeer tussen Raamsdonksveer en Hank (en vice versa) over de Keizersveerbrug. De huidige route is niet efficiënt en begint in toenemende mate een knelpunt te vormen met de éénbaansroute en de verkeerslichten. We willen u vragen dit moment te benutten om de route te verbeteren. Wanneer fietsverkeer in beide richtingen aan de westzijde van de brug oversteekt (zoals we in de passage hier voor voorstellen) ontstaat er ruimte om de route voor langzaam verkeer te verbeteren. De ruimte die ontstaat aan de oostzijde van de brug door het verplaatsen van het fietspad van de oost- naar de westzijde van de brug kan ingezet worden voor de realisatie van een route voor landbouwverkeer van het zuiden naar het noorden. De tunnel kan dan benut worden voor landbouwverkeer van het noorden naar het zuiden. De verkeerslichten bij de tunnel kunnen dan komen te vervallen. Dit zou een grote verbetering zijn van de bereikbaarheid van landbouwpercelen over en weer. Op deze wijze is het knelpunt opgelost voor landbouwverkeer over de Keizersveerbrug.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een 2-richtingenfietspad aan de westzijde van de brug. Aan de oostzijde van de brug wordt de verbinding voor landbouwverkeer teruggebracht. Dit betreft een 1-richtingen strook met aan beide zijden van de brug een opstelplaats en verkeersregelinstantie.</p>
	<p>7 Behoud grond We willen graag benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding is daarom veelal geen maatregel die met enthousiasme wordt ontvangen. De verkleining van de oppervlakte leidt er toe dat bijvoorbeeld melkveehouders minder stuks melkvee mogen houden. Ook voor ondernemers in andere sectoren heeft het nadelige gevolgen. We vragen u wanneer u grond verwerft voor de uitvoering van de plannen alternatieve grond aan te bieden aan de betreffende ondernemers indien zij dat wensen.</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
	<p>8 Water Het thema water moet nader warden onderzocht in het kader van de verbreding van de A27. De afgelopen jaren hebben veel agrariërs veel wateroverlast gehad. Door de verbreding ontstaat er meer verhard oppervlak en ontstaat er een nog hogere belasting van het lokale waternet. Zowel de gevolgen voor de kwantiteit als kwaliteit van de watersystemen verdient aandacht. We willen u met het oog op de toenemende waterproblematiek vragen gebruik te maken van het moment en zorg te dragen voor waterretentie. We zien kansen voor realisatie van waterretentie in loze ruimte in de 'oksels' van kunstwerken en door de nieuw te realiseren natuur en landschapselementen zo in te richten dat ze ook voor waterberging benut kunnen warden. Dit is nu nog niet ingetekend. Daarnaast willen we graag weten hoe u om gaat met het van het wegdek afspoelende water.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem. Dit wordt opgevangen door extra oppervlaktewater in het peilgebied aan te brengen. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat. De locatie van de te realiseren waterretentie wordt bepaald door de functionele inpassing, ruimtelijk inpassing en dient zoveel mogelijk aangrenzend aan de A27 gerealiseerd te worden. Te realiseren waterbergingen dienen onderdeel te zijn van het totale watersysteem. Het realiseren van waterbergingen in oksels is om deze reden niet altijd goed inpasbaar.</p>
	<p>9 Landschapselementen Langs perceelgrenzen en langs landbouwwegen ten noorden van de Kerklaan staan rijen bomen ingetekend ter compensatie van de natuur. Aan de noordkant van de Kerklaan ligt in de open polder de focus op primaire landbouw. Verdere verstoring van percelen is niet wenselijk. Aan de zuidkant van de Kerklaan ligt juist een tegenovergestelde behoefte. De nieuw te realiseren fly-over is geen sieraad in het landschap en het is daarom wenselijk daar juist de landschappelijke inpassing robuuster uit te voeren. Robuuster dan de twee strookjes die er nu staan ingetekend. Met een dergelijke verschuiving blijft de invulling van de opgave van groencompensatie gelijk, maar sluit hij meer aan bij de wensen van grondeigenaren zowel aan de noord- als aan de zuidkant van de Kerklaan.</p>	<p>De bomenrijen ten noorden van de Kerklaan zijn in het Tracébesluit verplaatst naar de oude spoorlijn 'Halve Zolenlijn' en liggen derhalve niet meer op de percelen van inspreker. Voor de landschappelijke inpassing van het wegontwerp wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een groene inpassing in stedelijke gebieden. Op plekke waar openheid van het landschap karakteristiek is wordt dit gerespecteerd en waar nodig versterkt. De verbindingsboog welke vanaf de A59 naar de A27 wordt gerealiseerd zal niet worden vormgegeven in de vorm van een fly-over maar op een aarde baan. De verbindingsboog bevindt zich in een open landschap. Het is daarom niet wenselijk om deze te voorzien van een langgelegen bomenrij.</p>
	<p>10 Beheer en onderhoud We vragen uw aandacht voor het maabeleid in de natuur- en landschapselementen en groenstroken i.v.m. groei van distels en andere onkruiden. Bij dergelijke onkruiden is het risico dat deze zich verspreiden naar de landbouwgronden waar deze daar grote overlast veroorzaken. Leden merken nu al dat zij in grote mate hinder ondervinden van de schadelijke effecten van bijvoorbeeld distels in de omgeving. Het verwijderen van onkruid om een efficiënte agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken is een grote financiële kostenpost voor agrariërs.</p>	<p>Rijkswaterstaat hanteert de leidraad Beheer Groenvoorzieningen voor de opdracht naar de aanemer die het beheer uitvoert. In het onderhoudscontract wordt voorgeschreven dat er 1x per jaar wordt gemaaid en afgevoerd.</p>
	<p>11 Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden knooppunt Hooipolder en A27 In de paragraaf 18.1.4. in de MER wordt beschreven dat alle percelen na de ingreep weer bereikbaar worden gemaakt. We willen u vragen ten tijde van de ingreep landbouwpercelen bereikbaar te houden en een goede oost-west (en andersom) verbinding te behouden. Indien landbouwpercelen tijdelijk afgesloten dienen te worden vragen wij u om dit af te stemmen met de betreffende eigenaar om problemen met gewassen te voorkomen.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oereed.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	12	MER In bijlage 1 staat bij de deeltrajecten 2 en 4 van de A27 dat de oplossing afhankelijk is van budget. Wat betekent dit?  Menselijke maat We sluiten ons aan bij de mening van de gemeente Geertruidenberg en vinden vooral de zorgvuldigheid van effectbepaling, buiten de wettelijke kaders ver onder de maat! De menselijke maat is soms zoek wat wij ernstig betreuren. Met de menselijke maat bedoelen we de grondeigenaren die getroffen worden door de fly-over bij knooppunt Hooipolder en aansluiting #20 Geertruidenberg. Met het verplaatsen van aansluiting #20 Geertruidenberg en de voorgenomen locatie van de nieuwe rotonde ontstaan er leefbaarheidsknelpunten binnen het gebied voor bewoners. Daarnaast staat de bruikbaarheid van de resterende gronden van verschillende percelen onder druk. Wij vragen u dit en nadrukkelijk mee te wegen in uw besluiten!	Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord. Voor het project A27 Houten - Hooipolder heeft de Minister van IenW een taakstellend budget vastgesteld. Binnen dat budget moet de uitwerking van het Voorkeursalternatief passen. Dat betekent dat in sommige gevallen een financiële afweging wordt gemaakt bij de keuze van oplossingen / maatregelen. In het MER en onderliggende onderzoeken zijn de feitelijk optredende effecten beschreven en beoordeeld volgens de voor een MER gebruikelijke methoden. Vervolgens heeft in het (O)TB een toetsing plaatsgevonden aan de wettelijke normen en is aangegeven welke maatregelen worden getroffen als aan bepaalde normen niet kan worden voldaan. Bedrijven, organisaties of personen die van mening zijn dat ze onevenredig worden benadeeld, kunnen een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
ZWE-00404	1	met betrekking tot mijn vraag over geluidsbelasting verlang ik concrete waarden ter plaatse van mijn woning. Uit het deelrapport geluid "Akoestisch onderzoek op referentiepunten, destilleer ik een toename van 4,1 ten opzichte van huidige GPP, Wat is de veilige norm? En hoe gaat u dat compenseren? In dit verband is voor ons de aanwezige aarden wal van essentieel belang! Een duidelijk dwarsprofiel ten plaatse van onze woning is dus absoluut noodzakelijk om een en ander te kunnen beoordelen.	De maximale geluidbelasting voor de Dorpsweg 1 blijft 64 dB. Deze zal niet wijzigen als gevolg van de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder. De door appellant aangevoerde toename van 4,1 dB betreft waarschijnlijk een fictieve toename indien het huidige geluidscherm verwijderd zou worden en er geen geluidscherm terug geplaatst zou worden. Dit is een tussenstap in de geluidberekeningen om te komen tot een doelmatige geluidmaatregel maar zegt niets over de geluidbelasting na realisatie van het project A27 inclusief nieuw geluidscherm.  De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.  Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut ( $L_{den,gpp}$ of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.  De $L_{den,gpp}$ of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.  De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen. Voor uitleg over het uitgevoerde onderzoek wordt verwezen naar onderstaande punten. Voor informatie kunt u ook terecht op <a href="https://www.nsl-monitoring.nl/">https://www.nsl-monitoring.nl/</a> In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.
	2	Ook ten aanzien van "fijn stof" wil ik concrete gegevens m.b.t. toelaatbare norm en berekende nieuwe situatie. Het deelrapport "luchtkwaliteit" is voor mij onleesbaar.	In artikel 1, derde lid onder b van het Besluit valt te lezen dat de weg ter plaatse wordt aangepast en na aanpassing bestaat uit 2 rijstroken, een spitsstrook en een uitvoegstrook. Vanwege de wegverbreding wordt het viaduct Dorpsweg vervangen.
	3	Het viaduct U geeft aan, dat het dwarsprofiel met 2 rijstroken + uitvoegstrook+spitsstrook richting het zuiden gelijk is aan de huidige situatie. Dat is mijns inziens totale onzin, omdat in het ontwerp als volgt wordt aangegeven: "Dorpsweg viaduct hoger en grotere overspanning". Ik verlang derhalve een dwarsprofiel ter plaatse van het nieuwe viaduct.	
	4	waardevermindering woning Hierover kunnen wij pas inzicht hebben, als wij op al onze vragen een duidelijk antwoord hebben gekregen.	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	5	1 geluidsscherm+aarden wal: Ook hiervoor geldt, dat onze bezwaren overeind blijven. Temeer daar wij nog steeds geen dwarsprofiel ter plaatse van onze woning hebben ontvangen.	Ter plaatse van het perceel van inspreker blijft het bestaande geluidscherm gehandhaafd. Op deze locatie wordt geen nieuw geluidscherm of aarden wal geplaatst.
	6	2 verbreding aan onze zijde: De door u genoemde bouwkundige opname is niet voldoende. Het aanbrengen van vaste meetpunten op de gevels is essentieel om over langere perioden, zettingen te bewaken, Zie ook: "deelrapporten bodem", verdachte locaties-geadviseerd vervolgonderzoek, locatie 63 aanvullend onderzoek naar PAK en CO, veel veen in de bovenste 2 meter van de bodem.	De uitvoerend aannemer stelt een uitvoeringsplan op ter voorkoming van schade als gevolg van trillingen en een monitoringsplan om dit te volgen. Deze plannen zullen ter vaststelling aan Rijkswaterstaat voorgelegd worden. De locatie Dorpsweg 1, Hoogblokland zal in beide plannen expliciet aandacht krijgen. Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamegegevens voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken. Mocht u desondanks van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 4.
	7	3 trillingen: Uw antwoord is onbevredigend. Naar onze informatie bent u wettelijk verplicht trillingsonderzoek uit te voeren bij aanleg van wegen in de directe omgeving van belendingen.	Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen in het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voegovergangen'. Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron (circa 15 meter), trillingshinder in de gebruiksfase aannemelijk kan zijn. Om trillingshinder te beperken kunnen bij de uitvoering van de werkzaamheden maatregelen worden genomen (bijvoorbeeld het toepassen van een stevige fundering ter hoogte van het kunstwerk). In de uitvoeringsfase wordt nader onderzocht welke maatregel op deze locatie kan worden getroffen om trillingshinder te beperken. Indien er volgens inspreker (alsnog) schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.
	8	4 grondwaterstand: Ook dit onderdeel wordt door u onvoldoende beantwoord. Met name wordt er geen aandacht besteed aan de gevolgen van voorbelasting/toepassen evt, verticale drainage/ evt. damwand om ontwatering van de veenlagen te bevorderen, die direct van invloed zijn op de fundering op staal (veen ondergrond) van onze historische boerderij.	Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden vóór het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamegegevens voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken. Mocht u desondanks van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 4.
ZWE-00405	1	De aanpassing van de A27 en verder tot een systeem van gescheiden rijbanen met voldoende vluchtstroken is niet absoluut noodzakelijk om de doelstellingen ten aanzien van doorstroming, robuustheid en verkeersveiligheid te realiseren. Immers zal dat laatste niet plaatsvinden door enkel meer rijbanen. Het zal enkel plaatsvinden door minder autoverkeer. Immers op de A2 en A12 met die meer banen staan dagelijks ook nog steeds lange files.  Het is nutteloos het aantal banen en verderop richting Hilversum te vermeerderen Immers nog weer verderop verminderen ze dan weer; alleen dit gegeven zal ook tot nieuwe files leiden (vergelijk de dagelijkse files op de A12 Den Haag uit en verder op richting Utrecht voor Gouda). De verbredingen hier en verderop richting Hilversum gaan ten koste van natuur en groen; afweging van de betrokken belangen dient, gelet op met name het vorenstaande, ertoe te leiden dat in redelijkheid niet tot dit besluit gekomen dient te worden/had kunnen worden.	Uit het verkeersonderzoek, dat is uitgevoerd met een algemeen geaccepteerd en gebruikt verkeersmodel, is gebleken dat de doorstroming op de A27 tussen Houten en Hooipolder verbetert als gevolg van de wegverbreding.  Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hooipolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.  Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hooipolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.  Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a>
	2	Het aparte besluit tot ook deze verbreding wordt voor een ander doel gebruikt dan vermeld; immers is deze verbreding redelijkerwijs te beschouwen als (enkel) een voorloper betreffende de A27-verbredingsplannen die verderop (richting Hilversum) door bosgebied Amelisweerd zal gaan; daartegen lopen (ook) procedures. Tezamen dient redelijkerwijs dit geheel echter als één grote, lange verbreding en uitbreiding van dit wegennet op de A27 beschouwd te worden; dit hangt zozeer met elkaar samen dat onderhavig besluit niet apart voor dit doel genomen dient te worden, maar niet dient te worden genomen, althans te worden opgeschort, totdat in hoogste instantie over ook de besluitvorming inzake gbedoeld Amelisweerd-tracé is beslist in gezamenlijkheid met onderhavige besluitvorming. Pas dan is (ook) aan een juist doel-vereiste voldaan.	Het is de bevoegdheid van de Minister van IenW om de scope van projecten vast te stellen. De Minister heeft besloten de planvorming en uitvoering van de A27 voor het deel Houten-Hoopolder als zelfstandig project vorm te geven.
ZWE-00406	1	Planschade De verbingsboog opgenomen in het OTB doorsnijdt het bedrijfsperceel van mijn cliënt. Daardoor kan het bestemmingsvlak niet langer in totaliteit worden benut, wordt zijn bedrijfskavel aanzienlijk minder waard en dient mijn cliënt een groot deel van zijn huidige activiteiten v.w.b. het houden van dieren te beperken. Door de aanleg van de verbingsboog in de directe nabijheid van zijn woning, zal ook de waarde van de woning sterk afnemen. Los van deze materiele schade, is ook sprake van een sterke afname van het woon- en leefklimaat ter plaatse.	Het perceel van inspreker wordt geraakt door de te realiseren verbingsboog. Hiervoor dient het volledige noordelijke deel van het perceel voor het project aangekocht te worden. Er is derhalve geen sprake van een doorsnijding. Schadeloosstelling vindt plaats bij de grondvererving van dit perceel (zie ook het punt hieronder).  Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheingingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot ontheinging overgegaan.  De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een ontheingingstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de ontheinging worden ingebracht. Het 'eindplaatje' voor een verdere aanpassing van het knooppunt Hoopolder valt buiten de scope van dit Tracébesluit. Het is derhalve op dit moment niet 'voorzienbaar' op welke wijze inspreker bij het een volledige aanpassing van het knooppunt wordt geraakt. Inspreker zal dit te zijner tijd in de dan te volgen procedures aan de orde kunnen stellen. Voor de verdere belangenafweging en toelichting op het knooppunt Hoopolder wordt verwezen naar de punten hieronder.
	2	Hoopolder Dat is echter niet het enige. Vanuit de regio is druk uitgeoefend op het ministerie om ook het Knooppunt Hoopolder aan te pakken. De daarvoor benodigde financiële middelen van 200 miljoen euro zijn op dit moment niet beschikbaar. Het OTB geeft echter aan dat de verbingsboog zodanig wordt aangelegd, dat een verdere aanpassing van het knooppunt Hoopolder in de nabije toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt. Tijdens de informatiebijeenkomsten rondom het OTB werd het onderstaande plaatje als "eindplaatje" gepresenteerd. Dit betekent dat de gevolgen van het OTB reeds nu, maar zeker bij de toekomstige nadere uitwerking van Knooppunt Hoopolder, voor mijn cliënt enorm ingrijpend zijn. In dit eindplaatje raakt het tracé namelijk de woning van mijn cliënt.	Het opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoopolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder in het kader van het project A27 Houten – Hoopolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hoopolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.  Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoopolder om sluisverkeer te beperken.  Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van sprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.  Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.
	3	Wegontwerp In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken welke inventarisatie anders dan een kadastrale ondergrond, is uitgevoerd om te kunnen beoordelen waar sprake is van welke gebouwen (wonen en bedrijfsgebouwen) en welke alternatieven er zijn om deze bebouwing te sparen.	Bij het opstellen van het OTB is een inventarisatie uitgevoerd naar de bestaande situatie waaronder de situatie op het perceel van inspreker. Deze inventarisatie is uitgevoerd op basis van kadastrale ondergronden, topografische ondergronden, luchtfoto's en aanwezige planologische informatie. In het ontwerp is gekeken of bestaande bebouwing, middels technische aanpassingen in het ontwerp kunnen worden behouden. De gebouwen op het perceel van inspreker worden door het ontwerp niet geraakt.
	4	OTB Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen namens cliënten bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerp-besluit zoals dat thans voorligt, te onderbouwen.	Op 1 januari 2012 is de Tracéwet gewijzigd. Deze wijziging had tot doel het advies van de Commissie Elverding (de zgn. Sneller&Beter-aanpak) te implementeren. De wijziging diende een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten.  Deze wijziging van de Tracéwet zou voor het project A27 Houten-Hoopolder betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een vergevoerd stadium van verkenning, toch opnieuw gestart zou moeten worden met de - nu wettelijk vastgelegde - verkenning en bijbehorende Startbeslissing. Dit zou in proceduretijd een forse stap terug zijn.  Om dit te voorkomen is het project A27 Houten-Hoopolder aangewezen bij besluit van 13 december 2012 (Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012) als project als bedoeld in artikel III, tweede lid van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet was namelijk geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. De op dat moment lopende verkenning kon voor die projecten, waaronder A27 Houten-Hoopolder, voortzet worden.
	5	2. Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van alle verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen. We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Wij vinden daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden bezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.	Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.  Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.  Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.  Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a>
	6	3. In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief bezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn: een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Wij zijn van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 4.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	7	4. Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan kunnen we constateren dat een aantal oplossingen is gekozen waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet. De constructie in de vorm van een parallelbaan ter hoogte van de aansluiting Hank en de gewijzigde situatie ter hoogte van de aansluiting Werkendam is erg gekunsteld en is vooral ingegeven door het streven het aantal aansluitingen op de A 27 te verminderen en het lokale wegennet te gebruiken om de verkeersdoorstroming te bevorderen. Zorgelijk zijn de effecten die de gewijzigde situaties bij de aansluitingen Nieuwendijk, Hank en Werkendam met zich meebrengen. De nieuwe situatie ten oosten van de A 27 zal betekenen dat nodeeloos een aantal percelen worden doorsneden, er sprake zal zijn van extra verkeer en ook van het gevaar van sluisverkeer. Verder is de ontsluiting en de bereikbaarheid van woningen en van percelen richting de A 27 sterk verminderd, zo niet praktisch onmogelijk geworden. Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het TB.. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "monddood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 4
			Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).
	8	5. Voor wat betreft het knooppunt Hooipolder is naar aanleiding van een motie in de Tweede kamer een gedeeltelijke reconstructie van het knooppunt Hooipolder opgenomen in het OTB. Ten aanzien van de verbindingsboog tussen de A 59 en de A 27 bij het knooppunt Hooipolder is vooruit gelopen op de toekomst: de meest optimale oplossing is niet bereikt maar wordt wel mogelijk gelaten. Wij vinden dit een volstrekt onzinnige gedachte: ofwel het is nodig en de ruimtereservering wordt gemaakt, ofwel het is niet nodig en deze ruimtereservering wordt achterwege gelaten. Wij zijn van mening dat een dergelijke ongerechtvaardigde werkwijze voortvloeit aan het gebrek aan een overtuigende alternatievenstudie hiervoor en zijn van mening dat uitsluitend budgettaire redenen tot een dergelijke halve oplossing hebben geleid. Door thans te kiezen voor een extra ruimtereservering worden als gevolg van het besluit negatieve effecten voor de belangen van omwonenden gerealiseerd die volstrekt onnodig zijn en voorkomen kunnen worden.	De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hooipolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hooipolder in het kader van het project A27 Houten – Hooipolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hooipolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.  Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hooipolder om sluisverkeer te beperken.
	9	6. Ten aanzien van het aspect geluidhinder lijkt het alsof er een uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van dat onderzoek blijkt dat zich over het algemeen geen negatieve effecten ten aanzien van de geluidhinder voordoen. Het onderzoek en de daaruit getrokken conclusies zijn echter gebaseerd op aannames over verkeersintensiteiten en rijpatronen. Bovendien is gecorrigeerd vanwege gebruik van "stil asfalt", stillere auto's etc.. Er is evenwel niet voorzien in een worst case scenario waarin de toename van het verkeer veel groter zal zijn dan thans wordt aangenomen, de correcties in de praktijk geheel anders zullen liggen (het aantal oosteuropese vrachtwagens dat niet aan de Europese normen voldoet neemt dagelijks toe) en de belasting van het onderliggende lokale wegennet veel groter zal zijn omdat nieuwe rijpatronen worden benut. Als gevolg van een dergelijk scenario zal de overlast op het gebied van het geluid veel groter zijn dan thans aan de orde is. Er is door het ontbreken van alternatieve scenario's in dit verband niet ingegaan op deze worst case benadering. Dat betekent dat het besluit niet kan worden getoetst op zijn maximale effecten en om die reden ondeugdelijk is. Bovendien zijn de effecten van de fly-overs, de verkeerspleinen en andere van het A27 traject afwijkende verkeersvoorzieningen niet in het geluidsonderzoek betrokken, terwijl deze wel onderdeel uitmaken van het OTB/MER. Ook het sluisverkeer naar het onderliggende wegennet is niet in het onderzoek betrokken.	De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per et-maal). Het project (inclusief fly-overs, knooppunten, aanpassingen in het onderliggend wegennet, etc) en de omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.  In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v.TB. De onderliggende wegen die in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder aangepast of nieuw aangelegd worden, is conform de Wet geluidhinder getoetst of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluidseffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar <del>rekening</del> maatregelen voor.  De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Deze referentiepunten zijn inclusief de maximaal toegestane geluidproductie voor het betreffende referentiepunt vastgelegd in het geluidregister. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden vanwege met name de toename van het verkeer. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen". Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast. Gezien het voorgaande zijn controleberekeningen ter plaatse van individuele woningen niet nodig.
	10	7. Feitelijk geldt hetzelfde voor de passende beoordeling gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarin zijn sec de effecten van de verbreding van de A27 betrokken voor zover het gaat om de tracégrens en niet de effecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Dit terwijl deze effecten wel rechtstreeks voortvloeien uit het voorliggende besluit en derhalve daaraan toe te rekenen zijn.	In het verkeersmodel en het geluidmodel zijn niet alleen de effecten van de verbreding van de A27 opgenomen maar is tevens rekening gehouden met de effecten van deze verbreding op het onderliggend wegennet. De zogenaamde netwerkeffecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn dus in de onderzoeksresultaten meegenomen.
	11	8. De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof zijn onvoldoende onderzocht. Het project `A27 Houten - Hooipolder' is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A27 Houten-Hooipolder zoals dat is opgenomen in de 7e NSL melding. O.a. de verbindingsboog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof.	Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten -Hooipolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.  De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.
	12	9. Binnen de eigendommen zijn diverse groenstructuren en landschappelijke inpassingen voorzien. Behalve derhalve de gevolgen van het tracé op zich, moet mijn cliënt ook constateren dat zijn eigendommen worden ingezet voor uit het tracé voortvloeiende maatregelen. Ook daardoor wordt cliënt in het genot van zijn eigendom beperkt en is agrarisch gebruik van deze gronden zoals thans aan de orde, vrijwel uitgesloten.	De eigendommen van inspreker worden doorsneden door de aan te leggen verbindingsboog in Hooipolder tussen de A59 en de A27. Het noordelijk deel van de percelen van inspreker worden meegenomen bij de verwerving van de gronden aangezien deze gronden in het knooppunt komen te liggen tussen de nieuw te realiseren verbindingsboog en de A59. Ten zuiden van de verbindingsboog is in het Tracébesluit enkel een watergang opgenomen om de waterstructuur te laten functioneren. De groenelementen welke aan deze zijde in het OTB waren opgenomen zijn uit het Tracébesluit verwijderd.
	13	10. In het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat de geluidsbelasting op de woning van mijn cliënt gelijk blijft t.o.v. de huidige situatie. Mijn cliënt bestrijdt deze berekeningen met klem. Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de werkelijke situatie. Het is onmogelijk dat daar waar het wegdek van de A27 thans is gelegen op een twee maal zo grote afstand als in de nieuwe situatie het geval zal zijn, de geluidsbelasting gelijk blijft. Het heeft er veel van weg dat aan de tekentafel het Tracé zodanig is getekend dat de gebouwen op het perceel van cliënt niet worden geraakt en dus niet aangekocht behoeven te worden, zonder rekening te houden met de gevolgen voor enerzijds de bedrijfsvoering op het perceel en anderzijds het woon- en leefklimaat bij een dergelijke ligging van de weg t.o.v. de woning.	Het verkeer vanaf Zonzeel richting Utrecht zal in de toekomst via de nieuwe verbindingsboog afgewikkeld worden. Deze verbindingsboog ligt welliswaar dicht bij de woning maar wordt voorzien van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) hetgeen de geluidstoename mitigeert. De A59 is niet voorzien van geluidreducerend asfalt waardoor deze een hogere geluidbelasting heeft.
	14	11. De bereikbaarheid van de eigendommen van cliënt worden ook belemmerd door het voorgestelde tracé. Dat is in strijd met de uitgangspunten van het OTB.	Het perceel van inspreker blijft in de nieuwe situatie bereikbaar via de Oosterhoutseweg en het Gat. Een deel van de percelen van inspreker dient ten behoeve van de verbindingsboog te worden verworven. Hierover vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar.
	15	12. Tot slot de omvang van het agrarisch bouwblok van mijn cliënt. Bij doorgang van het tracé komt de weg een heel stuk dichters richting agrarisch bouwblok te liggen. Het risico is groot dat het gemeentebestuur bij de actualisatie van het nu geldende bestemmingsplan om die reden het agrarisch bouwblok verkleind om toch aan de richtafstanden te kunnen voldoen. Ook met die effecten op de eigendommen van cliënt is op geen enkele wijze rekening gehouden.	Het Tracébesluit regelt het ruimtebeslag van de wegverbreding. Het voorziet niet in het omgaan met mogelijke indirecte effecten als genoemd in uw zienswijze. Voor de volledigheid wordt verwezen naar het tweede deel van de beantwoording van zienswijzepunt 1 (onderdeel nadeelcompensatie).
ZWE-00407	1	De nieuwe afrit bij Scheikwijk, tussen Knooppunt Gorinchem en afrit Noordeloos/Meerkerk, is aangegeven. Hoe het verkeer verder geleid wordt is niet aangegeven.	De nieuwe aansluiting Gorinchem- Noord is geen onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder, maar is geregeld in het bestemmingsplan Gorinchem-Noord. Het bestemmingsplan en het Tracébesluit sluiten op elkaar aan. De door inspreker gevraagde informatie is in dit bestemmingsplan te vinden.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	Door de extra afrit zal er een toename van verkeer komen, wat ook door Hoogbloklind zal komen. Dit vind ik zeer hinderlijk, met name de toename van geluid	De realisatie van de aansluiting en het bedrijventerrein worden planologisch mogelijk gemaakt in de bestemmingsplannen van de gemeente Gorinchem en Giessenlanden die inmiddels onherroepelijk zijn. De verkeersgevolgen op het onderliggend wegennet als gevolg van de realisatie van de nieuwe aansluiting zijn onderzocht. Deze laten echter zien dat de gevolgen voor geluid zeer beperkt zijn. De aansluiting kent immers geen directe verbinding met het bestaande onderliggende wegennet. De enige verbinding die gerealiseerd wordt, loopt via het te ontwikkelen bedrijventerrein Grote Haar.
	3	Daarnaast zal het vrije vergezicht over de polder ernstige schade worden aangedaan door de nieuwe afrit en geluidswallen welke gepland zijn bij het bestaande viaduct.	Bij de landschappelijke inpassing van de verbreding van de A27 is het uitgangspunt gehanteerd dat de A27 'te gast' dient te zijn in het landschap. Als gevolg van richtlijnen en regels waaraan het wegontwerp dient te voldoen kan echter niet op alle locaties, waaronder de locatie waar inspreker op doelt, het zicht op het open landschap behouden blijven.  Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de <u>nadeelcompensatieregeling</u> . zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.
	4	Wanneer er sprake is van onvoorziene wijzigingen, onjuistheden, schade of ongemak. Dan behoud ik mij het recht voor hierop alsnog een zienswijze in te dienen.	Het is niet mogelijk na de vaststelling van het Tracébesluit nog zienswijzen hiertegen in te dienen. Belanghebbenden die eerder een zienswijze hebben ingediend op het Ontwerptracébesluit kunnen wel nog beroep aantekenen tegen het Tracébesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook kunnen belanghebbenden beroep aantekenen tegen die gedeelten van het tracébesluit die zijn gewijzigd ten opzichte van het ontwerptracébesluit. De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
ZWE-00408	1	Persoonlijke belangen van de omwonenden zullen niet over het hoofd zijn gezien maar wel ondergeschikt gemaakt aan het algemeen belang.	Het ontwerp is totstandgekomen na zorgvuldige afweging van alle belangen, ook de persoonlijke belangen van omwonenden. Zie ook paragraaf 2.3.1 van de Nota van Antwoord. Als u van mening bent dat u door het Tracébesluit schade lijdt, kunt u een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat. Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.
	2	Het plan heeft zeer schadelijke gevolgen. Zoals:  - Medisch gevolgen door fijnstof. Fijn stof is voor ons niet meetbaar maar is wel een sluipmoordenaar.	
	3	- Medische gevolgen door geluid. Geluids-overlast is wel makkelijk vast te stellen want daarmee worden we iedere dag geconfronteerd. Sinds dat wij ons hier in 1992 hebben gevestigd is het aantal verkeersbewegingen per dag al fors toegenomen. Nadat dit plan is gerealiseerd en er geen/minder files zijn op dit gedeelte van de A27 zullen meer forenzen en transporteurs van goederen/personen voor deze route gaan kiezen. Het aantal verkeersbewegingen per dag zal sterk gaan toenemen met alle bovengenoemde gevolgen voor ons.	Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord. Door het treffen van geluidmaatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en een nieuw (en langer) geluidsscherm zal de geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder gemitigeerd worden en voldoen aan de wettelijke geluidnormen. In de geluidberekeningen is rekening gehouden met een toename van het verkeer omdat er meer verkeer via de A27 gaat rijden. Rijkswaterstaat is verplicht om jaarlijks te toetsen of de geluidbelasting aan de normen voldoet. Wanneer dit als gevolg van meer verkeer of andere redenen niet langer het geval is, dienen er geluidmaatregelen genomen te worden.
	4	- Gevolgen voor veiligheid bij calamiteiten	De ontsluiting van het perceel van inspreker wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie niet. Bij calamiteit is het perceel van inspreker bereikbaar. Voor eventuele calamiteiten op de A27 wordt verwezen naar de paragraaf over Externe Veiligheid in hoofdstuk 2 van het algemene deel van de Nota van Antwoord en het deelrapport Externe Veiligheid.
	5	- economische gevolgen (waardedaling woning en niet meer/ moeilijker verkoopbaar)	De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	6	- beperking van het zicht met daaraan gekoppeld het gevoel opgesloten te zitten. Kortom het woongenot wordt danig aangetast zowel in reële als in gevoelsmatige zin. Het voornemen, het concrete plan, de uitvoering daarvan geven een lange periode van onzekerheid en daaraan gekoppeld stress. Het aantasten van het woongenot is daarmee al vanaf de eerste plannen ontstaan.	De periode vanaf de eerste plannen tot aan vaststelling van voorliggend Tracébesluit is inderdaad lang. Dit heeft niet alleen te maken met de procedure die in verschillende stappen wordt doorlopen, maar in dit specifieke geval ook met het besluit van de Minister na vaststelling van het OTB om drie bruggen te vervangen. Als u van mening bent dat u hierdoor schade lijdt, kunt u een beroep doen op de <u>nadeelcompensatieregeling</u> , zie paragraaf 2.11 van de Nota van Antwoord.
ZWE-00409	1	Door de staalconstructie van de Hagesteinste brug worden de trillingen welke ontstaan door het verkeer op de aansluitvoegen en het bepaald niet vlakke wegdek versterkt, het water van de Lek heeft geen dempende werking en geeft eerder een versterking van de trillingen (lees geluid). Bij de nieuw aan te leggen brug een trillingsarme constructie toepassen.	Voor mogelijke trillingshinder in de gebruiksfase wordt verwezen naar het punt hieronder. Volledigheidshalve kan daarbij nog worden vermeld dat in het Tracébesluit de Hagesteinste brug, anders dan in het OTB, volledig wordt vervangen. De te vervangen brug wordt voorzien van een betonnen dek en geluidstillere voegovergangen. Eventuele trillingshinder zal hierdoor afnemen.  Van trillingshinder in de gebruiksfase kan sprake zijn bij oneffenheden in de weg, zoals kunstwerken en voegovergangen (trillingsbronnen). Ook kan sprake zijn van trillingshinder als de woning dicht op de weg is gesitueerd (binnen 50 meter) en er sprake is van een slappe bodemgesteldheid. Dit geldt ook voor wegen van het onderliggende wegennet. In zijn algemeenheid zal er in de nieuwe situatie een afname van trillingshinder zijn aangezien veel bestaande oneffenheden in de snelweg worden verwijderd en de nieuw te realiseren bruggen en kunstwerken worden voorzien van 'stillere voeovergangen'.  Voor het perceel van inspreker geldt dat, gezien de afstand van de woning naar de trillingsbron en de ter plaatse aanwezige bodemgesteldheid, trillingshinder in de gebruiksfase niet aannemelijk is.
	2	In het ontwerp tracebesluit zijn geen geluidsbeperkende maatregelen voor de bestaande stalen brug over de Lek opgenomen. Het handhaven van de bestaande brug in zijn huidige constructie zonder het aanbrengen van geluid absorberend materiaal op het wegdek en tussen de liggers is het ontkennen van de nu reeds bestaande geluidsoverlast van de oude stalen constructie.  De geluidsoverlast is in de bestaande situatie zeer hinderlijk ook als er 80 km/u gereden mag worden nu bij openstelling van de spitsstrook ,hetgeen een groot gedeelte van de de dag aan de orde is. Door verbreding is de snelheidsbeperking niet meer nodig i.p.v. 80 km/u mag men 130 km/u . Gevolg : zonder geluidbeperkende maatregelen aan de bestaande brug zal een significante toename van de geluidsoverlast ontstaan. Bij de bestaande brugconstructie geluid reducerende maatregelen treffen zodanig dat we niet meer wakker liggen door het huidige en zoals het ontwerp nu voorlicht zonder geluid reducerende maatregelen toenemend verkeerslawaa.	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.
ZWE-00410	1	Ligging ten opzichte van woonwijk De Hagen Vianen De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Ik vind dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend heeft gebruikt.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.  Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de <u>nadeelcompensatieregeling</u> , zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.  Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel "Houten-Everdingen" aan de oostbaan niet te wijzigen. Deze ontwerpkeuze is met het besluit om de brug volledig te vervangen niet gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan vrijwel niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een averschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg. Een dergelijke oplossing past niet bij de doelstelling om de heroverweging op een sober en doelmatige manier in te passen.
	2	Geluidsoverlast (Hoofdrapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten-Hooipolder) Ik vind dat op basis van de geluidsoverlast die op dit moment al wordt ondervonden en die zeker zal toenemen na de verbreding, er een begroeid geluidsscherm langs de gehele woonwijk dient te worden geplaatst. Bovendien wordt er langs de Oostzijde wel een geluidsscherm geplaatst en op basis van het gelijkwaardigheidsprincipe dient dit mijns inziens ook aan de Westzijde te gebeuren.	De geplande schermen aan de oostzijde van de A27 maken geen onderdeel uit van het project A27 Houten Hooipolder, maar van de plannen rondom de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag. De wettelijke geluidnormen voor nieuwbouw zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder maken deze schermen voor de realisatie van de wijk Hoef en Haag noodzakelijk. De normen voor nieuwbouw zijn beduidend strenger dan voor de aanpassing van een weg omdat de normen voor nieuwbouw er op gericht zijn om nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. De schermen zullen voortvloeiend op de realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder neolaatst worden.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Vanwege het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 februari 2017 om de bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen, moet de oostelijke rijbaan van de A27 en een deel van de oostelijke toerit ter hoogte van Hoef en Haag aangepast worden. Als gevolg van deze aanpassing moet het, in het kader van de ontwikkeling van de wijk Hoef en Haag geplande en te zijner tijd gerealiseerde, scherm langs de oostelijke toerit vervangen/verplaatst worden door een iets langer scherm. Op de kaarten bij het Tracébesluit is dit weergegeven.</p> <p>Naast dit scherm wordt in het kader van het project A27 Houten - Hooipolder ter hoogte van Nieuwegein geluidreducerend asfalt (tweelaags zoab) aangebracht en wordt aan de westzijde van de A27 een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van woonwijk De Hagen. Met dit pakket aan maatregelen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.v</p> <p>In hoofdstuk 11 van het als bijlage bij het Tracébesluit gevoegde Akoestische onderzoek TB A27 Houten-Hooipolder, Deelrapport Specifiek is de maatregelafweging voor de geluidmaatregelen in de gemeente Vianen beschreven. Hier is toegelicht welke afwegingen er hebben plaatsgevonden en welke maatregelenvarianten en combinaties van maatregelen er zijn beoordeeld.</p>
3		Ik vind dat er een oplossing moet worden gevonden voor de geluidsoverlast die voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Denk aan het toepassen van de nieuwste technieken op het gebied van dilatatievoegen en demping van het weerkaatsen van het geluid onder de brug. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen, maar zorgen wel degelijk voor heel veel geluidsoverlast.	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
4		Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Ik verzoek Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
5		Mogelijk schade aan woningen. (deelrapport Water deel 1, paragraaf 7.4.3/Bijlage 7a Waterhuishoudkundigplan)	<p>Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' zeer speciale aandacht nodig heeft. Woningen, bijvoorbeeld in De Hagen Vianen, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.</p> <p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorzien effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op schadecompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
6		Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet op dit gebied ernstig tekort.	<p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgment) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgedebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
7		Vervuiling (Bijlage 13 Deelrapport luchtkwaliteit)	<p>Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het definitieve Tracé Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Een hoog begroeid scherm en heel veel groen langs de wijk, zouden in mijn ogen de vervuiling enigszins tegenhouden. Daarnaast dient het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.</p> <p>In de punten hieronder is uitgelegd op welke wijze de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit in het TB zijn onderzocht en waarom mitigerende maatregelen niet aan de orde zijn. Volledigheidshalve kan hierbij worden vermeld dat voldaan wordt aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit en het niet nodig is om snelheidsbeperkingen toe te passen. Bovendien past Rijkswaterstaat geen vegetatie toe als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit. De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn uitgebreid onderzocht binnen het IPL. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van vegetatie de luchtkwaliteit kort op de weg kan doen verslechteren en naar aanleiding van deze resultaten is een negatief advies afgegeven voor de toepassing als maatregel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn na de vaststelling van dit advies geen wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken gepubliceerd, die een positief effect van vegetatie beplanting hebben aangetoond.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verlijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verlijfsobjecten. Voor alle overige verlijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL41). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen. Het project A27 Houten - Hooipolder maakt onderdeel uit van dit programma. Omdat in het Tracébesluit aan de grenswaarden wordt voldaan is het niet noodzakelijk maatregelen, zoals snelheidsverlagingen, te treffen.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>Het Tracébesluit dient te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dit gebeurt onder andere via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Voor een verdere uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p>
8		Waarde vermindering woningen	<p>De woningen zullen in waarde verminderen doordat de A27 dichterbij de woonwijk komt en de geluidsoverlast flink zal toenemen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel schadecompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00412	1	Directe en indirecte consequenties OTB	Alle effecten van het project Houten - Hooipolder zijn onderzocht en beschreven in de Deelrapporten bij het MER en het (O)TB. Als wettelijke normen worden overschreden, zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp en vastgelegd in het TB. Daarmee wordt gegarandeerd dat het woon- en leefmilieu acceptabel blijft en niet onevenredig verslechtert.
	2	Dat Rijkswaterstaat een 2e Merwedebrug met daarop 4 rijstroken naar het zuiden gaat bouwen juist iedereen in de regio toe. Ook de 3 rijstroken over de bestaande Merwedebrug richting het noorden is ook nog steeds een goede stap vooruit.	Echter door bezuinigen in het project komt er tussen Werkendam en Raamsdonks-veer slechts aan beide zijden een spitsstrook, die niet altijd open is (bv. bij slecht weer), waardoor er op sommige momenten nog steeds slechts 2x2 rijstroken open c.q. beschikbaar zijn, wat niet anders is dan nu ook het geval is.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platfomparticipatie.nl/Imaes/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platfomparticipatie.nl/Imaes/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	3	<p>Mijn grootste inhoudelijke bezwaren tegen het OTB spitsen zich met name toe op Een zodanige aanpassing en/of verplaatsing van de op- en afritten bij Werkendam en Hank, waardoor ik van mening ben dat de situatie er niet overall beter op wordt en zelfs verslechterd. Tevens is er onvoldoende aansluiting van de A27 op het onderliggende wegennet (N322, N382 en Regionaal bedrijventerrein Werkendam). Het stoppen met volwaardige rijstroken, voordat die onderliggende verkeersaders (m.n. de provinciale wegen) zijn bereikt, acht ik daarom een foute keuze.</p>	<p>In het Tracébesluit wordt de oostelijke afrit van de aansluiting Hank (nr. 21) verplaatst zodat deze direct op de N283 aansluit. Dit is het resultaat van een integrale afweging. Daarmee komen de toe- en afrit weer bij elkaar te liggen. Het behouden van de huidige locatie van de afrit leidt met de toepassing van de spitsstrook, die start voor de Keizersveerbrug, tot een niet goed te bewegwijzeren situatie. Daarnaast is het ruimtelijk combineren van de toe- en afrit wenselijk, onder andere ten aanzien van logica voor de weggebruiker en het voorkomen van zoekgedrag. Eventuele aanpassingen op het onderliggende wegennet zijn niet de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, maar van de beheerders van het onderliggend wegennet (meestal provincie voor wegen buiten de bebouwde kom en gemeente voor wegen binnen de bebouwde kom). Het is aan de wegbeheerder om de feitelijke ontwikkeling van de verkeersdrukte te monitoren en op basis daarvan te beoordelen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn.</p>
	4	<p>In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven". Ik vind dat op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken, welke inventarisatie is uitgevoerd om tot een verplaatsing van de oostelijke afritten te komen.</p>	<p>Bij de totstandkoming van het ontwerp is een inventarisatie uitgevoerd naar het huidige ruimtegebruik. Dit is als bijlage bij de toelichting van het Tracébesluit in een apart deelrapport opgenomen. Bij het verplaatsen van de oostelijke afrit Hank worden geen bestaande (bedrijfs)gebouwen geraakt.</p>
	5	<p>In het OTB constateer ik dat de oostelijke afritten Hank en Werkendam zijn gedimensioneerd met daarin een 180 graden (halve cirkel) bocht. Voor een oprit met een lage aanvangssnelheid snelheid vind ik dat geen probleem, maar in een afrit ligt dit heel anders. Dit soort afritten zijn zelf erg gevaarlijk bij regen, gladheid en mist. Door de huidige toegestane snelheid van 130 km/u op de A27, voorspel ik nu al dat sommige voertuigen met te hoge snelheid aan de afrit beginnen met alle mogelijke gevolgen van dien. Ook voor langere transporten in onze regio zijn dit vervelende lussen om te passeren, waarbij slechts nog een zeer lage (en gevaarlijke) afrit snelheid nog slechts mogelijk is. Dit terwijl er aan de zuidzijde van de N283 zoveel ruimte is om een oostelijke afrit te dimensioneren met een afdraai van minder dan 90 graden. Ik ben derhalve van mening dat de afrit Hank/Dussen komend vanuit het zuiden aan de zuidzijde van de N283 behouden dient te blijven en deze niet verplaatst dient te worden tot net voorbij de N283 aan de noordzijde.</p>	<p>Het wegontwerp van de afrit is ontworpen conform de nieuwe richtlijnen ontwerpen autosnelwegen (NOA). Deceleratrielengtes (remlengtes) zijn getoetst en voldoen aan de ontwerpcriteria. In de NOA zijn voornoemde criteria herzien. Sinds de invoering van de NOA (2007) zijn de bochtstralen vergroot tot R=85 meter. Daarmee is de veiligheid op afritten voldoende geborgd.</p>
	6	<p><b>Verkeer</b> Bij verplaatsing volgens het OTB krijgen Jachtsloot en Kerkstraat in Hank ca. 25% meer verkeer te verwerken, hetgeen niet ten goede komt aan de leefbaarheid in het dorp. Om de leefbaarheid van Hank niet te laten verslechteren, heeft de kern Hank beide onderdoorgangen onder de A27 nodig om verkeer beter verspreid (en niet op één punt geconcentreerd) het dorp te laten bereiken. Het bestuderen van alternatieve mogelijkheden voor deze oostelijke afrit wordt node gemist. Ik ben van mening dat de keuze van het verplaatsen van de afrit volstrekt onvoldoende is gemotiveerd.</p>	<p>In het Tracébesluit wordt de oostelijke afrit van de aansluiting Hank (nr. 21) verplaatst zodat deze direct op de N283 aansluit. Dit is het resultaat van een integrale afweging. Daarmee komen de toe- en afrit weer bij elkaar te liggen. Het behouden van de huidige locatie van de afrit leidt met de toepassing van de spitsstrook, die start voor de Keizersveerbrug, tot een niet goed te bewegwijzeren situatie. Daarnaast is het ruimtelijk combineren van de toe- en afrit wenselijk, onder andere in verband met logica voor de weggebruiker en het voorkomen van zoekgedrag. Hoewel de capaciteitsuitbreiding van de A27 er toe leidt dat er minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet rijdt, wordt het op een aantal wegen inderdaad drukker. In Hank worden echter de streefwaarden van 'Duurzaam Veilig' niet overschreden. Het is aan de wegbeheerders van het onderliggend wegennet om eventuele maatregelen te treffen om de hoeveelheid verkeer te verminderen. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op de effecten voor het onderliggend wegennet.</p>
	7	<p><b>KW Kurenpolderweg</b> Het verruimen van de nu beperkte doorrijhoogte van het viaduct in de Kurenpolder-weg acht ik daarom van groot belang en Rijkswaterstaat heeft daarbij als eigenaar zelfs een zorgplicht, die u wellicht reeds langere tijd al verzuimd. Als u bij de uitbouw van dit viaduct voor de snelwegverbreding deze beperking niet wegneemt, blijft u in gebreke volgens het Burgerlijk Wetboek. De Kurenpolderweg fungeert voor Hank als verbindingsweg en poort tot de Biesbosch (jachthaven Vissershang en recreatiegebied de Aakvlaai), recreatiepark de Kurenpolder en de beste route voor het verkeer naar de agrarische bedrijven en landerijen in de zgn. Oostwaard ten westen van Hank. Als het te lage viaduct in de Kurenpolderweg aan de maatvoeringseisen zou voldoen, zal daarmee het centrum van de kern Hank (m.n. Jachtsloot en Kerkstraat) minder overlast gaan ondervinden van grote voertuigen.</p>	<p>Het bestaande viaduct blijft gehandhaafd en er wordt een nieuw viaduct naast gebouwd. De doorrijhoogte van het bestaande viaduct geldt daarbij als uitgangspunt. Vanuit het project A27 Houten - Hoopolder is er geen noodzaak of aanleiding de doorrijhoogte aan te passen. Dit valt dan ook buiten de scope van het Tracébesluit.</p>
	8	<p><b>Wegontwerp</b> Tevens vind ik dat er over de nieuwe Keizersveerse brug richting het noorden een volwaardige 3e rijstrook moet komen, zodat de brug in de toekomst niet te smal blijkt te zijn gebouwd om van spitsstroken in de toekomst alsnog volwaardige rijstroken te maken.  Bijgaand doe ik u een alternatieve oplossing toekomen, waarvoor in de kern Hank veel draagkracht is.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in volledige vervanging van de Keizersveerbrug. De brug heeft drie permanente rijstroken en een spitsstrook in noordelijke richting.</p>
	9	<p><b>Algemene bezwaren:</b> Behalve dit specifieke belang, wil ik ook een aantal algemene bezwaren tegen het OTB aangeven.  1. Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerp-besluit zoals dat thans voorligt te onderbouwen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	10	<p>2. Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van allen verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen.  3. We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Ik vind daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden gezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	11	<p>4. In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief gezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn: een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Ik ben van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	12	<p>5. Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan constateer ik dat een aantal oplossingen is gekozen, waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	13	<p>6. Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het OTB.. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "monddood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.</p>	<p>Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).</p>
	14	<p>7. Het project 'A27 Houten - Hoopolder' is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A27 Houten-Hoopolder zoals dat is opgenomen in de 7e NSL melding. O.a. de verbodingsboog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof.</p>	<p>Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten - Hoopolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.</p>
			<p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hoopolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00413	1	<p>Allereerst ageren we op de hoogte van het geluidsscherm welke in noordelijke richting aan oostzijde van de A27 wordt geplaatst ter hoogte van Sleeuwijk. Het betreft aan deze zijde een scherm ter hoogte van 2 meter, wat in onze ogen minimaal is gezien de hoeveelheid geluid, de hoeveelheid woningen aan de oostzijde van de snelweg alsook de afstand van de woningen t.o.v. de A27, deze is zeer klein.</p> <p>Daarnaast is de A27 een grote ader in het wegennet noord-zuid en passeren er dagelijks (en in de verre toekomst nog steeds) vele voertuigen. Waarom hier een minimale geluidsreductie? Daarbij is aan de westzijde van dit zelfde deel van de A27 een geluidsscherm ter hoogte van 3,5 meter gepland in het ontwerp (zuidelijke rijrichting). Belangrijke vraag (alsook bezwaar) is waarom er hier een verschil is in hoogte tussen oost- en westzijde op een zelfde traject en daarbij de vraag/ bezwaar of de hogere versie van het geluidsscherm aan de westzijde juist niet een kaatsende werking heeft op het geluid richting de oostzijde van de snelweg? Tevens is het geluid aan de oostzijde ("onze zijde") vele malen groter dan de westzijde, mede gezien de afstand van deze woonplaats t.o.v. de snelweg, maar vooral door de overheersende zuidwestenwind in Nederland waardoor het geluid van de snelweg in onze situatie juist aan de oostzijde van de snelweg veel geluidshinder geeft.</p>	<p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden (Paragraaf Afwegingen doelmatige afschermdende maatregelen A27 langs de kern Sleeuwijk). Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen. Zoals het onderzoek laat zien wordt met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) voor nagenoeg de hele kern Sleeuwijk voldaan aan de wettelijke geluidnormen. Voor een aantal (geluidsanerings)woningen waarvoor met het aanbrengen van tweelaags Zoab niet voldaan wordt aan de geluidnormen, is er onderzoek verricht naar aanvullende maatregelen. Dit heeft geresulteerd in de geluidschermen aan weerszijde van de A27. Deze schermen worden absorberend uitgevoerd zodat reflectie van geluid zoveel mogelijk beperkt wordt. Het verschil in hoogte van de geluidschermen wordt met name veroorzaakt door de kleinere afstand van de A27 tot de (sanerings)woningen aan de westzijde en het feit dat de westelijke rijbaan van de A27 als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder aanzienlijk in westelijke richting verschuift terwijl de oostelijke rijbaan niet verplaatst wordt. Overigens is het scherm aan de oostzijde langer dan aan de westzijde. Daarbij komt dat de afschermdende werking van de schermen extra groot zal zijn vanwege de hogere ligging van de A27.</p> <p>De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	2	<p>Daarmee kom ik op een tweede bezwaar, en dat is dat er via zogenaamde referentiepunten gemeten wordt naar de geluidswaarden waar vanuit gewerkt wordt bij totstandkoming van te nemen maatregelen tegen geluidshinder.</p> <p>Hier ook de vraag of de in Nederland overheersende zuidwestenwind is meegenomen in deze berekening? Graag zou ik een onafhankelijke geluidsmeting zien uitgevoerd op onze woonsituatie (alsook de gehele woonplaats Sleeuwijk), aangezien er op deze locatie veel geluidsoverlast van de snelweg A27 is, op een maximum van wellicht 10 dagen per jaar na wanneer het windstil is.</p> <p>Ik maak dan ook bezwaar op de rekenmethode omdat elke locatie anders is en er diverse andere factoren meespelen behalve de vaste meetgegevens. Aangezien er niet op elke specifieke locatie een meting verricht kan worden, begrijp ik dat er via een gestandaardiseerde rekenmethode gerekend wordt. Toch denk ik dat dit onrecht doet aan de geluidswaarde (-en hinder) in onze situatie en wil ik een onafhankelijke meting welke niet volgens jullie rekenmethode is vastgesteld.</p> <p>Waarom ik sterk geloof dat de huidige geluidswaarde van onze woning (57 dB) geen recht doet aan de geluidsoverlast is het gegeven dat ik zo'n 20 jaar aan de westzijde van de A27 gewoon heb in een woning aan de Zevenbanseweg 4 te Nieuwendijk (ik kom er nu nog, aangezien mijn zus er nu woont). Deze woning ligt 170 meter (gemeten via <a href="http://www.gpscoordinaten.nl">http://www.gpscoordinaten.nl</a>) van de A27 en heeft volgens jullie meting een geluidswaarde van 63 dB. Onze geluidswaarde aan de oostzijde van de A27 op een 540 meter afstand is volgens jullie 57dB.</p> <p>De afstand van de snelweg lijkt hier zwaarwegend, aangezien op de locatie aan de westzijde (Nieuwendijk) absoluut minder geluidshinder is dan aan de oostzijde (Sleeuwijk) van de A27, hier in Sleeuwijk. Dit is een gemene deler onder bewoners die tussen de dorpen wisselen of gewisseld hebben en het verschil in geluid is dan ook dagelijks hoorbaar tussen deze dorpen.</p> <p>De door jullie aangegeven geluidswaarde lijkt in Sleeuwijk geen recht te doen aan de werkelijke geluidswaarde en daarbij behorende geluidshinder. En dus ook niet aan de te nemen maatregelen volgens het huidige ontwerp.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan. Voor de beantwoording van uw zienswijze over geluidberekeningen en weersomstandigheden wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>
	3	<p><i>Het onafhankelijk Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten. Dit ter controle van de rekenmethodiek. Op enkele referentiepunten voeren zij permanente controle uit. Wijk de meting systematisch af van de berekeningen van Rijkswaterstaat? Dan wordt gekeken of de rekenmethodiek aangepast moet worden.</i></p> <p>Voor wat betreft bovenstaande ben ik benieuwd naar de frequentie van deze steekproeven en de uitkomsten op 'onze' referentiepunten langs de snelweg. Sluit dat aan bij de gemeten 57 dB?</p> <p>Wat we als positief ervaren is dat de maximumsnelheid van 100KM per uur tussen Werkendam/ sleeuwijk (De Tol) en de Merwedeburg van Gorinchem in beide richtingen gehandhaafd blijft. Dit is zowel gunstiger voor de uitstoot en daarmee gezondheid en welzijn van inwoners; de geluidshinder voor ons als inwoners van Sleeuwijk alsook het milieu dan elke andere hogere maximumsnelheid. Bedankt voor deze handhaving.</p>	<p>Op de site <a href="http://www.rivm.nl/Onderwerpen/G/Geluid/Bronnen_van_geluid/Trendmetingen_geluid">www.rivm.nl/Onderwerpen/G/Geluid/Bronnen_van_geluid/Trendmetingen_geluid</a> zijn de locaties van de jaarlijkse referentiemetingen en de verschillen tussen de gemeten en berekende waarden op deze punten weergegeven. De twee locaties langs de A27 Houten-Hoopolder waar gemeten wordt laten zien dat de gemeten waarden overal gelijk aan of lager dan de berekende GPP-waarden zijn.</p>
	4	<p>Graag zien we de hoogte van het geluidsscherm aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van Sleeuwijk verhoogd naar een minimum van 5 meter, aangezien minder dan deze 5 meter onrecht doet aan de huidige geluidshinder in Sleeuwijk. Hiervoor zouden we een onafhankelijke geluidsmeting willen, aangezien de rekenmethode niet lijkt te rekenen met de overheersende windrichting in Nederland; rijrichting en/of andere factoren die de geluidshinder aan de oostzijde groter maken dan aan de westzijde. Indien dit binnen jullie rekenmethode wel het geval is, dan is de ervaring en werkelijkheid overduidelijk dat wonen aan de oostzijde van dit stukje snelweg A27 meer geluidshinder geeft dan wonen aan de westzijde van dit stukje snelweg. Om die reden zou een tweede maatwerk-onderzoek naar geluidsbelasting recht doen aan de situatie voordat een groot project als deze gestart wordt. Het is zonde om achteraf tot de conclusie te komen dat de geluidshinder uiteindelijk niet voldoende gereduceerd is gedurende de uitvoering van het project.</p> <p>Daarbij het bezwaar dat het 2 meter hoge geluidsscherm aan de oostzijde in het ontwerp te laag is om voldoende geluid te reduceren. Daarom zou een minimum van 6 meter, waarmee een geluidsbelasting met maximaal 15dB kan worden teruggebracht recht doen aan de huidige geluidshinder. (<a href="http://www.ssgm.nl/HetbegripdB.htm">www.ssgm.nl/HetbegripdB.htm</a>). U mag te allen tijde langskomen voor een onderzoek, u bent van harte welkom.</p>	<p>Zie eerder gegeven antwoorden.</p>
ZWE-00414	1	<p>Via deze weg maak ik bezwaar op het ontwerpbesluit A27. Specifiek op de hoogte van het geluidsscherm dat u wilt plaatsen. De bezwaren hebben betrekking op het deel van de A27 dat binnen de gemeente Werkendam ligt, ter hoogte van Sleeuwijk (4254) waar wij op zeer korte termijn in onze nieuw gebouwde woning gaan wonen aan de oostzijde van de A27 (Kerkeinde 2a, 4254 LS Sleeuwijk). Wij ageren op de hoogte van het geluidsscherm welke in noordelijke richting aan oostzijde van de A27 wordt geplaatst ter hoogte van Sleeuwijk. Het betreft aan deze zijde een scherm ter hoogte van 2 meter. Veel te laag gezien de hoeveelheid geluid, de hoeveelheid woningen aan de oostzijde van de snelweg alsook de afstand van de woningen t.o.v. de A27. Deze is zeer klein. Onze woning staat op circa 400 meter. Tientallen woningen staan nog dichter bij de A27.</p> <p>Daarnaast is de A27 een grote ader in het wegennet noord-zuid en passeren er dagelijks (en in de verre toekomst nog steeds) vele voertuigen. Waarom hier een minimale geluidsreductie?</p> <p>Daarbij is aan de westzijde van dit zelfde deel van de A27 een geluidsscherm ter hoogte van 3,5 meter gepland in het ontwerp (zuidelijke rijrichting). Belangrijke vraag (alsook bezwaar) is waarom er hier een verschil is in hoogte tussen oost- en westzijde op een zelfde traject en daarbij de vraag/bezwaar of de hogere versie van het geluidsscherm aan de westzijde juist niet een kaatsende werking heeft op het geluid richting de oostzijde van de snelweg? Tevens is het geluid aan de oostzijde ("onze zijde") vele malen groter dan de westzijde, mede gezien de afstand van de woningen t.o.v. de snelweg, maar vooral door de overheersende zuidwestenwind in Nederland waardoor het geluid van de snelweg in onze situatie juist aan de oostzijde van de snelweg geluidshinder geeft. Aan de oostzijde is het aantal woningen in de directe omgeving van de A27 ook vele malen hoger dan aan de westkant.</p> <p>Ik woon al meer dan 30 jaar in Sleeuwijk. Mijn grootouder hebben altijd gewoond op de plek waar wij nu onze woning hebben gebouwd. Het is feitelijk waar, en ik nodig u van harte uit het zelf te ondervinden, dat bij zuidwestenwind de A27 zeer goed te horen is. Daarentegen, op de momenten dat er sprake is van een oostenwind, is de snelweg nauwelijks, of zelfs geheel niet hoorbaar.</p> <p>Omgekeerd geredeneerd: Dit is het overgrote deel van het jaar het geval aan de westzijde van de A27 waar u juist een hoog geluidsscherm plaats. Geachte heer/mevrouw, u heeft het hoge en het lage geluidsscherm aan de verkeerde kant van de snelweg gepositioneerd!</p>	<p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden (Paragraaf Afwegingen doelmatige afschermdende maatregelen A27 langs de kern Sleeuwijk). Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen. Zoals het onderzoek laat zien wordt met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) voor nagenoeg de hele kern Sleeuwijk voldaan aan de wettelijke geluidnormen. Voor een aantal (geluidsanerings)woningen waarvoor met het aanbrengen van tweelaags Zoab niet voldaan wordt aan de geluidnormen, is er onderzoek verricht naar aanvullende maatregelen. Dit heeft geresulteerd in de geluidschermen aan weerszijde van de A27. Deze schermen worden absorberend uitgevoerd zodat reflectie van geluid zoveel mogelijk beperkt wordt. Het verschil in hoogte van de geluidschermen wordt met name veroorzaakt door de kleinere afstand van de A27 tot de (sanerings)woningen aan de westzijde en het feit dat de westelijke rijbaan van de A27 als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder aanzienlijk in westelijke richting verschuift terwijl de oostelijke rijbaan niet verplaatst wordt. Overigens is het scherm aan de oostzijde langer dan aan de westzijde. Daarbij komt dat de afschermdende werking van de schermen extra groot zal zijn vanwege de hogere ligging van de A27.</p> <p>De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierin is een hellingcorrectie opgenomen. De helling van de A27 richting en van de Merwedeburg voldoet niet aan de eisen (t.a.v. te overbruggen hoogteverschil en hellingshoek) om deze hellingcorrectie toe te kunnen passen. In de geluidberekeningen wordt in lijn met het Reken- en meetvoorschrift 2012 eveneens geen rekening gehouden met het effect van de naden. Dit wordt wel als aandachtspunt meegenomen bij de realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder.</p>
	2	<p>Het stuk A27 direct voor de Merwedeburg, in de richting van hoopolder richting Houten, loopt schuin op. Dit zorgt voor een aanzienlijke toename van gelijik. Met name van vrachtwagens die hoorbaar meer toeren maken bij het "beklimmen" van de brug. Daarnaast is het een bekend probleem dat er door het verzakken van de snelweg tussen afslag de Tol bij Werkendam en de Merwedeburg naden ontstaan in het wegdek. Ook deze naden geven een dominant geluid en veroorzaken extra geluidshinder. Ik ben er van overtuigd dat u deze factoren onvoldoende hebt meegenomen in uw berekeningen en daarmee ook in uw overwegingen.</p>	



ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>3 Daarmee kom ik op een tweede bezwaar, en dat is dat er via zogenaamde referentiepunten gemeten wordt naar de geluidswaarden waar vanuit gewerkt wordt bij totstandkoming van te nemen maatregelen tegen geluidshinder. Op een website van rijkswaterstaat lees ik: Berekenen in plaats van meten. Rijkswaterstaat berekent hoeveel geluid er op een referentiepunt mag zijn. Waarom berekenen in plaats van meten? Er zijn bijna 60.000 referentiepunten in Nederland en om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid geluid per punt, zouden we dag en nacht moeten meten gedurende een jaar. Dat is praktisch onmogelijk. Bovendien kunnen we op basis van metingen geen goede voorspellingen doen voor de ontwikkeling van het geluid. Wettelijke rekenmethode Daarom laten we een computer met behulp van een wettelijke rekenmethode berekeningen maken. Bij de berekeningen wordt rekening gehouden met allerlei factoren die van invloed zijn op het geluid. Bijvoorbeeld het type wegdek, het aantal voertuigen, de rijsnelheid en of er geluidschermen staan. (http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx)</p> <p>Hier ook de vraag of de in Nederland overheersende zuidwestenwind is meegenomen in deze berekening? Graag zou ik een onafhankelijke geluidsmeting zien uitgevoerd op onze woonsituatie (alook de gehele woonplaats), aangezien er op deze locatie veel geluidsoverlast van de snelweg A27 is, op een maximum van 10 dagen per jaar als het windstil is na. Ik maak dan ook bezwaar op de rekenmethode omdat elke locatie anders is en er diverse andere factoren meespelen behalve de vaste meetgegevens.</p> <p>Aangezien er niet op elke specifieke locatie een meting verricht kan worden, begrijp ik dat er via een gestandaardiseerde rekenmethode gerekend wordt. Toch denk ik dat dit onrecht doet aan de geluidswaarde in onze situatie en wil ik een onafhankelijke meting welke niet volgens jullie rekenmethode is vastgesteld.</p> <p>Tevens staat er op de site van rijkswaterstaat:</p> <p>Controle door het RIVM Het onafhankelijk Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten. Dit ter controle van de rekenmethodiek. Op enkele referentiepunten voeren zij permanente controle uit. Wijkt de meting systematisch af van de berekeningen van Rijkswaterstaat? Dan wordt gekeken of de rekenmethodiek aangepast moet worden. Voor wat betreft bovenstaande ben ik benieuwd naar de frequentie van deze steekproeven en de uitkomsten op 'ons' deel van de snelweg. Sluit dat aan bij de gemeten 57 dB?</p> <p>Graag zien we de hoogte van het geluidsschermbaan de oostzijde van de A27 ter hoogte van Sleeuwijk verhoogd naar een minimum van 5 meter, aangezien minder dan deze 5 meter onrecht doet aan de huidige geluidshinder in Sleeuwijk. Hiervoor zouden we een onafhankelijke geluidsmeting willen, aangezien de rekenmethode niet lijkt te rekenen met de overheersende windrichting in Nederland; rijrichting en/of andere factoren die de geluidshinder aan de oostzijde groter maken dan aan de westzijde.</p> <p>Indien dit binnen jullie rekenmethode wel het geval is, dan is de beleving en werkelijkheid overduidelijk dat wonen aan de oostzijde van dit stukje snelweg A27 meer geluidshinder geeft dan wonen aan de westzijde van dit stukje snelweg. Om die reden zou een tweede maatwerk-onderzoek naar geluidsbelasting recht doen aan de situatie voordat een groot project als deze gestart wordt. Het is zonde om achteraf tot de conclusie te komen dat de geluidshinder uiteindelijk niet voldoende gereduceerd is gedurende de uitvoering van het project.</p> <p>Daarbij het bezwaar dat het 2 meter hoge geluidsschermbaan de westzijde in het ontwerp te laag is om voldoende geluid te reduceren. Daarom zou een minimum van 6 meter, waarmee een geluidsbelasting met maximaal 15dB kan worden teruggebracht recht doen aan de huidige geluidshinder. (www.ssgm.nl/HetbegripdB.htm). U mag ten alle tijde langkomen voor een onderzoek, u bent van harte welkom.</p>	<p>Op de website van het RIVM (www.rivm.nl) zijn onder de zoekterm 'Geluidmonitor' de jaarlijkse controlemetingen te vinden. In 2017 is voor de A27 geen controlemeting gedaan ter hoogte van Sleeuwijk, maar alleen bij Vianen. Uit de geluidmonitor blijkt dat de gemeten waarde lager is dan de berekende waarde.</p> <p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan. De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidsoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden.</p>
ZWE-00415	<p>1 Hierbij zenden wij u onze zienswijze t.a.v. Ontwerp Tracébesluit en MER A27 Houten – Hooipolder (kortweg: zienswijze 'OTB'):</p> <p>Direkt en /of indirect faciliteren van Afslag Scheijwijk/ Afslag Gorinchem Noord:</p> <p>De - door gemeente Gorinchem beoogde (en door gemeente Giessenlanden, onder voorwaarden, slechts ten dienste van gemeente Gorinchem ondersteunde) - nieuwe aansluiting Scheijwijk / Gorinchem Noord op Rijksweg A27 maakt blijkbaar geen onderdeel uit van dit tracébesluit, dit terwijl deze aansluiting in dit OTB wel nog wordt mogelijk gemaakt door onder andere ruimte-reservering die in dit OTB is opgenomen. Dat het geen onderdeel uitmaakt van dit OTB, maar dit OTB de aanleg ervan tegelijk wel actief faciliteert, is zeer opmerkelijk nu een extra op- en afrit een negatief effect heeft op de doorstroming en daarmee de doelstelling van het tracébesluit nadelig beïnvloedt.</p> <p>De beoogde nieuwe aansluiting bij Scheijwijk zou nu door uw Ministerie ineens - dit vlak voor ter inzage legging OTB - worden gezien als "autonome ontwikkeling" van de gemeenten Gorinchem en Giessenlanden.</p> <p>Allereerst wordt ten onrechte voorgespiegeld alsof een aansluiting Scheijwijk zou voortkomen uit "autonome ontwikkeling" van deze beide gemeenten. Zo bestaat er geen daadwerkelijke (voldoende) behoefte aan dit bedrijventerrein Grootte Haar, maar poogt gemeente Gorinchem aangekochte landerijen om te zetten in een bedrijventerrein om zo een molensteen op haar begroting alsnog te verzilveren (en dat is heel wat anders dan autonome ontwikkeling). En voor die ontwikkeling van dat bedrijventerrein is een ontsluiting (dus deze aansluiting) op Rijksweg A27 voor gemeente Gorinchem noodzakelijk.</p> <p>Bovendien heeft een belangenafweging tussen het Rijksbeleid (betere doorstroming) en het lokaal beleid (de ontsluiting van een mogelijkerwijs aan te leggen nieuw bedrijventerrein Grootte Haar voor Gorinchem) nu ten onrechte niet plaatsgevonden en dit vormt een in deze een ondeugdelijke proceduregang. De gemeenten Giessenlanden en Gorinchem zouden de aansluiting Scheijwijk nu via eigen bestemmingsplan-procedures kunnen realiseren zonder dat de verkeerskundige effecten op nationaal, regionaal en lokaal niveau in extenso zijn beoordeeld en afgewogen. Dat past niet bij een tracébesluit dat zo'n afslag Gorinchem Noord actief mogelijk maakt.</p>	<p>Ten tijde van het vaststellen van het OTB was er voor deze aansluiting reeds een ontwerpbestemmingsplan 'bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Grootte Haar, afslag Scheijwijk' vastgesteld. Omdat ontwikkelingen slechts eenmaal planologisch geregeld hoeven te worden, is het buiten de scope van het project A27 Houten – Hooipolder gelaten. Met de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan was ten tijde van het OTB voldoende waarschijnlijk dat de ontwikkeling ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en kan dit als 'autonome ontwikkeling' worden meegenomen in het project. Voor het project A27 Houten – Hooipolder betekent het dat de verkeers- en milieuberekeningen voor de toekomstige situatie ervan uitgaan dat de aansluiting is gerealiseerd. De effecten van A27 Houten – Hooipolder worden als het ware 'opgeteld' bij de al onderzochte effecten van de aansluiting Scheijwijk. Daarnaast is ook de huidige situatie (zonder aansluiting Scheijwijk) in beeld gebracht. Inmiddels is, in mei 2017, het bestemmingsplan 'bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Grootte Haar, afslag Scheijwijk' vastgesteld en op 25 april 2018 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Dit bevestigt dat de aansluiting terecht als autonome ontwikkeling is meegenomen.</p>
	<p>2 Geluid Het ontwerp-tracébesluit omvat - vreemd genoeg - wel ook geluidstechnische aspecten zoals de lawaaitoename van de wegverbreding, van de snelheidsverhoging tot 130 km/uur EN van de nieuwe aansluiting, zonder dat deze laatste is opgenomen in de ter visie gelegde tracétekeningen en OTB. Anders gezegd: Hoe kan het tracébesluit ook onder andere de geluidstechnische aspecten van de nieuwe aansluiting omvatten als die aansluiting geen onderdeel van het OTB uitmaakt? Dit is geen deugdelijke proceduregang.</p>	<p>De aansluiting Gorinchem-Noord is vastgelegd in het bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Grootte Haar dat op 11 mei 2017 door de gemeenteraad van de gemeente Giessenlanden is vastgesteld en inmiddels onherroepelijk is. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn de geluideffecten van de aansluiting en de verbindingsweg onderzocht. Daarnaast heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu op verzoek van de gemeente Giessenlanden op 28 juni 2017 het Besluit wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten vastgesteld. Voor het (Ontwerp)Tracébesluit is de aansluiting als een autonome ontwikkeling beschouwd. In dat kader is er in de verkeersprognoses die ten grondslag hebben gelegen aan het geluidonderzoek van het project A27 Houten-Hooipolder rekening gehouden met het verkeer van en naar de nieuwe aansluiting. De nieuwe aansluiting zelf maakt daarentegen geen onderdeel uit van de geluidberekeningen i.k.v. het Tracébesluit.</p>
	<p>3 Bestemmingsplan Gorinchem Het tracébesluit vertoont bovendien hiaten ter hoogte van de nieuwe aansluiting. Het is onduidelijk wat er mag als de bestemmingsplannen geen doorgang vinden (bijv. door bezwarenprocedures tegen die bestemmingsplannen). Een deel van de wegverbreding ter hoogte van Scheijwijk ontbreekt dan op dat moment.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>
	<p>4 Raakvlak De Minister van I&amp;M bekostigt de nieuwe aansluiting volledig vanwege (werd gemeld) afspraken uit het verleden ten tijde van de aanleg Betuwespoorlijn. Als het Rijk de afslag financiert dan kan het ook daarom geen autonoom beleid van betreffende lokale gemeenten zijn, immers het Ministerie is er dan voor verantwoordelijk. Bij daadwerkelijk autonoom beleid op gemeentelijk niveau hadden de verantwoordelijke gemeenten bovendien al veel eerder een plan voor een aansluiting op de A27 kunnen opstellen. Sinds de aanleg van de Betuwelijn is intussen al 10 jaar verstreken.</p> <p>De Commissie MER heeft de MER Grootte Haar (voorlopig althans) niet aanvaard. Er wordt door de gemeente Gorinchem nog gewerkt aan het aanvullen van de MER (nut en noodzaak locatie e.a.). Het nu al intekenen van een weg-aansluiting Scheijwijk in de ter visie gelegde tracé documenten is op zijn minst voortijdig en daarmee ondeugdelijk.</p>	<p>Op 24 januari 2014 heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. Zij concludeert daarin dat het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming. In maart 2014 is het bestemmingsplan vastgesteld. Vervolgens is een bestemmingsplan vastgesteld voor de nieuwe aansluiting Scheijwijk. Beide bestemmingsplannen zijn per 25 april 2018 onherroepelijk. Voorts wordt voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	5	Sluipverkeer Er ontstaat gevaar voor sluipverkeer op lokaal wegnnet door een aansluiting bij Scheiwijk te accepteren. Op dit moment is e.e.a. "technisch" ondervangen door geen aansluiting op het onderliggend wegnnet ten westen van de A27 in te tekenen. Dat kan evenwel later eenvoudig worden toegevoegd; hetgeen ongewenst is en in strijd met één van de 3 doelstellingen van dit OTB (geen toename lokaal verkeer) De aansluiting op het wegnnet ten oosten van de A27 is niet aangegeven; de afrit eindigt daar in het weiland. Zulke latere eenvoudige toevoegingen alsdan die feitelijk nu al te voorzien, passen niet bij wat Nu van een (O)TB mag worden verwacht.	Zie de beantwoording van het vorige zienswijzepunt.
	6	OTB E.e.a. zoals hierboven aangeduid betreft daarom geen deugdelijke aanpak en proceduregang bij dit (O)TB Het definitief en geheel verwijderden (schrappen) uit het (O)TB (en dus ook geen ruimtebeslag daartoe reserveren en geluidwerende en andere voorzieningen daartoe treffen) van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 is nodig bij de nadere uitwerking van dit OTB naar een (def.) tracébesluit. Wij gaan er vanuit dat het (O)TB op deze punten wordt aangepast en dat een nieuwe aansluiting op de A27 ter hoogte van Scheiwijk (of elders bij Gorinchem Noord) nadrukkelijk wordt uitgesloten. Toch zal ik in onderstaande nog specifiek en dieper op een afslag Gorinchem Noord op Rijksweg A27 ingaan, dit nu bij mij (ons) nog geen volledige zekerheid bestaat dat een afslag Gorinchem Noord inderdaad uitdrukkelijk en geheel (in al zijn onderdelen en uitwerkingen) uit het (O)TB zal worden verwijderd.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.
	7	I. Primair / Afslag Gorinchem i.r.t. BP voor afslag Gorinchem: de aanleg van afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 heeft geen nut en noodzaak qua het doel van verhoogde en verbeterde doorstroming op rijksweg A27 die met verbreding van rijksweg A27 wordt beoogd.  de aanleg van afslag Gorinchem Noord op de A27 is zelfs in strijd met en werkt nu juist nadelig op het beoogde doel van verhoogde en verbeterde doorstroming op  door het nog steeds direct en/of indirect faciliteren van de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 die geen nut en noodzaak heeft qua het doel van verhoogde en verbeterde doorstroming op rijksweg A27 die met verbreding van rijksweg A27 wordt beoogd, zet het Rijk de voortgang van de procedure tot algehele verbreding van rijksweg A27 en de realisatie van deze verbreding op dit deeltraject van rijksweg A27 in bepaalde mate zelf op het spel.. (< met een daarbij behorend aanzienlijk financieel risico)  het is niet juist om in deze procedure om te komen tot een verbreding van rijksweg A27 een oneigenlijke aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 toch nog indirect te faciliteren  dat het Rijk destijds bij de aanleg van de Betuweroute zou hebben gesproken met gemeente Gorinchem waarbij gemeente Gorinchem zou hebben aangedrongen op de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 biedt geen (voldoende) basis voor de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27  mogelijke onderhandse afspraken en besprekingen tussen het Rijk en gemeente Gorinchem kunnen een zo vergaande ingreep - die bovendien in de kern slechts gegrondvest op de zeer lokale financiële belangen van gemeente Gorinchem - ook niet legitimeren  een door gemeente Gorinchem vastgesteld voorbereidingsbesluit biedt evenmin (voldoende) basis voor de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27.  een door gemeente Gorinchem in 2016 eventueel vastgesteld bestemmingsplan Gorinchem Noord/ Groote Haar geeft ook geen (voldoende) basis voor en legitimiteit aan de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27; dit al sowieso, maar (mede) nog des te meer wanneer de kosten van aanleg van deze afslag zouden komen voor rekening van het Rijk, dit nu deze afslag noch in 's-rijksbelang, noch in het algemeen belang  er is echter geen valide en gegronde reden dat het Rijk dat opkomt voor het landelijk belang deze afslag aanlegt en daarbij de kosten van deze aanleg voor zijn rekening neemt nu deze afslag alleen maar nodig is voor een zeer lokaal belang, te weten de aanleg van een immens bedrijventerrein - en dit nog wel (volledig) in landschap Het Groene Hart.. - waar geen werkelijke (voldoende) behoefte aan is en dat Gemeente Gorinchem om eigen financiële redenen per se toch gerealiseerd wil zien  het 'gaat niet aan' dat het Rijk bereid dit te doen om gemeente Gorinchem - op deze manier - behulpzaam te zijn - dit nu gemeente Gorinchem grondaankopen uit het verleden wil verzilveren - bij de ontwikkeling van een immens en hoge milieucategorie (HMC) bedrijventerrein Groote Haar waarvoor de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 benodigd is	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.
	8	II. Subsidiar: Zelfs als er reden zou zijn geweest voor de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 - quod non! - geldt het volgende:  dan zou deze afslag Gorinchem Noord niet op de beoogde locatie dienen te worden aangelegd, maar vlakbij (veel dichterbij) de locatie van het door gemeente Gorinchem gewenste bedrijventerrein Groote Haar, te weten een vrijwel directe aansluiting vanuit dit bedrijventerrein op rijksweg A27 (en dus niet - méér dan - een kilometer verder op gebied van gemeente Giessenlanden).  voorzover zou worden gesteld dat de aanleg van een afslag Gorinchem Noord op rijksweg A27 op de geplande locatie zou moeten plaatsvinden om wille van voldoende (tussen)ruimte voor benodigde (beoogde) invoeg- en uitrijstroken en goede verkeersafwikkeling bij de diverse (beoogde) afslagen op dit deeltraject van rijksweg A27 tussen de brug bij Gorinchem en de afslag op rijksweg A27 bij Meerkerk/Noordeloos dan zou er in het (O)TB ook een ander ontwerp kunnen en dienen te worden gebruikt van hoe het er op rijksweg A27 op het traject tussen de brug bij Gorinchem en afslag Meerkerk/Noordeloos uit zou zien en ook m.b.t. hoe (ontwerp e.d. van de) afslag Gorinchem Noord er specifiek uit zou komen te zien  zo zou de afslag Avelingen op Rijksweg A27 dan kunnen en dienen te vervallen.; het is mede vanuit het oogpunt van doorstroming op rijksweg A27 en van verkeersveiligheid namelijk niet te rechtvaardigen om 3 afslagen op rijksweg A27 zo kort na elkaar te hebben (te weten Avelingen, Gorinchem Noord en Meerkerk/Noordeloos)  de benodigde (beoogde) invoeg- en uitrijstroken zijn bovendien slechts gebaseerd op wegontwerpadvies van CROW en zijn niet in elke situatie noodzakelijkerwijs benodigd om een goede en verkeersveilige verkeersafwikkeling te garanderen	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.
	9	Natuur, EHS, dieren, bos, bomen: De aantasting van diverse natuurgebieden rond het plangebied en van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is in deze plannen aanzienlijk . De aantasting van natuur betreft ook de toename van de stikstofdepositie. Door de verkeersstroom die de verbreding van de A27 bewerkstelligt, zullen ook de getroffen Natura 2000 gebieden negatieve effecten ondervinden door de toename van stikstofdepositie als gevolg van de verkeersstroom. De PAS methodiek biedt hiervoor geen oplossing. O.a. het Natura 2000-gebied Zouweboezem zal worden aangetast waarbij ook de barrièrewerking zal toenemen (dit wordt in dit OTB erkend). Dat dit niet zou leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van de aangewezen habitattypen en soorten van het Natura 2000-gebied is daarbij onvoldoende aangetoond.	In hoofdstuk 5 van het deelrapport 'Natuur' is de voortoets voor Natura2000 gebieden opgenomen. Hierin zijn de mogelijke significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen beschreven. Uit deze toets wordt het volgende geconcludeerd: De A27 doorsnijdt in de huidige situatie alleen het Natura 2000-gebied de Zouweboezem. Voor de overige Natura 2000-gebieden is er zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie geen sprake van doorsnijding en barrièrewerking door de A27. Ter plaatse van de Zouweboezem vindt er een zeer beperkte fysieke verbreding van de A27 plaats. Op deze locatie wordt de bestaande vluchtstrook ingericht als spitsstrook en wordt de bestaande betonnen barrièr vervangen door een middenberm. De fysieke barrièrewerking van de weg wordt hierdoor in de toekomstige situatie slechts zeer beperkt groter. In de huidige situatie is de weg ca. 26 meter breed, de verbreding bedraagt 2,5 – 3 meter. Dit heeft geen effect op de instandhoudingsdoelstellingen. In de huidige situatie is er een ecologische passage ter plaatse van de Oude Zederik. Deze kruist de A27 door middel van een duikerbrug met een loopstrook voor fauna. Dit kunstwerk wordt door het project A27 Houten-Hoipolder circa 3 meter verlengd. Door deze verlenging zal de bestaande passage nog steeds kunnen functioneren voor de habitatoorten kleine modderkruiper, bittervoorn en grote modderkruiper. Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze soorten (behoud) zijn uitgesloten. De ingebruikname van de bestaande vluchtstrook als spitsstrook leidt weliswaar niet tot een toename van de fysieke barrière, maar heeft door de aanwezigheid van 6 rijbanen in plaats van 4 toch een verhoogde kans op aanrijdingen. Dit verhoogde risico geldt voor de aangewezen vogelsoorten porseleinhoen, purperreiger, zwarte stern en kraakeend. In de huidige situatie zijn geen aanvaringsluchtoffers bekend. In de passende beoordeling wordt dit per soort nader toegelicht.  Het Tracébesluit vormt tevens het toestemmingsbesluit voor Natura-2000 (artikel 13, lid 8 Tw). Deze toestemming is gebaseerd op de Wet natuurbescherming en het thans geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het project A27 Houten-Hoipolder is opgenomen op de prioritare projectenlijst (Bijlage 1 Regeling natuurbescherming). Dit houdt in dat voor dit project reeds ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Met het Tracébesluit wordt de benodigde ontwikkelingsruimte toebedeeld aan het project A27 Houten - Hoipolder. Met dit project wordt dus geen nieuwe ruimte binnen het PAS geclaimd die ten koste gaat van andere sectoren, zoals de door diverse inspecteurs genoemde toekomstige gewenste bedrijfsuitbreidingen. Voor deze uitbreidingen zal per concreet geval worden beoordeeld of de benodigde ontwikkelingsruimte kan worden toebedeeld.  Recent heeft het Europese Hof van Justitie in haar arrest antwoord gegeven op de door de Raad van State gestelde prejudiciële vragen inzake het PAS. Volgens het Hof is een juridisch systeem als dat van het PAS toelaatbaar. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. De wetenschappelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het programma en de maatregelen waarop deze onderbouwing is gebaseerd, moeten voldoende zekerheid bieden dat de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden geen schade ondervinden van deze activiteiten. Het is, volgens het Hof, aan de nationale rechter om te beoordelen of de onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende maatregelen aan de eisen voldoen, zoals de autonome daling van stikstofdepositie. Het Hof doet daarover geen uitspraak. De betrokken overheden – gedeputeerde staten van provincies en de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat – hebben met elkaar vastgesteld dat de toestemmingsverlening op basis van het PAS kan worden voortgezet, omdat de uitspraak van het Hof zich hier niet tegen verzet Vanuit de Wet natuurbescherming, onderdeel houtopstanden (oude Boswet) is het verplicht om alle te kappen bomen te compenseren, behoudens enkele wettelijke uitzonderingen. Voor de verbreding van de A27 vindt deze bomencompensatie volledig plaats binnen de grenzen van het Tracébesluit. Bomen die vanuit de gemeentelijke regelgeving (APV) gecompenseerd moeten worden zijn, indien noodzakelijk, binnen de TB grenzen of elders binnen de gemeente gecompenseerd. Het Tracébesluit voldoet hiermee aan de geldende wet en regelgeving ten behoeve van bomencompensatie.
	10	Vele bomen langs de A27 zullen in deze planvorming sneuvelen. Dit OTB compenseert boomaanleg alleen daar waar dat dwingend zou zijn vereist. Zo sneuvelen vele bomen langs de A27 op o.a. Gorinchems en Giessenlands grondgebied, waar in dezer planvorming geen compensatie voor zou plaatsvinden.	
	11	Het vleermuisonderzoek vermeldt o.a. niet hoe, waar, wanneer en hoelang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Er is er nog een onvoldoende beeld van vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden. Voor beschermde soorten is er - zoals in het OTB ook wordt erkend - sprake van een groot negatief effect door fysieke aantasting van het leefgebied van meerdere streng beschermde soorten (tabel 3 van de Flora- en faunawet), zoals bever, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laadvlieger, rosse vleermuis en vogels met jaarrond beschermde nesten (buiszand en sperwer). Een blijkens dit OTB voorgestane aanpak die neerkomt op dat effecten op beschermde soorten slechts enigszins worden gemitigeerd en dat negatieve effecten alleen bij uitzondering worden weggenomen door het treffen van compenserende maatregelen - zoals de inrichting van een nieuw leefgebied voor de bever - is volstrekt onvoldoende. De in dit OTB voorgestane aanpak bij en bescherming van diersoorten als bijv. de grote en kleine modderkruiper is volstrekt onvoldoende. Etc. etc.	Het onderzoek naar vleermuizen is uitgevoerd conform het vleermuisprotocol (RVO/BIJ12/Netwerk Groene Bureaus) dat voor vleermuisonderzoeken van toepassing is. Indien van dit protocol is afgeweken dan is dit in het 'deelrapport Natuur' beschreven. Indien het project negatieve effecten heeft op aanwezige beschermde soorten dan worden in het rapport, indien noodzakelijk, mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen voorgeschreven. Ook deze maatregelen zijn gebaseerd op het hiervoor genoemde vleermuisprotocol.

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>12 Luchtvervuiling en Klimaatdoelstellingen</p> <p>De luchtvervuiling zal door de verwachte toename van het autoverkeer op de A27 sterk gaan toenemen. Geluidschermen helpen daarbij niet tegen luchtvervuiling, waaronder de toename van fijnstof (PM10 en PM2.5) en NOx. Vele wetenschappelijke onderzoeken hebben aangetoond dat luchtvervuiling bij concentraties zoals deze op diverse locaties langs en in de omgeving van rijksweg A27 door de verbreding in toenemende mate zullen voorkomen, zeer schadelijk is voor de volksgezondheid. Jaarlijks overlijden duizenden mensen daardoor vroegtijdig en worden tienduizenden mensen ziek in Nederland. Zie de Milieudefensie publicatie (factsheet) "Luchtvervuiling en de gevolgen voor onze gezondheid" via de onderstaande link die als op deze plaats herhaald en ingelast dient te worden beschouwd. Deze verbreding van de A27 is ook vanwege de effecten van verhoogde luchtvervuiling onverantwoord. <a href="https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/informatieblad-luchtvervuiling-en-de-gevolgen-voor-onze-gezondheid">https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/informatieblad-luchtvervuiling-en-de-gevolgen-voor-onze-gezondheid</a> Opvallend is verder dat de effecten op roetconcentraties niet in kaart zijn gebracht in het OTB. Roet heeft een dermate negatieve invloed op de gezondheid van omwonenden, dat een studie hiernaar is vereist.</p> <p>De toename van het autoverkeer bij realisatie van deze planvorming, is ook niet verenigbaar met de Klimaatdoelstellingen van Nederland, in het licht van het Klimaatakkoord van Parijs. Ook relevant is de rechtszaak die milieuroorganisatie Urgenda heeft aangespannen tegen de Nederlandse Staat. Het Kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder CO2 uitstoot in 2020. Deze uitspraak zou een stimulans moeten zijn om te zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen, die een bijdrage leveren aan deze Klimaatdoelstellingen, niet deze verbreding van de A27. Het in dit OTB schrappen van ruimtevoorziening voor aanleg spoorverbinding Breda-Utrecht is hier tevens mee in strijd. De verbreding van de A27 is gelet op de immense opgave waar ook de Nederlandse regering voor staat om het energie-gebruik, de uitstoot van CO2 en het gebruik van fossiele grondstof terug te dringen incoherent en onverdedigbaar. De vraag of de verbreding van de A27 in het licht van de klimaatverandering en de noodzaak om de uitstoot van CO2 en het energiegebruik terug te dringen wel moet plaatsvinden, wordt in dit OTB ten onrechte niet gesteld. Het ontwerp tracébesluit kan (mag) niet voorbijgaan aan de vraag of de verbreding van de A27, gelet op het ingrijpende draconische probleem van de klimaatverandering, sowieso wel moet plaatsvinden. Bij de voorbereiding van het besluit diende en dient hier rekening mee te worden gehouden. Het is onverantwoord om alleen maar rekening te houden met belangen die door precieze wettelijke uitstootnormen worden beschermd. De Algemene wet bestuursrecht schrijft terecht een afweging voor van alle belangen die spelen. Die afweging heeft niet plaatsgevonden, want aan het belang van het tegengaan van klimaatverandering is vrijwel geheel voorbijgegaan. Het is niet coherent en deugdelijk om deze extra snelweg (verbreding A27) aan te leggen die deze urgente klimaatdoelstellingen door toename verkeer en uitstoot juist zal ondermijnen. Wat betreft het belang van de luchtkwaliteit, voor zover in het geding wat betreft de uitstoot van stikstofdioxide (een indicatorgas waarmee wordt aangegeven in welke mate kankerverwekkende en anderszins ziekmakende stoffen in de lucht zitten als PAK's, benzeen, dioxine e.d.) en fijnstof (dat naarmate het kleiner is dieper in de longen en via de longen in het bloed en in het lichaam terecht komt en daar ontstekingen en aandoeningen als kanker kan veroorzaken) wijzen wij erop dat het aanvankelijk (1999) de bedoeling was om zowel NO2 als fijnstof in stappen terug te dringen. Om te beginnen werd de norm gelegd bij 40 microgram/m3, maar daarna zou de norm worden aangescherpt. Die voor fijnstof zou al in 2005 worden aangescherpt, die voor voor NO2 in 2010. De bedoeling was om op zijn minst uit te komen bij de normen zoals die door de Wereld Gezondheidsorganisatie worden gesteld. Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit (NO2 en fijnstof) wijzen wij erop dat een afweging van belangen méér is dan het voldoen aan wettelijke normen en dat dié afweging in dit OTB ten onrechte niet heeft plaatsgevonden. Het RIVM berekende in 2005 dat er elk jaar tussen de 12.000 en 18.000 Nederlanders vroegtijdig sterven door luchtverontreiniging. Dat zou het geval zijn als overal nipt aan de normen zou worden voldaan. Een serieuze belangenafweging zou nu zijn als berekend werd hoeveel vroegtijdige doden en zieke levensjaren het zou schelen als de verbreding van de A27 achterwege zou blijven en welk belang zo zwaar weegt dat dat dient te prevaleren. Het aangeven dat het project aan wettelijke normen zou voldoen, is iets heel anders dan het maken van een afweging van belangen.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</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 echter gekozen om de spoorlijn buiten de scope van het Tracébesluit te houden. De spoorlijn is derhalve ook geen onderdeel van de voorkeursbeslissing (VKA) van de minister voor dit project. Eventuele toekomstige aanleg van de spoorverbinding wordt met het project A27 Houten – Hoopolder niet onmogelijk gemaakt. Meer informatie hierover is te vinden in het Trechteringsdocument, paragraaf 3.4.</p>
	<p>13 Verkeersveiligheid</p> <p>De verkeersveiligheid zal door de planstudie A27 Houten - Hoopolder afnemen. De verkeers-toename op de verbrede A27 en elders (ten gevolge van de verbreding) zorgt o.a. voor meer ongevallen. Dat hier tegenover een daling van het aantal ongelukken op het onderliggend wegennet zou staan (doordat meer automobilisten voor de snelweg kiezen), is onvoldoende onderbouwd. Een verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/h zou wel een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Deze snelheidsverlaging zou alsnog moeten overwogen, mede vanwege de positieve effecten op o.a. luchtkwaliteit en geluidshinder.</p>	<p>Door de verbreding van de A27 zal de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren. Het wegontwerp voor de verbreding voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen en wordt daarmee duurzaam en veilig ingericht. Voor de effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder wordt verwezen naar de punten hieronder.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p>
	<p>14 Groeiscenario's en verkeersmodellen</p> <p>De verkeerseffecten in dit OTB zijn berekend op basis van een zeer hoog groeiscenario, waar diverse onderzoeksinstituten vraagtekens bij hebben gezet qua realiteitsgehalte. Bij gebruik van een lager groeiscenario (het zgn. RC-scenario), is de verwachte congestie te gering om de verbreding van de A27 te rechtvaardigen. Onderzoeksbureau CE Delft schrijft in 2013, naar aanleiding van hun rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig": "De scenario's en verkeersprognoses waarop investeringen in het hoofdwegennet worden gebaseerd, zijn achterhaald en leiden tot onrendabele investeringen. De huidige verkeersvraag is lager dan in de laagste scenario's waarmee wordt gerekend. De huidige besluiten voor wegwitbreidingen zijn gebaseerd op het hoge scenario, waardoor de investeringen ten onrechte een positief economisch effect lijken te hebben." Ook bij de gebruikte verkeersmodellen stellen wij vraagtekens, deze zijn niet in lijn met andere onderzoeksgegevens, vgl. onder andere de aanzienlijk lagere prognoses van CPB/PBL4 (publicatie 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's') en PBL (publicatie 'Verkeer en Vervoer in de Nationale Energieverkenning 2015').</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit zijn berekeningen uitgevoerd met het NRM2017. Het NRM2017 gaat uit van een minder sterk economisch groeiscenario en daarmee lagere groei van het verkeer dan het NRM2014, dat voor het Ontwerptracébesluit werd gehanteerd. Het NRM wordt geactualiseerd op basis van (onder andere) prognoses voor economische groei.</p>
	<p>15 Maatschappelijke kosten en baten</p> <p>De werkelijk te verwachten verkeerseffecten en daarmee samenhangende baten van deze verbreding A27, zorgen ervoor dat de maatschappelijke kosten/baten verhouding veel negatiever is dan voorgespiegeld. De aangewende economische groeiscenario's zijn gebaseerd op groeiprognoses die nog dateren van voor de economische crises (het EC-scenario). Het zeer hoge bouwriscio op dit traject is eveneens niet meegerekend in de MKBA. Ook de kosten ten gevolge van omleidingen en vertragingen die optreden tijdens de bouw zijn niet in de MKBA meegenomen. De verhouding tussen kosten en baten is overschat en, met alle relevante posten meegenomen, negatiever dan berekend.</p>	<p>De door u aangehaalde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) is opgesteld in een vorige fase van de planvorming, de Verkenningfase. Deze fase is afgesloten met de keuze van de Minister voor het Voorkeursalternatief, dat in voorliggend TB is uitgewerkt. Ten behoeve van het TB zijn, ter nadere onderbouwing van het project, verkeersberekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel NRM 2017, dat is gebaseerd op de meest actuele inzichten met betrekking tot de te verwachten economische groei. Voor het TB is het daarmee niet noodzakelijk om de MKBA voor het voorkeursalternatief opnieuw uit te voeren of te herzien.</p>
	<p>16 Behoeft aan snelwegcapaciteit</p> <p>Uit al deze onderzoeken door algemeen erkende deskundigen blijkt steeds dat de gekozen oplossing op basis van recente verkeersgegevens en verwachte ontwikkelingen geen oplossing is voor de doorstromingsproblemen. Steeds weer blijkt dat verkeersgroeiscenario's die in de eerdere onderzoeksfasen zijn gebruikt naar beneden moeten worden bijgesteld. Bij toepassing van realistische scenario's kan blijken dat de voorgenomen verbreding niet nodig is en zelfs contraproductief kan werken, zeker als de congestie op de wat langere termijn wordt beschouwd, nu te verwachten valt dat door nieuwe technologieën zoals zelfrijdende auto's vanzelf verbetering op zal treden. De Minister ging er in 2013 al vanuit dat vanaf 2030 zelfrijdende auto's breed worden toegepast en de verwachte effecten daarvan op het oplossen van files zijn erg groot (30% minder files bij 10% zelfrijdende auto's). Ook vormen van betalen voor mobiliteit (vaak 'kilometerheffing of 'rekeningrijden' genoemd) hebben een groot – en vooralsnog ongebruikt – potentieel om congestie op te lossen. Bovenstaande punten leiden tot de conclusie dat het OTB zich baseert op overschatte prognoses van economische groei, congestie en verkeersvraag. Op basis van de bovenstaande argumenten geldt de volgende conclusie. Het verwachte, beperkt oplossend vermogen van de voorgestelde verbreding van de A27 is strijdig met de gestelde uitgangspunten. De toename van het aantal verwachte verkeersslachtoffers is dat ook. Bij de te verwachten groei van economie en verkeer is het niet uitvoeren van deze verbreding A27 Houten-Hoopolder economisch gezien naar verwachting het meest rendabel, dit te meer in relatie tot de exorbitante kosten die met deze verbreding zijn gemoeid. Nut en noodzaak verbreding A27 is bepaald niet bezwen.</p>	<p>De verkeersprognoses en de berekening van de projecteffecten zijn uitgevoerd met het Nederlands Regionaal Model (NRM) Landsdeel West met beleidsuitgangspunten 2017 (NRM2017). Dit betreft een standaard werkwijze voor rijksinfrastructuur. In het verkeersrapport dat als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen is onderbouwd dat in de referentiesituatie (2030) het verkeer toeneemt. De huidige knelpunten zullen daarmee verder verslechteren en/of nieuwe knelpunten introduceren. Middels het uitvoeren van het TB A27 Houten - Hoopolder verbetert de doorstroming. Het TB is voorafgegaan door een verkenningfase.</p> <p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechterinnsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechterinnsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00416	1	<p>Inspreker is eigenaar van de percelen Hagestein A 5889, 955, 1223, 77, 78, 1773, 1775, 81, 82, 83, 1777, 1486 en 1779. Deze percelen (verder: "de gronden") zijn gelegen aan de Hagenweg te Vianen. Op de luchtfoto uit 1984 (bijlage 1) is de ligging van de gronden goed te zien.</p> <p>De gronden vallen onder het bestemmingsplan "Kom Vianen". Het perceel 1486 kent de bestemming "wonen" en "tuin" en op dit perceel is ook een woning gebouwd (Hagenweg 6). De overige percelen hebben een agrarische bestemming gekregen en zijn grotendeels tevens aangewezen als wijzigingsgebieden 1 en 2. Op pagina 68 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt de beleidsintentie geuit om de agrarische bestemming te wijzigen in een horecabestemming. De wijzigingsregels blijken uit artikel 32 van de planvoorschriften.</p> <p>De gronden zijn gelegen aan de westzijde van de rijksweg A27, die door het ontwerptraacébesluit zal worden aangepast. Cliënten worden in het bijzonder geraakt door de voorgenomen maatregelen in het wegvak tussen km 58,0 en km 59,0. In de huidige situatie bevindt zich tussen de gronden en het hoofdtraacé van de A27 een vluchstrook. Uit de detailkaart van dit wegvak blijkt dat het ontwerptraacébesluit onder meer voorziet in de uitbreiding van die vluchstrook. De uitbreiding komt gedeeltelijk over de gronden te liggen. Ook zal een gedeelte van de agrarische gronden volgens het ontwerptraacébesluit worden omgezet in een zone water en een zone natuur. Met behulp van de kadastrale kaarten bijlage 2 is inzichtelijk gemaakt hoe de gronden eruit zullen komen te zien als het ontwerptraacébesluit daadwerkelijk wordt gerealiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De kaart op pagina 1 geeft de kadastrale grenzen van de gronden in de huidige situatie weer;</li> <li>• De kaart op pagina 2 laat zien hoe de gronden na de uitvoering van het ontwerptraacébesluit maximaal kunnen worden benut;</li> <li>• De kaart op pagina 3 geeft weer welke grond benodigd is voor het tracé;</li> <li>• De kaart op pagina 4 laat zien hoe de gronden in de huidige situatie (zonder het ontwerptraacébesluit) maximaal kunnen worden benut.</li> </ul> <p>Met name uit een vergelijking tussen pagina 2 en 3 blijkt dat de gronden als gevolg van het ontwerptraacébesluit op een vreemde manier worden "doorgeknipt". Er wordt als het ware een gedeelte van het plangebied "ingevoegd". Dat gedeelte bestaat uit een stuk extra vluchstrook, een gedeelte water en een gedeelte natuur. Op die manier komt de woning aan de Hagenweg 6 geïsoleerd te liggen. De woning met de omliggende grond zelf is immers niet nodig voor het tracé.</p> <p>De doorknip van de gronden op de hierboven beschreven manier leidt niet alleen tot nadeel voor cliënten, maar wellicht meer nog voor de Minister. In het kader van de grondvererving zal immers een aanzienlijke schadeloosstelling zijn verschuldigd, (in elk geval) bestaande uit niet alleen de werkelijke waarde van de te verwerven grond met een verwachtingswaarde voor horecadoeleinden, maar bovendien ook voor de waardevermindering van het overblijvende. Aangezien de gronden geen geheel meer vormen, resteert nauwelijks nog een nuttige aanwending van de overblijvende gronden. De waardevermindering die deze gronden zullen ondergaan is groot.</p>	<p>Ten opzichte van het OTB is het plan op de betreffende percelen aangepast. Wel is het ruimtebeslag per saldo niet kleiner geworden. Zie Nota van Wijziging bij het TB voor een toelichting op de wijzigingen.</p>
	2	<p>In het ontwerptraacébesluit hebben cliënten geen goede reden gevonden waarom de gronden op deze wijze moeten worden doorkruist door het toekomstige tracé. In het bijzonder is niet duidelijk waarom de zone water en de zone natuur juist op deze plek moeten komen te liggen. NB: op pagina 36 van het ontwerptraacébesluit is het "herstellen/aanvullen opgaande beplanting in verkavelingsrichting" vermeld als "landschappelijke inpassing" ter hoogte van "km 59,1-km 59,0, Hagestein, tussen Lekdijk en Hagenweg, tussen de A27 en woonwijk de Hagen aan de westzijde". Hiermee is echter nog geen verklaring gegeven waarom de zone water en de zone natuur de onderhavige gronden moeten doorkruisen. Het komt cliënten veel efficiënter voor, ook in het kader van de grondvererving, om de waterstrook aan de noordzijde van de gronden te plaatsen. Op die manier wordt een splitsing van de gronden immers voorkomen.</p>	<p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>In het TB wordt de brug over de Lek, anders dan in het OTB, volledig vervangen. Het wegontwerp en de landschappelijk inpassing daarvan ter hoogte van de brug en voor de afslag Hagestein is hierop aangepast. Met het ontwerp is het ruimtebeslag dat voor de verbreding van de A27, de bouw van de nieuwe brug en de landschappelijk inpassing benodigd is op de percelen van inspreker zoveel mogelijk beperkt. Er kan echter niet voorkomen worden dat de percelen van inspreker in zijn geheel niet worden geraakt.</p>
	3	<p>Op basis van het voorgaande komen cliënten tot de conclusie dat het ontwerptraacébesluit onzorgvuldig is voorbereid. Zij verzoeken u het ontwerptraacébesluit niet vast te stellen. Graag is inspreker bereid in overleg te treden over een betere inpassing van de strook water en de strook natuur.</p>	<p>Op basis van ingediende zienswijzen en als gevolg van de nieuwe brug over de Lek zijn het wegontwerp en de landschappelijke inpassing daarvan op deze locatie gewijzigd. Hiermee is het gevolg voor de grondposities van inspreker zoveel mogelijk beperkt.</p>
ZWE-00417	1	<p>De bereikbaarheid en de ontsluiting van het perceel van inspreker gaan drastisch achteruit. Met de volgende figuren wordt duidelijk dat dit perceel volledig geïsoleerd raakt, Indien het OTB definitief en uitgevoerd wordt.</p> <p>Het perceel aan de Oosterhouseweg is nauwelijks meer ontsloten noch bereikbaar. Uit de toelichting van de minister op pagina 127 leidt inspreker af dat de minister meent dat het perceel nog goed bruikbaar is voor de bedrijfsbestemming. Inspreker bestrijdt dat oordeel en stellen daartoe dat het niet redelijk is de bedrijfsbestemming op deze locatie te handhaven en dat juist inspreker onevenredig door de vaststelling van het tracébesluit getroffen zal worden, nu de bedrijfsvoering bestaat uit logistieke dienstverlening.</p>	<p>Ten behoeve van zorgvuldige afweging van belangen is voor een aantal bedrijven onderzocht of de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar kan komen door de uitvoering van het project. Uit de analyse is gebleken dat bij geen van de bedrijven de continuïteit in gevaar komt. Wel kan sprake zijn van schade. Voor schade die ontstaat door de onteigening van de gronden wordt een volledige schadeloosstelling verstrekt op basis van de Onteigeningswet. Overige schade komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding volgens de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 2.9 uit het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hetgeen inspreker heeft aangevoerd wordt niet aannemelijk dat de schade die kan optreden zodanig is dat deze in de weg staat aan de uitvoering van het Tracébesluit. Met de belangen van inspreker is gezien het voorgaande voldoende rekening gehouden.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	2	<p>Daar komt bij dat inspreker volledig afhankelijk wordt van de bereikbaarheid van de Oosterhouseweg. De Oosterhouseweg zal in ieder geval tijdens de uitvoering van het voorgenomen tracébesluit geruime tijd afgesloten moeten worden, omdat onder de Oosterhouseweg (in het huidige talud) een tunnel gegraven wordt voor de afslag naar de A27 richting Utrecht. Inspreker realiseert zich dat die afsluiting tijdelijk zal zijn. Evenwel is de optelsom van het grote aantal extra kilometers en reistijd en de zeer beperkte bereikbaarheid en ontsluiting waarmee inspreker geconfronteerd wordt voldoende reden te stellen dat de door de minister beoogde situatie in strijd is met het evenredigheidsbeginsel.</p>	<p>Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord dat is opgenomen bij zienswijzepunt 1.</p>
	3	<p>De monumentale waarde van de watertoren is het volgende punt van zorg.</p> <p>Uit de toelichting op het OTB blijkt dat de ministerie onderzoek heeft laten doen naar de gevolgen van de beoogde tracéwijziging op de watertoren. Specifiek voor de watertoren van inspreker is het volgende opgenomen in de stukken die aan het OTB ten grondslag liggen.</p> <p>Toelichting op OTB (p. 117):  <i>7.2.2.2 Historische (steden)bouwkunde</i>  <i>(...)De aanpassing/verbreding van de A27 heeft geen effect op beschermde stads- en dorpsgezichten of Rijksmonumenten (anders dan de effecten op de Nieuwe Hollandse Waterlinie, zoals hierboven benoemd). De nieuwe verbindingsboog tussen A59 en A27 brengt de weg enigszins dichterbij de watertoren bij Raamsdonkveer. Verder is versterking van de groenstructuren rondom de watertoren voorzien. Afhankelijk van de aard, dichtheid en hoogte van de aanplant heeft dit effect op de zichtbaarheid/ beleeftbaarheid van de watertoren. Het effect wordt als Gering ingeschat.(...) Deelrapport Cultuurhistorie (p. 67): "Beoordeling effect op rijksmonument. Het effect op rijksmonumentale waarden wordt neutraal beoordeeld (0). Er is fysiek effect op Rijksmonumenten. Het (mogelijk) effect op zichtbaarheid/beleeftbaarheid van de watertoren Raamsdonkveer wordt te gering geacht om negatief te beoordelen. De tracégrens ligt wel over het perceel van de watertoren. Dit leidt ter plaatse van de watertoren echter niet voor aantasting van de toren."</i></p> <p>Deze onderbouwing volstaat in de visie van inspreker niet. Niet is onderzocht welke effecten het verplaatsen van de weg richting de watertoren zal hebben op de bouwkundige staat van de watertoren. De weg wordt op enkele meters van de kelder onder het gebouw aangelegd. Waar nu op deze afstand geen verkeersbewegingen zijn, zullen na aanleg van de verbindingsboog vanaf de A59 naar de A27 richting Utrecht tienduizenden verkeersbewegingen per etmaal zijn. De opslag van de collectie van inspreker is onder meer in de kelder, die in de beoogde situatie bijna grenst aan de grens van het OTB. Inspreker meent dat ook vanuit deze optiek de situatie niet op deze manier gehandhaafd kan worden.</p>	<p>De nieuw te realiseren weg bevindt zich op een afstand van circa 25 en ligt op een grondtalud. In het bouw- en onderhoudscontract worden eisen opgenomen over de vlakheid van de wegverharding waardoor de nieuwe wegvlakken vlak zullen zijn. Ter hoogte van de watertoren worden geen trillingsbronnen in het wegdek aangebracht zoals oneffenheden of voegovergangen. Het is dan ook niet aannemelijk dat in de nieuwe situatie sprake is van trillingen door wegverkeer welke de bouwkundige staat van de watertoren kunnen beïnvloeden.</p>
	4	<p>Aan de noordzijde van het gebouw (figuur, nr. 2 en 3) is het laaddock. De vrachtbussen worden op deze plaats in- en uitgeladen. Inspreker voorziet dat het laaddock (met twee laadplekken) niet meer bruikbaar is na de uitvoering van het tracébesluit, omdat de perceelsgrens op te korte afstand van het laaddock komt en de vrachtbussen de draai aldus niet meer zullen kunnen maken.</p> <p>Op 4 september 2015 ontving inspreker onderstaande afbeelding van Rijkswaterstaat. Uit deze afbeelding blijkt reeds dat het linker laaddock niet meer gebruikt kan worden en het rechter alleen nog maar met klein vervoer. De minister had met de kennis van deze situatie het OTB niet op deze wijze ter visie mogen leggen: Inspreker stelt dat zulks onzorgvuldig is en inspreker onevenredig zwaar treft.</p>	<p>Voor het realiseren van de verbindingsboog Hooipolder is het nodig een deel van de grond ten noorden van het perceel van inspreker te verwerven. Het in 2015 toegezonden kaartje waar indiener naar verwijst laat zien dat het laaddock in ieder geval voor één vrachtwagen bereikbaar blijft in de toekomstige situatie. Zoals ook tijdens het gesprek in 2015 is besproken, kan indien nodig een technische oplossing gezocht worden om het laaddock voor twee vrachtwagens bereikbaar te houden. Voor het verwerven van deze gronden vinden gesprekken plaats met de grondeigenaar waarin u dit zienswijzepunt, over de ontsluiting van het laaddock, aan de orde kunt stellen.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00418	1	<p>I Nadelige gevolgen exploitatie landbouwbedrijf</p> <p>A. Verlies landbouwgrond en bewerkbaarheid perceel</p> <p>Voor de beoogde ligging en realisering van het tracé en bijbehoren is landbouwgrond benodigd van cliënten. Dit betreffen perceelsdelen van de kavels, kadastraal bekend als gemeente Raamsdonk, Sectie K, perceelnummers 518, 519, 4715, 4029 en 4161. De percelen kennen een oppervlakte van achtereenvolgens 00.23.40, 02.81.30, 02.41.85, 01.80.60 en 02.13.55 ha. Hiervan dient ten behoeve van de realisering van het OTB achtereenvolgens 00.01.14, 00.03.85, 00.08.08.23, 00.09.95 en 00.06.75 ha te worden verworven van cliënten. Ter volledigheid zijn de grensovereenstemmings-formulieren d.d. 22 januari 2016 bijgevoegd als bijlage 2A t/m 2E. Deze percelen worden aangewend als akkerbouwgronden ten behoeve van de teelt van o.a. wortelen, uien, aardappelen, suikerbieten en granen. Verlies van akkerbouwgronden is voor cliënten ongewenst. Temeer nu dit gepaard gaat met natuurcompensatie op ongunstig gelegen locaties welke van negatieve invloed zullen zijn op de exploitatie van voormelde gronden. Dit onderdeel zal hiernavolgend aan bod komen.</p> <p>Een andere reden waarom het verlies van deze landbouwgrond ongewenst is, is gelegen in het feit dat middels de verwerving/ontteigening van de gronden door uw overheid voor cliënten moeilijker bewerkbare percelen resteren. Waar de percelen met perceelnummers K 4161 en 4029 zich thans laten kenmerken als een goed bewerkbaar driehoekig perceel, zal na de verwerving/ontteigening van deze gronden een perceel met meerdere hoeken en een spitsere punt resteren dat veel moeilijker bewerkbaar zal zijn. Dit geldt evenzeer voor de percelen K 518, 519 en 4715, zij het in mindere mate, waar na verlies van de gronden ten behoeve van de natuurcompensatie ook een moeilijker bewerkbaar perceel zal resteren.</p> <p>Daarnaast zal bij verwerving/ontteigening van het perceeldeel op het perceelnummer 4715 een deel van het bouwblok komen te vervallen. Hiermee worden bouwrechten en uitbreidingsmogelijkheden ontnomen. In het verleden is het bouwblok juist aan de westzijde van dit perceel geplaatst omdat aan de oostzijde geen ruimte voor uitbreiding van het bouwblok resteert. Verkleining van het bouwblok achten cliënten zeer ongewenst.</p> <p>Te dien aanzien wensen cliënten nog op te merken dat een compensatie in vervangende landbouwgrond de voorkeur verdient boven een financiële compensatie en dat zij ervan uitgaan dat, indien door uw overheid desondanks tot verwerving/ontteigening zal worden overgegaan, zij volledig schadeloos zullen worden gesteld.</p>	<p>In het OTB was op de percelen 4715, 518 en 519 ruimte gereserveerd voor bomencompensatie. Deze bomencompensatie is echter inmiddels elders gerealiseerd, waardoor deze stroken grond niet meer in het TB zijn opgenomen en ook het bouwblok niet wordt aangetast. De gronden op de overige percelen zijn nodig om het project te kunnen realiseren.</p>
	2	<p>B. Natuurcompensatie</p> <p>Vermindering gewasopbrengst en verstoring bedrijfsvoering Ten noorden van de percelen met perceelnummers 518, 519 en 4715, parallel aan de Lange Broekstraat, is conform het OTB voorzien in natuurcompensatie. Middels deze natuurcompensatie zal worden voorzien in de aanplant van bomen. Dit zal een verminderde exploitatie van de landbouwgronden met zich meebrengen. Bladafval en schaduwwerking zorgen voor een verminderde gewasopbrengst door verstikking, vernatting en een lagere temperatuur op de grond en in de bodem. Daarnaast zorgen de nieuw aan te planten bomen voor wateronttrekking in de bodem door de boomwortels. Hierdoor kan het gewas zich moeilijker handhaven ten opzichte van (on)kruiden en mosachtigen. Tevens wordt door aanplant op de noordzijde van de percelen met perceelnummers 518, 519 en 4715 maximale schaduwwerking bewerkstelligd. Dit brengt met zich mee dat ter hoogte van de natuurcompensatie rekening dient te worden gehouden met een strook grond van ca. 10 meter dat niet tot nauwelijks bewerkbaar zal worden. Naast een verlies van landbouwgrond ten behoeve van sec de aanleg van natuurcompensatie dient ook met het verlies van landbouwgrond als direct gevolg van deze aanplant door schaduwwerking en vernatting óók rekening te worden gehouden. Dat terwijl het doel bij natuurcompensatie tevens is, althans zou moeten zijn, om grondeigenaren, en met name agrarische ondernemers, zoveel mogelijk te ontzien. Het is evident dat cliënten door de beoogde locatie voor natuurcompensatie in onevenredige mate in hun bedrijfsvoering worden geschaad.</p>	<p>In het kader van de grondverwerving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>In het OTB was langs de Lange Broekstraat een bomenrij opgenomen. Deze bomenrij is echter in de huidige situatie al aanwezig. In het Tracébesluit is deze natuurcompensatie dan ook niet meer opgenomen.</p>
	3	<p>Onderhoud en beheer houtwal/boomaanplant</p> <p>Uit de ontwerpplannen blijkt niet op welke wijze de houtwallen/boomaanplant worden beheerd en onderhouden. De houtwallen/boomaanplant vormen geen samenhangend geheel met de A27. Voor Rijkswaterstaat behoren deze elementen uit het ontwerpplan niet tot haar primaire taak, zijnde het berijdbaar houden van A27 en haar knooppunten. Door de gescheiden ligging tussen de houtwallen/boomaanplant en de A27 kan het onderhoud buiten het zicht van de wegbeheerder raken. Het gevaar bestaat dan dat onderhoud aan de houtwal/boomaanplant slechts in zeer beperkte mate wordt uitgevoerd. Aannemelijk is dat het beheer door de gemeente Geertruidenberg zal dienen te worden uitgevoerd. De ervaring leert echter dat de gemeente niet altijd, of niet tijdig, overgaat tot het onderhouden en snoeien van bomenrijen langs afgelegen landschappelijke wegen met een beperkt infrastructureel belang. Gebrekkelijk onderhoud zorgt voor overwaaiend onkruidzaad, overhangende takken en uiteindelijk takken en bomen die bij zware wind kunnen afbreken en omvallen op de percelen van cliënten. Cliënten vrezen hierdoor voor verkeersonveilige situaties en een vergroting van de hiervoor vermelde negatieve gevolgen ten aanzien van de verminderde exploitatie.</p>	<p>De bomen waar inspreker op doelt zijn de bomen die in het OTB langs de Lange Broekstraat zijn gesitueerd. Deze bomenrij is uit het ontwerp verwijderd en geen onderdeel meer van het TB. Beheer en onderhoud van deze bomen is dan ook niet meer aan de orde.</p>
	4	<p>Alternatieve locatie(s) voor inpassingsdoeleinden natuur/natuurcompensatie</p> <p>Voor de beoogde aanleg van deze houtwallen/bomen wordt verwezen naar een structuurvisie die in 2015 door de gemeente Geertruidenberg is vastgesteld. Een structuurvisie heeft formeel geen bindende rechtskracht en vormt derhalve niet de sluitende juridische basis voor het kunnen realiseren van de houtwallen/boomaanplant.</p> <p>Het doel vanuit het bewonersoverleg was om de A27 aan het zicht te onttrekken door het aanleggen van een groenvoorziening direct langs de verbingsboog Zonzeel-Utrecht van het knooppunt Hooipolder. Rijkswaterstaat geeft aan om de passanten vanaf de A27 het zicht op het polderlandschap te laten behouden. Beide doelstellingen staan haaks op elkaar. Het uitgangspunt dat geuit is in het bewonersoverleg strookt niet met de locaties voor de onder nummer 37 en 39 aangeduide houtwallen/boomaanplanten en andere houtwallen/boomaanplanten welke in het OTB zijn opgenomen. Deze houtwallen/boomaanplanten zijn immers niet direct naastgelegen aan de A27 gesitueerd. Dit zou geleet op dit uitgangspunt en hetgeen hiervoor is opgenomen een veel logischere locatie zijn voor de geplande natuurcompensatie. Daarbij verdient opmerking dat binnen het plangebied van het OTB meer dan afdoende ruimte is om de natuurcompensatie te realiseren. Onbegrijpelijk is dat gekozen wordt voor een locatie die evident schade op zal leveren aan de agrarische exploitatie van cliënten.</p>	<p>In het Tracébesluit zijn de houtwallen bij Knooppunt Hooipolder en de bomenrij langs de Lange Broestraat uit het ontwerp verwijderd en verplaatst naar de oude spoorlijn 'Halve Zolenlijn'. Het perceel van inspreker wordt dan ook niet meer door houtwallen geraakt.</p>
	5	<p>C Toename verhard oppervlak (water)</p> <p>Door de toename van verhard oppervlak in de omgeving, welke ten koste gaat van landbouwgrond, vrezen cliënten voor een toename van de afvoer van water waardoor de watergangen meer zullen worden belast met nattere percelen en een verminderde exploitatie daarvan als gevolg. Recente gebeurtenissen tonen aan dat de klimaatveranderingen reeds zichtbaar zijn en dat regenbuien in langere perioden en in heviger mate plaats (kan) vinden. Een goede afwatering en een deudelijke waterberaing welke inspeelt op deze klimaatverandering is dan ook van groot belang</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreffen echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	6	<p>II Nadelige gevolgen woon- en leefklimaat</p> <p>Door de beoogde ligging van het tracé zal het tracé (een stuk) dichterbij de huiskavel komen te liggen. De A27 is een veelgebruikte en belangrijke verkeersader. Uit het OTB en de bijbehorende MER blijkt dat de intensiteit van het verkeer zal toenemen en dat dientengevolge ook de geluidsoverlast en de hoeveelheid fijn stof toenemen, maar dat ook het uitzicht wordt verminderd door de realisatie van het beoogde tracé. Cliënten achten dit een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.</p>	<p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	7	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Ten aanzien van de toename van fijn stof wordt deze door het ministerie veronachtzaamd en/of gebagetteerd. Ten onrechte, aangezien de toekomstige technologische ontwikkelingen naar de stellige overtuiging van cliënten schromelijk worden overschat. Naar de mening van het ministerie zullen de technologische ontwikkelingen in de nabije toekomst tot een veel schoner wagenpark leiden. Het verleden heeft aangetoond dat de rooskleurige prognoses niet worden gehaald, zie onder andere de klimaatdoelstellingen en dat tevens de autoindustrie een stuk minder schoon is gebleken dan lange tijd werd gedacht getuige het dieselschandaal. Te makkelijk wordt uitgegaan dat het wagenpark met meerdere procenten zal toenemen terwijl afgelopen 6 jaar heeft laten zien dat er weliswaar verandering plaats vindt, maar dat thans de toename geleidelijk plaatsvindt en er nog immer minder dan 100.000 geregistreerde elektrische voertuigen in NL aanwezig zijn. Cliënten zetten dan ook grote vraagtekens bij al te rooskleurige vergezichten en achten het onderzoek en de prognoses niet in lijn met de behaalde resultaten in het verleden. Daarbij verdient nog opmerking dat de elektrische voertuigen in het begin in hoge mate gesubsidieerd, cq. fiscaal ontlast werden, maar dat meer en meer wordt gelijk getrokken en in de nabije toekomst zal komen te verdwijnen. De verwachting is gerechtvaardigder dat het wagenpark voor de korte en middellange termijn voor het overgrote deel nog uit vervuulende benzine en dieselmotoren zal bestaan.</p>	<p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van voor-komen van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen, wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p>
	8	<p>Geluid</p> <p>Voorts achten cliënten ook de toename van de geluidsoverlast zij onaanvaardbaar. Cliënten worden getuige het deelrapport akoestisch onderzoek, wat hen op 7 juli 2016 is toegezonden, van alle geluidgevoelige objecten in Raamsdonk het zwaarst getroffen. Ter volledigheid is deze brief met bijlage aangehecht als bijlage 3. Dit is voor cliënten onaanvaardbaar. Cliënten ondervinden reeds in hoge mate geluidsoverlast van het huidige tracé van de A27. Een toename is voor hen, ook al is deze gering, onaanvaardbaar. Het zou de overheid sieren als zij deze plannen zouden aanwenden om te dien aanzien verlichting in de overlast aan te brengen opdat zodoende op het gebied van geluid de overige negatieve omgevingsrechtelijke aspecten (toename fijn stof, verminderd uitzicht en ontteigening gronden) zouden kunnen worden gecompenseerd. Verdergaande reducerende maatregelen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een geluidswal, achten cliënten dan ook alzeszins redelijk te noemen aangezien voor een groot deel van de inwoners van Raamsdonk de geluidwaarden als hoog tot zeer hoog zijn aan te merken. Thans wensen cliënten nog aan te geven dat zij zich beraden om een akoestisch deskundige in te schakelen om de akoestische resultaten en het uitgevoerde onderzoek te laten toetsen.</p>	<p>De A27 (inclusief de nieuwe verbingsboog Zonzeel richting Gorinchem) wordt voorzien van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab). Daarnaast wordt er langs de verbingsboog ter hoogte van de Kerklaan een 2 meter hoog geluidscherm gerealiseerd. De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 61 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen gelijk blijft.</p>
ZWE-00419	1	<p>Bereikbaarheid en aantasting landbouwpercelen</p> <p>Cliënten hebben nabij de geprojecteerde verbingsweg tussen Raamsdonksveer en de aansluiting Oosterhout (op de A59) landbouwpercelen en tevens in dat kader hun bedrijfsgebouwen. Op de plattegrond in bijlage 2 is aangegeven welke percelen in eigendom zijn van cliënten en alwaar zij hun bedrijfsgebouwen hebben. De nieuwe verbingsweg, zoals die nu is geprojecteerd in het OTB, doorkruist het gebied van percelen die worden gebruikt ten behoeve van akkerbouw. De percelen worden meer specifiek gebruikt ten behoeve van het verbouwen van uien, wortelen, aardappelen, suikerbieten en tarwe. Direct gevolg is dat de percelen van cliënten vele malen moeilijker bereikbaar worden. De percelen worden niet meer doorkruist door een "landbouwweg" cq. provinciale weg. Dit maakt dat de weg niet eenvoudig overgestoken kan worden ten behoeve van het bewerken van de percelen. Voor cliënten leidt de verbingsweg aldus tot grote negatieve gevolgen voor hun bedrijfsvoering vanwege het moeilijk bereikbaar worden van hun landbouwgronden en hun bedrijfsgebouwen.</p>	<p>De percelen van inspreker worden enkel aan de noordzijde geraakt door de te realiseren verbingsweg. De landbouwpercelen worden derhalve niet doorsneden. De landbouwgronden ten noorden van de verbingsweg zijn bereikbaar middels de parallelwegen die naast de verbingsweg worden aangelegd. De verbingsweg kan worden op een veilige manier worden overgestoken ter hoogte van de rotonde. Deze rotonde bevindt zich op een afstand van circa 300 meter vanuit de percelen van inspreker.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	Daar komt bij dat ten aanzien van zes percelen sprake is van afname van landbouwgrond als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg. Het gaat daarbij om de perceelsdelen van de kavels, kadastraal bekend als C 21, K 663 (deel G), K 3344 (deel G), K 4879 (deel G), C 62 (deel G) en C 63 (deel G). De percelen kennen een oppervlakte van achtereenvolgens 01.41.50, 04.50.80, 05.60.80, 03.05.95, 00.94.39 en 03.79.35 ha. Hiervan dient ten behoeve van de realisering van de verbindingsweg achtereenvolgens 00.58.12, 00.33.21, 00.12.69, 00.61.25, 00.08.52 en 00.30.52 ha te worden verworven van cliënten. In totaal gaat het aldus om verlies van 02.04.31 ha. Ten aanzien van voornoemde percelen zijn in dat kader reeds "grensovereenstemmingsformulieren" ontvangen (bijlage 3A-3F). De afname van de landbouwgrond heeft directe gevolgen voor de bedrijfsvoering van cliënten. Afname van grond leidt per saldo tot minder opbrengst van gewassen.	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het in dit geval onvermijdelijk dat de persoonlijke belangen van de eigenaar van de percelen wordt geraakt.</p> <p>In het kader van de grondvererving vinden gesprekken plaats met grondeigenaren, waaronder inspreker, waar dit zienswijzepunt kan worden ingebracht.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijzepunt 2. In het ontwerp wordt bestaande bebouwing zoveel mogelijk behouden. Er kan op deze locatie echter niet worden voorkomen dat het perceel van inspreker wordt geraakt. Voor de belangenafweging die aan het ontwerp ter grondslag ligt wordt verwezen naar het punt hieronder.</p>
	3	Voorts blijkt uit de uitgevoerde Milieueffectrapportage (hierna: MER) dat de nieuwe verbindingsweg tussen Raamsdonksveer en de aansluiting Oosterhout negatieve effecten heeft op de gebruiksmogelijkheden van de landbouw. Dit geldt niet enkel voor de percelen van cliënten, maar ook van veel andere agrariërs. De verbindingsweg doorsnijdt voorts een agrarisch gebruikte polder. Doorsnijding leidt bovendien niet alleen tot kleinere percelen, maar ook tot meer percelen en meer hoeken in de percelen hetgeen een nadeligere exploitatie van de percelen tot gevolg heeft.	
	4	Ten slotte zij in het kader van de aantasting van de landbouwgronden van cliënten gewezen op het grote belang van goed waterbeheer en goede waterkwaliteit- en kwaliteit. In de afgelopen jaren hebben agrariërs in de omgeving waar de verbindingsweg is geprojecteerd wateroverlast gehad. Als gevolg van (onder andere) de aanleg van de nieuwe verbindingsweg bij Raamsdonksveer wordt de bestaande waterstructuur aangetast als gevolg van nieuwe doorsnijdingen van watergangen, het verdwijnen van watergangen of het verkleinen van delen van watergangen. Uit de MER blijkt voorts dat moet worden geconcludeerd dat de ontwikkelingen aanzienlijke aantasting van de waterstructuur tot gevolg heeft. Daar komt bij dat daarbij niet is gemotiveerd hoe wordt omgegaan met het van het wegdek afvloeiende water. Volgens de MER gaat het om een negatief effect op het functioneren van het watersysteem. Gelet op de reeds bestaande wateroverlast achten cliënten het van groot belang dat juist bij dit OTB voldoende aandacht is voor waterretentie. Negatieve effecten, zoals omschreven in de MER, kunnen daartoe niet bijdragen. Bij het OTB is op dit moment onvoldoende gemotiveerd dat de negatieve effecten op de waterstructuur opwegen tegen de mogelijke voordelen (quod non) van de huidige positionering van de verbindingsweg.	<p>Vanuit rijksbeleid en beleid van het waterschap geldt bij projecten waar sprake is van het dempen van watergangen en het toemenen van verhard oppervlak dat het watersysteem op orde moet blijven. Eventuele negatieve effecten die door het project op het watersysteem worden veroorzaakt zijn in het ontwerp gemitigeerd door te dempen watergangen en de toename van het oppervlak elders in het gebied te compenseren. Daarnaast worden watergangen die worden doorsneden weer aangesloten op het bestaande watersysteem. De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de watergang die parallel aan de verbindingsweg wordt aangelegd. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd in de bermen en deels opgevangen door deze nieuwe watergang.</p> <p>Voor meer informatie over de waterafvoer vanaf de weg en de infiltratie van water wordt verwezen naar hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	In het voorgaande is reeds uiteengezet dat de verbindingsweg is gepositioneerd over de landbouwpercelen van cliënten. Bovendien is van belang dat aan de andere kant van de verbindingsweg, zoals die nu is geprojecteerd in het OTB, ook landbouwpercelen liggen die eigendom zijn van cliënten. Het gehele gebied van landbouwpercelen die met elkaar verbonden waren, wordt doorkruist als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg. Dit heeft niet enkel de gevolgen, zoals in paragraaf 2 is aangegeven, maar heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. De indirecte oorzaak van de gevolgen voor de verkeersveiligheid is gelegen in het vervallen van aansluiting 34 Raamsdonk. Dat zorgt ervoor dat meer verkeer gebruik gaat maken van de route door de kernen Waspik en Raamsdonk. In dat kader is er onder meer voor gekozen de verbindingsweg te realiseren. Echter, cliënten zijn van mening dat de huidige ingetekende positie van de verbindingsweg zal leiden tot grote aantasting van de verkeersveiligheid. De kans op verkeersongevallen neemt aanzienlijk toe, omdat de verbindingsweg in toenemende mate zal worden gebruikt door fietsers, automobilisten en ander verkeer. De verbindingsweg zal aldus gebruikt gaan worden door recreatieve gebruikers, maar ook agrariërs in de omgeving, zoals cliënten, zijn afhankelijk van de weg. Zij maken nu ook gebruik van de bestaande weg en kunnen nu eenvoudig van het ene landbouwperceel naar het andere en naar hun bedrijfsgebouwen. De landbouwmachines zullen in de toekomst de (drukke) verbindingsweg moeten oversteken en van de rijbaan gebruik moeten maken. De samenkomst van tal van verschillende verkeersdeelnemers zal leiden tot een grote negatieve impact op de verkeersveiligheid. Gelet op de verkeersveiligheid zullen voorts oversteepleaatsen gecreëerd moeten worden. Dergelijke plaatsen zijn juist gelet op de verkeersveiligheid geen positieve ontwikkeling. Bovendien zal het toepassen van maatregelen om voornoemde negatieve effecten te minimaliseren grote kosten met zich meebrengen.	<p>De verbindingsweg is ontworpen conform de daarvoor geldende richtlijnen en wordt daarmee duurzaam en veilig aangelegd. De verbindingsweg is niet bereikbaar voor fietsers. Voor de ontsluiting van landbouwpercelen wordt een parallelweg aangelegd van waaruit de percelen bereikbaar zijn. Oversteken van de verbindingsweg is niet toegestaan. Via de rotonde ter hoogte van de Eendrachtsweg kan de oversteek naar de overzijde worden gemaakt. Mocht u van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hoopolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 1.</p>
	6	Naast voornoemde gronden achten cliënten het van groot belang te wijzen op de aantasting van het (polder)landschap. Het landschap wordt regelrecht doorkruist door de nieuwe verbindingsweg. Dit brengt grote negatieve gevolgen met zich mee. Ik zal die hierna uiteenzetten. realiseren verbindingsweg vindt fysieke aantasting plaats van het NNN bij de Donge (de Hillen). Niet alleen de Donge wordt doorsneden, maar met name ook NNN-gebied. De nieuwe verbindingsweg zorgt dan ook voor extra versnippering van de NNN-gebieden.	<p>Specifiek voor de nieuwe verbindingsweg Raamsdonksveer is tussen OTB en TB onderzocht of er vanuit natuuroogpunt betere, realistische varianten zijn. Uit de variantenstudie kwam naar voren dat zowel meervoudig ruimtegebruik ter hoogte van de stort als een ligging aan de zuidzijde van de A59 geen realistisch alternatief bleken. Een 'geoptimaliseerde OTB variant' bleek de enige haalbare variant die voor het aspect natuur een verbetering laat zien ten opzichte van het OTB. Deze variant is in het TB opgenomen. De OTB variant is hierbij in het TB qua ligging geoptimaliseerd waarbij leefgebied van beschermde soorten zoveel mogelijk wordt ontzien. Verder worden er in het gebied mitigerende en compenserende maatregelen genomen, waaronder het realiseren van faunapassages, plaatsen van lichtschermen en compensatie van NNN gebied (waaronder het compenseren van akoestisch ruimtebeslag). Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het deelrapport 'Natuur' welke als bijlage bij de toelichting van het TB is opgenomen.</p>
	7	Ten slotte zij gewezen op de aantasting van de historische geografie. De historische landschappelijke hoofdstructuur en losse historisch-landschappelijke structuren en elementen worden met de komst van de nieuwe verbindingsweg nog verder aangetast. De nieuwe verbindingsweg doorkruist het landschap volledig. Ook om voornoemde reden is de plek waar de verbindingsweg nu is geprojecteerd niet aanvaardbaar.	<p>In het MER zijn de mogelijke effecten beoordeeld op aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden die in het gebied van de verbreding van de A27 en de nieuwe verbindingsweg aanwezig zijn. Deze aspecten hebben meegewogen in de beoordeling en besluitvorming voor de ontwerpkeuzes die voor de verbindingsweg zijn gemaakt. In het landschapsplan behorend bij het TB wordt de inpassing verder toegelicht.</p>
	8	In het voorgaande is reeds een aantal keer gewezen op een mogelijk alternatief De hiervoor beschreven negatieve effecten van de aanleg van de verbindingsweg zouden (deels) weggenomen, dan wel verminderd kunnen worden door de weg op een andere plek te projecteren. Het voorstel van cliënten is om de verbindingsweg parallel aan de A59 te leggen en aan te laten sluiten op de rotonde bij de eendrachtsweg/Monnikenweg/Kloosterweg (zie bijlage 4). Op die manier kan het landbouwverkeer gebruik blijven maken van de huidige weg en blijft het ontsluitingsverkeer als gevolg van de A59 gescheiden van voornoemd landbouwverkeer en aldus ook van het recreatief verkeer, zoals de vele fietsers. Bovendien leidt dit alternatief ertoe dat de landbouwstructuur, het polderlandschap en de historisch-landschappelijke structuur (meer) blijft behouden. De aanleg van de verbindingsweg op de alternatieve locatie heeft voorts positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en sluit goed aan op de rotonde bij de Eendrachtsweg/ Monnikenweg/Kloosterweg.	<p>De in het OTB opgenomen route voor de nieuwe verbindingsweg Raamsdonksveer heeft negatieve effecten op het foerageergebied van de bever en waardevolle verblijfplaatsen van vleermuisen, waaronder kraamkolonies van de watervleermuis. Tussen OTB en TB is onderzocht of er vanuit natuuroogpunt realistische, betere varianten zijn. Dit heeft niet geleid tot een ander tracé. Wel is de OTB-variant geoptimaliseerd zodat het TB een verbetering laat zien voor het aspect natuur. Zie ook hoofdstuk 3.2.1.10 van de Nota van Wijziging.</p>
		<p>Volledigheidshalve merk ik namens cliënten op dat zij kennis hebben genomen van de varianten van het aanleggen van de verbindingsweg als uitgewerkt in de MER. Dezelfde variant als cliënten voorstellen, is opgenomen als variant 1 (rood) in de MER (zie ook bijlage 4). De reden dat de minister niet heeft gekozen voor variant 1 (rood) is dat die zou leiden tot de grootste doorsnijding van het NNN. Bovendien zou de noodzakelijke sanering van de stortplaats de Hillen hoge maatschappelijke kosten met zich meebrengen. Cliënten kunnen voornoemde gezinszins volgen. Naar de mening van cliënten is de doorsnijding van het NNN bij de huidig voorgestelde variant groter dan bij variant 1. Variant 1 loopt parallel langs de A59. Het directe gebied naast de A59 is reeds aangetast door de komst van die weg en de gevolgen daarvan op de natuur. Indien de verbindingsweg direct naast de A59 wordt geprojecteerd dan zullen de gevolgen voor de natuur en aldus voor het NNN kleiner zijn, dan bij de variant zoals die nu in het OTB is voorgesteld. Voorts is hetgeen is overwogen ten aanzien van de sanering van stortplaats de Hillen niet nader onderbouwd. In het besluit wordt volstaan met de enkele stelling dat sanering noodzakelijk is. Gelet op het belang van voornoemde bij de keuze voor de locatie van de verbindingsweg had de minister nader onderzoek moeten doen. Op dit punt ontbeert het besluit dan ook een zorgvuldige voorbereiding en besluitvorming, evenals een deugdelijke en draagkrachtige motivering, zodat het besluit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel ex artikel 3:2 en 3:4 Awb respectievelijk de motiveringsplicht ex artikel 3:46 Awb.</p> <p>Gelet op de onzorgvuldige besluitvorming omtrent de keuze voor de locatie van de verbindingsweg tussen de aansluiting Oosterhout/A59 en Raamsdonksveer en de grote negatieve effecten van de variant als opgenomen in het OTB, concluderen cliënten dat het alternatief dat zij voorstellen opnieuw in overweging moet worden genomen.</p>	
ZWE-00420	1	<p>Algemene bezwaren cliënten</p> <p>Alvorens in te gaan op de specifieke bezwaren van mijn cliënten gericht tegen het voorliggende OTB inclusief het HoopoldePlus-plan, wil ik eerst een aantal algemene bezwaren tegen het OTB aangeven.</p> <p>Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen namens cliënten bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerp-besluit zoals dat thans voorligt, te onderbouwen.</p>	<p>Op 1 januari 2012 is de Tracéwet gewijzigd. Deze wijziging had tot doel het advies van de Commissie Elverding (de zgn. Sneller&amp;Beter-aanpak) te implementeren. De wijziging diende een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten.</p> <p>Deze wijziging van de Tracéwet zou voor het project A27 Houten-Hoopolder betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een vergevorderd stadium van verkenning, toch opnieuw gestart zou moeten worden met de - nu wettelijk vastgelegde - verkenning en biibehorende Startbeslissing. Dit zou in proceduuretijd een forse stap terug zijn.</p> <p>Om dit te voorkomen is het project A27 Houten-Hoopolder aangewezen bij besluit van 13 december 2012 (Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012) als project als bedoeld in artikel III, tweede lid van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet was namelijk geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. De op dat moment lopende verkenning kan voor die projecten, waaronder A27 Houten-Hoopolder, voortzet worden.</p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	2	<p>Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van allen verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen. We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Wij vinden daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden gezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.</p> <p>In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief gezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn: een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Wij zijn van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.</p>	<p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar een onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsbrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	4	<p>Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan kunnen we constateren dat een aantal oplossingen is gekozen waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet. Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het OTB. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "mond dood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.</p>	<p>Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).</p>
	5	<p>Voor wat betreft het knooppunt Hoopolder is naar aanleiding van een motie in de Tweede kamer een gedeeltelijke reconstructie van het knooppunt Hoopolder opgenomen in het OTB. Ten aanzien van de verbindingsboog tussen de A59 en de A27 bij het knooppunt Hoopolder is vooruit gelopen op de toekomst: de meest optimale oplossing is niet bereikt maar wordt wel mogelijk gelaten. Wij vinden dit een volstrekt onzinnige gedachte: ofwel het is nodig en de ruimtereservering wordt gemaakt, ofwel het is niet nodig en deze ruimtereservering wordt achterwege gelaten. Wij zijn van mening dat een dergelijke ongerechtvaardigde werkwijze voortvloeit aan het gebrek aan een overtuigende alternatievenstudie hiervoor en zijn van mening dat uitsluitend budgettaire redenen tot een dergelijke halve oplossing hebben geleid. Door thans te kiezen voor een extra ruimtereservering worden als gevolg van het besluit negatieve effecten voor de belangen van omwonenden gerealiseerd die volstrekt onnodig zijn en voorkomen kunnen worden.</p>	<p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoopolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder in het kader van het project A27 Houten – Hoopolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsboog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hoopolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoopolder om sluipverkeer te beperken.</p>
	6	<p>Ten aanzien van het aspect geluidhinder lijkt het alsof er een uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van dat onderzoek blijkt dat zich over het algemeen geen negatieve effecten ten aanzien van de geluidhinder voordoen. Het onderzoek en de daaruit getrokken conclusies zijn echter gebaseerd op aannames over verkeersintensiteiten en rijpatronen. Bovendien is gecorrigeerd vanwege gebruik van "stil asfalt", stillere auto's etc.. Er is evenwel niet voorzien in een worst case scenario waarin de toename van het verkeer veel groter zal zijn dan thans wordt aangenomen, de correcties in de praktijk geheel anders zullen liggen (het aantal oosteuropese vrachtwagens dat niet aan de Europese normen voldoet neemt dagelijks toe, de naden en overgangen van de kunstwerken gaan na korte tijd veel meer geluid veroorzaken door slijtage e.d.) en de belasting van het onderliggende lokale wegennet veel groter zal zijn omdat nieuwe rijpatronen worden benut. Als gevolg van een dergelijk scenario zal de overlast op het gebied van het geluid veel groter zijn dan thans aan de orde is. Er is door het ontbreken van alternatieve scenario's in dit verband niet ingegaan op deze worst case benadering. Dat betekent dat het besluit niet kan worden getoetst op zijn maximale effecten en om die reden ondeudelijk is. Bovendien zijn de effecten van de fly-overs, de verkeerspleinen en andere van het A27 traject afwijkende verkeersvoorzieningen niet in het geluidsonderzoek betrokken, terwijl deze wel onderdeel uitmaken van het OTB/MER. Ook het sluipverkeer naar het onderliggende wegennet is niet in het onderzoek betrokken.</p>	<p>De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per et-maal). Het project (inclusief fly-overs, knooppunten, aanpassingen in het onderliggend wegennet, etc) en de omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v.TB. De onderliggende wegen die in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder aangepast of nieuw aangelegd worden, is conform de Wet geluidhinder getoetst of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OVN de geluideffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.</p> <p>De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Deze referentiepunten zijn inclusief de maximaal toegestane geluidproductie voor het betreffende referentiepunt vastgelegd in het geluidregister. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden vanwege met name de toename van het verkeer. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen". Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast. Gezien het voorgaande zijn controleberekeningen ter plaatste van individuele woningen niet nodig.</p>
	7	<p>Feitelijk geldt hetzelfde voor de passende beoordeling gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarin zijn sec de effecten van de verbreding van de A27 betrokken voor zover het gaat om de tracégrens en niet de effecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Dit terwijl deze effecten wel rechtstreeks voortvloeien uit het voorliggende besluit en derhalve daaraan toe te rekenen zijn.</p>	<p>In het verkeersmodel en het geluidmodel zijn niet alleen de effecten van de verbreding van de A27 opgenomen maar is tevens rekening gehouden met de effecten van deze verbreding op het onderliggend wegennet. De zogenaamde netwerkeffecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn dus in de onderzoeksresultaten meegenomen.</p>
	8	<p>De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof zijn onvoldoende onderzocht. Het project `A27 Houten - Hoopolder` is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A27 Houten-Hoopolder zoals dat is opgenomen in de 7e NSL melding. O.a. de verbindingsboog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof.</p>	<p>Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten -Hoopolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de weg is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc.) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hooipolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	9	<p>In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken welke inventarisatie anders dan een kadastrale ondergrond, is uitgevoerd om te kunnen beoordelen waar sprake is van welke bedrijven en welke alternatieven er zijn om deze bebouwing en bedrijfsvoering intact te laten. Dit maakt dat het voorliggende besluit onzorgvuldig is tot stand gekomen. Verzocht wordt alsnog tot een dergelijke inventarisatie over te gaan en de plannen daarop zo nodig aan te passen.</p> <p>Zoals gesteld is in paragraaf 11.5 van de toelichting aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Het enige wat bij het bepalen van de fly-over is bezien is de woning. Aan de overige bebouwing, inclusief de bedrijfsvoering, is volledig voorbijgegaan. Het tracé is over enkele bestaande gebouwen getekend. Geen rekening is gehouden met het feit dat deze gebouwen mede het karakter bepalen van de boerderij en het omliggende landschap. De bestaande bedrijfsvoering op het perceel, welke geheel afhankelijk is van de "beleving" van het open landschap, wordt geheel onmogelijk gemaakt door een fly-over met een wegdekhoogte van 7.85m met daar bovenop een geluidsscherm van 2 meter door het polderlandschap aan te leggen met aansluiting op de A27 op een afstand van 5 meter (plangebied) van de woning en bedrijfsgebouwen met bijbehorende bedrijfsruimten van mijn cliënten. Niet valt in te zien welke zorgvuldige afweging in dit specifiek geval heeft plaatsgevonden.</p> <p>Ook is geen rekening gehouden met het feit dat in het bestemmingsplan welke voorziet in de planologische bestemming van de bedrijfsactiviteiten, is vastgelegd dat een groenvoorziening dient te worden gerealiseerd. Die is inmiddels gerealiseerd, maar wordt door het voorliggende tracé geheel tenietgedaan. Ook dat aspect is niet in de inventarisatie meegenomen en niet in de besluitvorming als afweging meegenomen. Binnen de eigendommen van cliënten bevindt zich ook de parkeerplaats voor het naastgelegen zwembad. Deze parkeerplaats komt op grond van de tracéaanleg te vervallen. Daarmee wordt dus ook de exploitatie van het zwembad direct geraakt. Ook dit is niet bij de afweging van het tracé betrokken.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Voor het wegontwerp heeft een inventarisatie plaatsgevonden naar het huidige grondgebruik. Dit is gedaan door allereerst te kijken naar de kadastrale percelen die worden geraakt door het tracé. Aan de hand van die gegevens zijn eigenaren en gebruikers in beeld gebracht en is gekeken wat de invloed van het tracé zal zijn. Vervolgens is nagegaan of aanpassingen aan het tracé mogelijk zijn om de bestaande (bedrijfs) bebouwing te handhaven. Er heeft daarbij een afweging plaatsgevonden tussen het belang van het project en het belang van de eigenaren bij het behouden van de bestaande situatie. In sommige gevallen heeft dit geleid tot een aanpassing van het ontwerp of de tracégrenzen. Dit was echter niet overal mogelijk. Op een aantal locaties waar veranderingen plaatsvinden die mogelijk van invloed zijn op de bedrijfsvoering is bovendien onderzoek verricht naar de mogelijk door het project te veroorzaken schade. De resultaten van dit onderzoek zijn betrokken in de besluitvorming.</p>
	10	<p>V.w.b. de woning van mijn cliënten, die is zoals gesteld gelegen op een afstand van circa 5 meter van het tracé. Met een hoogte van circa 10 meter is van enig zonlicht, uitzicht, privacy en dus leefbaarheid geen sprake. Het is onvoorstelbaar dat op deze wijze met belangen van omwonenden is omgesprongen.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	11	<p>De (mede-)eigendommen van mijn cliënten beslaan een oppervlak van bijna 9 ha. Binnen die eigendommen zijn diverse groenstructuren en landschappelijke inpassingen voorzien. Behalve derhalve de gevolgen van het tracé op zich, moeten mijn cliënten ook constateren dat hun eigendommen worden ingezet voor uit het tracé voortvloeiende maatregelen. Ook daardoor worden zij in het genot van hun eigendommen beperkt en is agrarisch gebruik van deze gronden zoals thans aan de orde, vrijwel uitgesloten.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de ingdiende zienswijze van inspreker is het ontwerp van de groenelementen (bomenrijen) in en rondom knooppunt Hooipolder in het Tracébesluit aangepast. De betreffende bomenrijen zijn in het ontwerp van het perceel van inspreker verwijderd en verplaatst naar de oude spoorlijn 'Halve Zolenlijn' en zijn in het TB gesitueerd op gronden van de gemeente.</p>
	12	<p>De verkeersstudie laat zien dat door het vervallen van de toe- en afrit Raamsdonksveer op het onderliggende wegennet tussen Waspik en Raamsdonksveer een toename van het verkeer aan de orde is. Uit het deelrapport verkeer blijkt ook dat bij de toekomstige intensiteiten na realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder de principes van Duurzaam Veilig worden overschreden bij de Kerklaan. Desondanks wordt gesteld dat de toekomstige situatie acceptabel is, omdat deze weg een restcapaciteit kent, de rijrichtingen van het gemotoriseerd verkeer op de Kerklaan zijn gescheiden met een asmarkering en het fietsverkeer wordt afgewikkeld op aanliggende of vrij liggende fietspaden. Hoewel deze motivering op zich al niet deugdelijk is (de conclusie is kortgezegd dat niet wordt voldaan aan de principes Duurzaam Veilig) wordt ook nog eens volledig voorbij gegaan aan het feit dat ook de aansluiting van een nieuwe parallelle weg ten noorden van de A 59 (HooipolderPlus-plan) op de Kerklaan zal plaatsvinden (er is geen andere mogelijkheid vanwege het viaduct) en dat naar de toekomst toe bij nadere uitwerking van het knooppunt Hooipolder alle oplossingen ter ontlasting van het onderliggende wegennet ook gevolgen zullen hebben voor het verkeer en de veiligheid op de Kerklaan. Kortom: op de Kerklaan is sprake van een onacceptabele verkeerssituatie.</p>	<p>Ten behoeve van het Tracébesluit zijn verkeersberekeningen uitgevoerd met het NRM2017. Onderdeel van de doorgerekende plansituatie betreft de nieuwe verbindingsweg vanaf aansluiting Oosterhout (nr. 33) naar de rotonde Eendrachtsweg in Geertuidenberg. Uit het onderzoek blijkt dat de streefwaarden van Duurzaam Veilig op de Kerklaan worden overschreden. Een dergelijke overschrijding is op de Kerklaan acceptabel omdat deze weg een ruime restcapaciteit kent, de rijrichtingen van het gemotoriseerd verkeer zijn gescheiden met een asmarkering en het fietsverkeer wordt afgewikkeld op aanliggende of vrijliggende fietspaden. Bij een eventuele toekomstige verdere aanpassing van knooppunt Hooipolder zal er opnieuw onderzoek uitgevoerd worden.</p>
	13	<p>Ook de sociale veiligheid van de Kerklaan neemt af. Door de achtereenvolgende maatregelen (viaduct en tunnel) vindt over een afstand van circa 70 meter een "tunnelvorming" plaats die een groot gevoel van sociale onveiligheid teweeg brengt.</p>	<p>Opgemerkt wordt dat het niet om harde normen gaat, maar om zogenoemde streefwaarden. Het is aan de beheerders van deze wegen én van andere wegen, waar sprake is van een toename van verkeersintensiteiten, om te bepalen of de toename acceptabel is. Dat zal per situatie bekeken worden, en onder andere afhangen van de directe (leef)omgeving en de winst die elders wordt geoekt. Vervolgens kan de wegbeheerder (provincie, gemeente of waterschap) de feitelijke ontwikkeling van de verkeersdruk jaarlijks monitoren en op basis daarvan beoordelen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn. De maatregelen zijn dan bedoeld om de wegen onaantrekkelijker te maken voor (sluip)verkeer, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid te verlagen, of snelheidsremmende maatregelen te treffen (drempels).</p> <p>Naast het bestaande aan te passen kunstwerk onder de A27 komt een nieuw kunstwerk voor de verbingsboog. Het kunstwerk voor de verbingsboog komt in het verlengde van het bestaande aan te passen kunstwerk te liggen, waardoor er doorzicht is. Het nieuwe kunstwerk ligt op een (korte) afstand van het bestaande kunstwerk. Op die manier zit een natuurlijke vide tussen de twee kunstwerken, waar daglicht doorheen valt. De beide kunstwerken worden voorzien van verlichting.</p>
	14	<p>In het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat daar waar de geluidsbelasting op de woning van mijn cliënten eerst 70 dB(A) betrof, dit nu is gedaald tot 58 dB(A). Een verbetering dus van de bestaande situatie. Mijn cliënten bestrijden deze berekeningen met klem. Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de werkelijke situatie. Allereerst zijn er meerdere geluidgevoelige objecten dan alleen de woning op het perceel aan de orde en anderszijds dient bij het vraagstuk van planologische aanvaardbaarheid ook gekeken te worden naar een goed woon- en leefklimaat. Het is nagenoeg onmogelijk dat daar waar het wegdek van de A27 thans is gelegen op een afstand van circa 80 meter van de woning van mijn cliënten en straks een fly-over met een wegdekhoogte van 7.85 meter recht op de woning afkomt en over een geringe afstand van het slaapkamerraam van mijn cliënten is gesitueerd, een verbetering van de geluidsbelasting zou betekenen. De piketpaaltjes van de uit de OTB voortvloeiende maatregelen zijn reeds in het veld uitgezet en zijn enorm confronterend. Het gaat de menselijke maat volledig te boven om op deze wijze om te gaan met een woonsituatie van burgers. Het heeft er veel van weg dat aan de tekenafel het Tracé zodanig is getekend dat de woning van cliënten n�t niet wordt geraakt en dus niet aangekocht hoeft te worden, zonder rekening te houden met de gevolgen voor woon- en leefklimaat bij een dergelijke ligging van de weg op het woon- en werkperceel.</p>	<p>In het Besluit geluid milieubeheer is gedefinieerd welke objecten als een geluidgevoelige bestemming aangewezen zijn. Dit betreft onder andere woningen, scholen, ziekenhuizen en dergelijke. Met uitzondering van het woonhuis vallen de overige gebouwen op het perceel niet onder de definitie van een geluidgevoelige bestemming. Door de hoge ligging van de weg , het geluidscherm (ter hoogte van de woning) dat de A27 en de flyover goed afschermd en geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) wordt de geluidbelasting ter plekke van de woning met 12 dB gereduceerd.</p>
	15	<p>De weilanden behorende bij het perceel en de tuin van het perceel kunnen nu worden bereikt door een eigen afrit. Door de aanleg van de fly-over komt deze inrit te vervallen en zijn de weilanden en de tuin niet afzonderlijk bereikbaar. Dat is in strijd met de uitgangspunten van het OTB.</p>	<p>In de huidige en in de nieuwe situatie vervaalt �n inrit op de Kerklaan. Deze gronden dienen echter te worden verworven voor het realiseren van de verbingsboog. Het perceel en de achterliggende weilanden blijven bereikbaar vanaf de bestaande hoofd inrit bij de woning op de Kerklaan.</p>
	16	<p>De wateropvang van het wegdek is voorzien in de sloot welke aanwezig is op het perceel van cliënten. Cliënten zijn van mening dat de waterkwaliteit van het hemelwater afkomstig van het wegdek niet zodanig is dat dit middels een bestaande sloot behorende bij een woonperceel en weilanden kan worden afgevoerd.</p>	<p>Ten behoeve van de afwatering van het wegdek wordt, parallel aan de nieuwe verbingsboog, een watergang aangelegd. Afwatering vindt plaats door het aan te leggen talud. Dit begroei de talud zorgt ervoor dat zuivering plaatsvindt alvorens het water de watergang bereikt. De waterkwaliteit van het water dat afkomstig is van het wegdek is niet dusdanig vervuild dat dit, conform de normen van het waterschap, niet door de betreffende watergang afgevoerd mag worden.</p> <p>Voor meer informatie over de waterafvoer vanaf de weg en de infiltratie van water wordt verwezen naar hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	17	<p>Cliënten vrezen voor verzakking en schade aan hun eigendommen door het onttrekken van grondwater tijdens de aanleg van het tracé nabij hun eigendommen.</p>	<p>Rijkswaterstaat spant zich in om schade aan bestaande bebouwing door bouwwerkzaamheden aan de A27 Houten – Hooipolder zoveel mogelijk te voorkomen. Als onverhoopt toch schade aan bebouwing wordt veroorzaakt door het project, wordt deze schade door Rijkswaterstaat vergoed. De benadeelde kan daarvoor een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord. Om te kunnen vaststellen of sprake is van schade die wordt veroorzaakt door het project en om de hoogte van deze schade te kunnen bepalen, worden v�or het begin van werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal v�or aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te herkennen.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	18	<p>In het kader van de externe veiligheid is destijds aan mijn cliënten de eis gesteld dat hij geen bebouwing mocht oprichten binnen 30 meter van de zgn. plasbreedte. Nu komt de weg waarover transport plaatsvindt, alsnog op een afstand kleiner dan 30 meter langs de bestaande bebouwing. Niet valt in te zien waarom dit nu wel toelaatbaar zou zijn.</p>	<p>De betreffende bebouwing van inspreker valt zowel in het OTB als in het Tracébesluit buiten de zone van het Plasbrandaandachtsgebied. Voor nieuw te bouwen objecten binnen de PAG zone gelden aanvullende eisen. Het TB regelt verder niet de bouwmogelijkheden en onmogelijkheden voor het perceel van inspreker. Dit ligt vast in het ter plaatse geldende bestemmingsplan van de gemeente.</p> <p>De ligging in het Plasbrandaandachtsgebied (PAG) heeft geen consequenties voor bestaande bouwwerken. Ook bij een verbouwing of een uitbouw van bestaande bouwwerken worden geen aanvullende eisen gesteld. De aanvullende eisen gelden alleen voor nieuw te bouwen objecten.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting over plasbrandaandachtsgebieden en het, eventueel van toepassing zijn van aanvullende eisen, wordt verwezen naar paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord.</p>
	19	<p>Indien het OTB tracé in stand blijft, dienen een aantal gebouwen op het terrein te worden afgebroken, waaronder het dierenverblijf voor de schapen die op het weiland worden gehouden. Er is geen ruimte om deze te herbouwen. Ook dat aspect is niet in de afwegingen betrokken.</p>	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p> <p>Voor de landschappelijke inpassing van de A27 de wegverbreding en de verbindingsboog geldt dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het bestaande open landschap. Alleen op plaatsen waar in de huidige situatie sprake is van een gesloten landschap of stedelijk gebied wordt hiervan afgeweken. Ter hoogte van het perceel van inspreker is in de bestaande situatie sprake van een open landschap. Derhalve is het afschermen van de weg door middel van bomen niet wenselijk.</p>
	20	In het OTB wordt aangegeven dat de automobilisten "te gast zijn in het landschap". Dit gaat wel ten koste van de leefbaarheid van de bewoners. In het OTB is namelijk geen groenstrook tussen de woning en het terras en het tracé opgenomen. De reden daarvan zal wel zijn om de openheid vanaf de weg te behouden voor automobilisten die daar in een flits passeren. Diezelfde openheid doet echter wel afbreuk aan het woon- en leefklimaat van inwoners die daar permanent verblijven. Ook deze afweging is in het geheel niet gemaakt.	<p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Op 13 december 2016 heeft er door Rijkswaterstaat een locatiebezoek plaatsgevonden op het perceel van inspreker. Met inspreker zijn (en worden) voor de grondvererving nadere afspraken gemaakt.</p>
	21	Mijn cliënten willen de verbreding van de A27 op zich niet blokkeren of traineren, maar zijn wel van mening dat hun belangen meer in de afwegingen betrokken dienen te worden. Behalve het leveren van kritiek op de voorliggende OTB en het concrete verzoek om de onvolledigheden in de onderzoeken en besluitvorming in de komende periode alsnog te herbeziehen, stel ik namens cliënten dan ook voor dat u de situatie ter plaatse komt bekijken en met mijn cliënten de dialoog aangaat om tot een voor alle partijen acceptabele oplossing te komen. Cliënten zijn er van overtuigd dat gelet op de hiervoor geschetste opmerkingen en bij een bezichtiging ter plaatse het besef zal groeien dat aanleg van het tracé op deze locatie op deze wijze onaanvaardbaar is. Dat is reeds het geval bij het voorliggende OTB, maar wordt alleen nog maar versterkt door de wetenschap dat ook het HooipolderPlus-plan wordt ingevoegd in het OTB met nog verdergaande gevolgen voor de betreffende locatie en op termijn een nog verdergaande infrastructuur in het gebied gepland is. Dat betekent dat niet alleen de woonsituatie op het perceel onacceptabel is, maar dat een duurzame bedrijfsvoering op grond van de OTB met de wetenschap dat de situatie alleen nog maar verergerd, niet langer mogelijk is.	
ZWE-00421	1	Cliënten zijn van mening dat de constructie in de vorm van een parallelbaan ter hoogte van de aansluiting Hank en de gewijzigde situatie ter hoogte van de aansluiting Werkendam erg gekunsteld en kennelijk hoofdzakelijk wordt ingegeven door het streven het aantal aansluitingen op de A27 te verhinderen en het lokale wegennet te gebruiken om de verkeersdoorstroming te bevorderen. Zorgelijk zijn de effecten die (16 gewijzigde situaties bij de aansluitingen Nieuwendijk, Hank en Werkendam met zich mee brengen.	In het Tracébesluit is de parallelstructuur ter plaatse van de Keizersveerbrug vervallen. Het aantal aansluitingen op de A27 wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de capaciteitsuitbreiding op de A27 de doorstroming bevordert en dat het sluisverkeer op het onderliggend wegennet afneemt (zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord). Alle effecten van de weg aanpassingen zijn onderzocht en als wettelijke normen of grenswaarden worden overtreden, worden maatregelen getroffen om aan de geldende normen te voldoen.
	2	In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken welke inventarisatie anders dan een kadastrale ondergrond, is uitgevoerd om te kunnen beoordelen waar sprake is van welke bedrijven en welke alternatieven er zijn om deze bebouwing en bedrijfsvoering intact te laten. Verzocht wordt alsnog tot een dergelijke inventarisatie over te gaan en de plannen daarop zo nodig aan te passen.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Voor het wegontwerp heeft een inventarisatie plaatsgevonden naar het huidige grondgebruik. Dit is gedaan door allereerst te kijken naar de kadastrale percelen die worden geraakt door het tracé. Aan de hand van die gegevens zijn eigenaren en gebruikers in beeld gebracht en is gekeken wat de invloed van het tracé zal zijn. Vervolgens is nagegaan of aanpassingen aan het tracé mogelijk zijn om de bestaande (bedrijfs) bebouwing te handhaven. Er heeft daarbij een afweging plaatsgevonden tussen het belang van het project en het belang van de eigenaren bij het behouden van de bestaande situatie. In sommige gevallen heeft dit geleid tot een aanpassing van het ontwerp of de tracégrenzen. Dit was echter niet overal mogelijk. Op een aantal locaties waar veranderingen plaatsvinden die mogelijk van invloed zijn op de bedrijfsvoering is bovendien onderzoek verricht naar de mogelijk door het project te veroorzaken schade. De resultaten van dit onderzoek zijn betrokken in de besluitvorming.
	3	Voor wat betreft de bereikbaarheid van het wegrestaurant aan de Keizer Napoleonweg te Hank is sprake van een volstrekt onaanvaardbare situatie. Het restaurant is weliswaar bereikbaar vanuit zuidelijke richting, maar de bereikbaarheid vanaf de westelijke zijde is ongedaan gemaakt. Er is geen enkele reden om hiervoor te kiezen en het moet gezegd dat daarmee het bedrijf een zodanige omzetting zal ondervinden dat het verplicht zal zijn de deuren te sluiten. Vanzelfsprekend zal een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling maar het besluit is onrechtmatig wanneer het zich op voorhand niet de mogelijke schade als gevolg van het besluit aantrekt en probeert dat te voorkomen. Op geen enkele manier is ingegaan in de toelichting op het besluit op de specifieke positie van dit bedrijf en de mogelijkheden om de geschetste omstandigheden te herstellen.	Het wegrestaurant blijft in de toekomstige situatie bereikbaar vanuit alle richtingen, dus ook vanaf de westelijke zijde. Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is zo vormgegeven dat het door inspreker genoemde zware wegverkeer de rotondes kan passeren. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de effecten van de aanpassingen niet zodanig zijn dat aanvullend hierop maatregelen noodzakelijk zijn binnen de scope en reikwijdte van het Tracébesluit. Rijkswaterstaat heeft daarnaast onderzoek gedaan naar de mogelijke financiële gevolgen van de gewijzigde verkeerssituatie voor het wegrestaurant. De conclusies waren niet zodanig dat de wijziging van de verkeerssituatie ontoelaatbaar zou zijn. Mocht inspreker toch van mening zijn dat schade wordt geleden als gevolg van het project kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op deze regeling. Daarnaast worden met inspreker in het kader van de benodigde grondvererving nadere afspraken gemaakt over de gevolgen van de bedrijfsvoering en de daarbij behorende schadevergoeding.
	3	Voor wat betreft de bedrijfskavels van de Gebroeders Den Boer b.v. dient te worden aangegeven dat een varkensbedrijf en akkerbouwbedrijf met de huidige wet- en regelgeving sterk afhankelijk is van het aantal ha grond dat men in eigendom heeft voor de productie van gewassen (akkerbouw en veevoer) en de afzet van mest (varkenshouderij). Aan dit belang wordt totaal voorbij gegaan nu een ondergrond van ruim 5 ha is ingetekend voor het wegtrace binnen de OTB.	
	4	Voor de woonpercelen van cliënten Leeggangers en Achterberg geldt dat enerzijds het inleveren van eigendommen de waarde van het totale eigendom aanzienlijk verminderd, maar daarnaast dat door de aanleg van de afrit Hank hun woongenot aanzienlijk wordt aangetast. Lagen beide woningen voorheen in de directe nabijheid van de A27, door de afrit Hank worden hun woningen aan weerdere zijden door verkeerswegen - met alle overlast van dien ontsloten.	<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondvererving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p> <p>Door de nieuwe afrit Hank komt er inderdaad een weg dichterbij de woningen te liggen dan nu het geval is met de A27 zelf. Uit het verkeersonderzoek blijkt echter ook dat de verkeersintensiteiten op de Keizer Napoleonweg lager worden na realisering van de afrit Hank. Dit is gunstig voor het woon- en leefklimaat. Uit het ten behoeve van het Tracébesluit uitgevoerde milieuonderzoek blijkt dat geen normen of grenswaarden worden overschreden ter plaatse van de woningen van insprekers. Er zijn dan ook geen maatregelen noodzakelijk binnen de scope en reikwijdte van het Tracébesluit.</p> <p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	5	Het bestuderen van alternatieve mogelijkheden voor deze ontsluiting wordt node gemist. Wijzijn van mening dat de keuze die in de toelichting kort wordt beschreven volstrekt onvoldoende is gemotiveerd.	Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het behouden van de huidige locatie van de afrit leidt met de toepassing van de spitsstrook, die start voor de Keizersveerbrug, tot een niet goed te bewegwijzeren situatie. Daarnaast wordt het ruimtelijk combineren van de toe- en afrit wenselijk geacht, onder andere ten aanzien van logica voor de weggebruiker en het voorkomen van zoekgedrag. De effecten van het Tracébesluit zijn breed onderzocht, onder andere op verkeersstromen, verkeersveiligheid en milieueffecten. Zie hiervoor ook de toelichting bij het Tracébesluit en de achterliggende deelrapporten. Hieruit blijkt dat er geen effecten optreden die maatregelen noodzakelijk maken binnen de scope en reikwijdte van het Tracébesluit. Als inspreker van mening is dat hij schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.9 van de Nota van Antwoord.
	6	Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen namens cliënten bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerp-besluit zoals dat thans voorligt, te onderbouwen.	<p>Op 1 januari 2012 is de Tracéwet gewijzigd. Deze wijziging had tot doel het advies van de Commissie Elverding (de zgn. Sneller&amp;Beter-aanpak) te implementeren. De wijziging diende een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten.</p> <p>Deze wijziging van de Tracéwet zou voor het project A27 Houten-Hooipolder betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een vergevorderd stadium van verkenning, toch opnieuw gestart zou moeten worden met de - nu wettelijk vastgelegde - verkenning en bijbehorende Startbeslissing. Dit zou in proceduretijd een forse stap terug zijn.</p> <p>Om dit te voorkomen is het project A27 Houten-Hooipolder aangewezen bij besluit van 13 december 2012 (Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012) als project als bedoeld in artikel III, tweede lid van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet was namelijk geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. De op dat moment lopende verkenning kon voor die projecten, waaronder A27 Houten-Hooipolder, voortzet worden.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	7	<p>Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van allen verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen.</p> <p>We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Wij vinden daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden bezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.</p>	<p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsbrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformopparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformopparticipatie.nl/Images/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	8	<p>In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief bezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn: een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Wij zijn van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 7.</p>
	9	<p>Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan kunnen we constateren dat een aantal oplossingen is gekozen waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet. Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het OTB.. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "monddood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.</p>	<p>Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).</p>
	10	<p>Ten aanzien van het aspect geluidhinder lijkt het alsof er een uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van dat onderzoek blijkt dat zich over het algemeen geen negatieve effecten ten aanzien van de geluidhinder voordoen.</p> <p>Het onderzoek en de daaruit getrokken conclusies zijn echter gebaseerd op aannames over verkeersintensiteiten en rijpatronen. Bovendien is gecorrigeerd vanwege gebruik van "stil asfalt", stillere auto's etc..</p> <p>Er is evenwel niet voorzien in een worst case scenario waarin de toename van het verkeer veel groter zal zijn dan thans wordt aangenomen, de correcties in de praktijk geheel anders zullen liggen (het aantal oosteuropese vrachtwagens dat niet aan de Europese normen voldoet neemt dagelijks toe) en de belasting van het onderliggende lokale wegennet veel groter zal zijn omdat nieuwe rijpatronen worden benut. Als gevolg van een dergelijk scenario zal de overlast op het gebied van het geluid veel groter zijn dan thans aan de orde is. Er is door het ontbreken van alternatieve scenario's in dit verband niet ingegaan op deze worst case benadering. Dat betekent dat het besluit niet kan worden getoetst op zijn maximale effecten en om die reden ondeugdelijk is. Bovendien zijn de effecten van de fly-overs, de verkeerspleinen en andere van het A27 traject afwijkende verkeersvoorzieningen niet in het geluidsonderzoek betrokken, terwijl deze wel onderdeel uitmaken van het OTB/MER. Ook het sluipverkeer naar het onderliggende wegennet is niet in het onderzoek betrokken.</p>	<p>De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per et-maal). Het project (inclusief fly-overs, knooppunten, aanpassingen in het onderliggend wegennet, etc) en de omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v.TB. De onderliggende wegen die in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder aangepast of nieuw aangelegd worden, is conform de Wet geluidhinder getoetst of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OWN de geluidseffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.</p> <p>De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Deze referentiepunten zijn inclusief de maximaal toegestane geluidproductie voor het betreffende referentiepunt vastgelegd in het geluidregister. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden vanwege met name de toename van het verkeer. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluidulstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen". Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast. Gezien het voorgaande zijn controleberekeningen ter plaatste van individuele woningen niet nodig.</p>
	11	<p>Feitelijk geldt hetzelfde voor de passende beoordeling gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarin zijn sec de effecten van de verbreding van de A27 betrokken voor zover het gaat om de tracégrens en niet de effecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Dit terwijl deze effecten wel rechtstreeks voortvloeien uit het voorliggende besluit en derhalve daaraan toe te rekenen zijn.</p>	<p>In het verkeersmodel en het geluidmodel zijn niet alleen de effecten van de verbreding van de A27 opgenomen maar is tevens rekening gehouden met de effecten van deze verbreding op het onderliggend wegennet. De zogenaamde netwerkeffecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn dus in de onderzoeksresultaten meegenomen.</p>
	12	<p>De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof zijn onvoldoende onderzocht. Het project 'A27 Houten - Hoopolder' is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A27 Houten-Hoopolder zoals dat is opgenomen in de 7<sup>e</sup> NSL melding. O.a. de verbindingsboog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof</p>	<p>Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten -Hoopolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hoopolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
ZWE-00422	1	<p>Het eerste bezwaar betreft het feit dat cliënt gronden moet afgeven voor de verbreding van de A27. Inleveren van gronden behorende tot het akkerbouwbedrijf betekent vermindering van grondarsenaal van het bedrijf, met alle gevolgen van dien.</p>	

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
2		<p>Het tweede bezwaar betreft de bereikbaarheid van zijn bedrijf en daarbij behorende gronden. In paragraaf 11.5 van de toelichting wordt aangegeven dat "bij het bepalen van het tracé zorgvuldig is gelet op bebouwing en bedrijven. Indien mogelijk vanuit andere randvoorwaarden is getracht deze zo veel mogelijk intact te laten". Op geen enkele wijze blijkt uit de ter visie gelegde stukken welke inventarisatie anders dan een kadastrale ondergrond, is uitgevoerd om te kunnen beoordelen waar sprake is van welke bedrijven en welke alternatieven er zijn om deze bebouwing en bedrijfsvoering intact te laten. Verzocht wordt alsnog tot een dergelijke inventarisatie over te gaan en de plannen daarop zo nodig aan te passen.</p> <p>Op de locatie waar de Werkkampenseweg constateren we dat deze weg bedoeld is voor zowel de ontsluiting van en naar de A27 (vrachtverkeer en personenverkeer), maar ook het landbouwverkeer. Die combinatie is ondoordacht en o.i. niet acceptabel. In geval van de aanleg van een verbindingroute afslag Waspik richting Raamsdonksveer is het effect van veel sluipverkeer op de polderwegen zeker niet ondenkbaar.</p> <p>Bovendien is op de Zuideindseweg in het kader van de wegverbreding een strook met bomen voorzien. De Zuideindseweg is nu al een zeer smalle weg waar landbouwverkeer elkaar nauwelijks kan passeren. Als dan over een afstand van bijna 1 km een bomenrij langs diezelfde Zuideindseweg wordt gerealiseerd betekent dit dat landbouwvoertuigen elkaar niet meer zullen kunnen passeren en ook niet meer kunnen uitwijken. Dat beperkt de bereikbaarheid van de percelen van mijn cliënt derhalve aanzienlijk.</p> <p>Ook de eigen inrit van de percelen van mijn cliënt dreigen door de maatregelen Opgenomen in de OTB te vervallen. Ook dat benadeelt de waarde van de betreffende percelen alsmede de bedrijfsvoering door mijn cliënt.</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het Tracébesluit blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Werkkampenseweg weliswaar toeneemt, maar nog ruim uitkomen onder de streefwaarden die worden gehanteerd voor een Duurzaam Veilig wegontwerp. Zie paragraaf 2.4 van de Nota van Antwoord. Onderdeel van het Tracébesluit is het aanplanten van bomen langs de Zuideindseweg. Aanplant vindt plaats op gemeentelijke gronden. De exacte locaties en onderlinge afstand dient nog uitgewerkt te worden en dit vindt plaats in de volgende projectfase. Uw aandachtspunt wordt hierin meegenomen. Het Tracébesluit voorziet in het ontsluiten van uw perceel op de aangepaste Werkkampenseweg. Een uitleg over de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het Tracébesluit is in het punt hieronder opgenomen.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
3		<p>Het derde bezwaar betreft de geluidhinder door de nieuwe aansluiting met bijbehorende rotonde naar Geertruidenberg/Hank. De verkeershinder met het daarbij behorende geluid komt daardoor aanzienlijk dichterbij de woning van mijn cliënt dan thans het geval is. Bovendien verwacht mijn cliënt een toename van verkeer op het onderliggende wegennet (sluipverkeer). De toename van die verkeersbewegingen is bij het berekenen van de geluidswaarden niet meegenomen.</p>	<p>In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v. OTB/MER. De resultaten voor het onderliggend wegennet zijn opgenomen in Hoofdstuk 5. Hierin valt te lezen dat de verkeersintensiteit op Werkkampenseweg als gevolg van het project A27 Houten-Hoipolder zal toenemen. Deze verkeersstroom is meegenomen in de geluidberekeningen. De resultaten van de geluidberekeningen voor het onderliggend wegennet zijn beschreven in het deelrapport Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet t.b.v. OTB/MER. Het onderzoek laat zien dat er in geval van de Werkkampenseweg 26 sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat kader is onderzocht of doelmatige geluidmaatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidbelasting zoveel mogelijk te mitigeren. Dit heeft geresulteerd in het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de Werkkampenseweg. Ondanks deze maatregel dient er voor de Werkkampenseweg 26 nog wel een hogere waarde vastgesteld te worden. Ten opzichte van het Ontwerp Tracébesluit is de rotonde en de toe- en afrit in het Tracébesluit dichterbij de woning komen te liggen. De geluidberekeningen laten zien dat de geluidbelasting als gevolg van deze ontwerp wijziging niet toeneemt. De geluidbelasting op de woning wordt immers bepaald door het verkeer op de hoofdrijbaan van de A27, het verkeer op de toe- en afrit is hierin ondergeschikt. De geluidstoename vanwege de toename van het verkeer op de A27 wordt gemitigeerd door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt.</p>
4		<p>Het bestuderen van alternatieve mogelijkheden voor deze ontsluiting wordt node gemist. Wij zijn van mening dat de keuze die in de toelichting kort wordt beschreven volstrekt onvoldoende is gemotiveerd maar in ieder geval is duidelijk dat er rechtstreeks is aangekoerst op één oplossing namelijk een alternatief maken voor de verbinding tussen de huidige twee aansluitingen zonder een afweging van de effecten die een dergelijke wijziging heeft op het onderliggende wegennet en de bereikbaarheid van de bestaande bedrijvigheid.</p>	<p>Ten opzichte van het OTB is de rotonde op de Werkkampenseweg naar het zuiden verplaatst, waardoor de bereikbaarheid van de bedrijven gegarandeerd blijft.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.</p> <p>Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
5		<p>Op dit plan is de procedure van de Tracéwet zoals die is gewijzigd in 2012 niet volledig van toepassing. Gebruik is gemaakt van de in de wijzigingswet van 2012 voorziene overgangsregeling. Dat betekent dat voor deze zeer belangrijke en ingrijpende aanpassing van de A 27 niet de met de meeste waarborgen omklede procedure wordt gevoerd, maar gebruik gemaakt wordt van de "oude" wet, omdat de verkenningfase voor deze studie is gestart voor de wijziging van de Tracéwet in 2012. Ik maak hiertegen namens cliënten bezwaar aangezien het gebruik maken van een dergelijke overgangsregeling betekent dat direct kan worden overgestapt naar een planuitwerkingsfase en een Tracébesluit en er geen nadere verkenning plaatsvindt van de in aanmerking te nemen alternatieven. De verkenningen die hebben plaatsgevonden onder het regime van de wet van voor 2012 zijn onvoldoende om het ontwerp-besluit zoals dat thans voorligt, te onderbouwen.</p>	<p>Op 1 januari 2012 is de Tracéwet gewijzigd. Deze wijziging had tot doel het advies van de Commissie Elverding (de zgn. Sneller&amp;Beter-aanpak) te implementeren. De wijziging diende een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten.</p> <p>Deze wijziging van de Tracéwet zou voor het project A27 Houten-Hoipolder betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een vergevorderd stadium van verkenning, toch opnieuw gestart zou moeten worden met de - nu wettelijk vastgelegde - verkenning en bijbehorende Startbeslissing. Dit zou in proceduretijd een forse stap terug zijn.</p> <p>Om dit te voorkomen is het project A27 Houten-Hoipolder aangewezen bij besluit van 13 december 2012 (Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012) als project als bedoeld in artikel III, tweede lid van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet was namelijk geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. De op dat moment lopende verkenning kon voor die projecten, waaronder A27 Houten-Hoipolder, voortzet worden.</p>
6		<p>Uit het historisch overzicht blijkt dat er in de loop van het proces van totstandkoming van het ontwerp-besluit steeds is getrechterd naar het thans voorliggende voorkeursalternatief. Aanvankelijk zijn 13 alternatieven beschouwd waarvan er 4 overbleven. Daarna zijn deze vier alternatieven beschouwd die echter geen van allen verder in aanmerking zijn genomen. Deze alternatieven scoorden veel beter als integrale oplossing om de verkeersproblematiek op te lossen, maar vielen af om budgettaire redenen. Vervolgens is er een vijfde alternatief bedacht, alternatief E. Dat alternatief bestaat uit 3 varianten. Uiteindelijk is de variant E 3 gekozen, de variant die 40 % van het verlies aan verkeersuren vanwege files zou moeten oplossen.</p> <p>We spreken hier derhalve over een minder dan halve oplossing om de problematiek van de A 27 op te lossen. Het vergelijken van de alternatieven heeft plaatsgevonden maar heeft uiteindelijk slechts één criterium gekend op basis waarvan de diverse alternatieven zijn afgevalen, en dat is het financiële uitgangspunt. Om die reden is er sprake van een volstrekt onvoldragen voorkeursalternatief dat uitsluitend om financiële redenen is gekozen zonder dat een integrale afweging tussen de diverse alternatieven heeft plaatsgevonden waaronder een score voor de maatregelen die worden voorgesteld in het belang van de verkeersdoorstroming ten opzichte van de belangen die met de diverse voorgestelde maatregelen, worden geschaad. Wij vinden daarom de onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit waarbij de diverse alternatieven in de verkenningfase niet echt tegen elkaar zijn afgewogen maar "afgevalen" vanuit het beschikbare budget, geen alternatieven die normaal gesproken in het kader van de Tracéwet zouden moeten worden gezien en ten opzichte van elkaar zouden moeten worden betrokken.</p>	<p>Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 5.</p> <p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoipolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticsources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoipolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformopparticipatie.nl/1maaes/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformopparticipatie.nl/1maaes/Bilaae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	7	In de MER wordt uitsluitend het voorkeursalternatief gezien en getoetst. De Crisis- en herstelwet laat dit toe. Ook is op basis van de Crisis- en herstelwet geen advisering van de Commissie MER verplicht. Maar de MER kan dermate eenzijdig aansturen Op het bereiken van het resultaat dat dit niet meer voldoet aan hetgeen een MER behoort te zijn: een volwaardige plek geven aan het milieubelang in het kader van de belangenafweging die in dit geval het Tracéwet beoogt te dienen. Wij zijn van mening dat de beperking van de MER tot uitsluitend het voorliggende voorkeursalternatief, gevoegd bij de stellingen hieronder onder 1 en 2 dat de alternatieven die in aanmerking moeten worden genomen, uitsluitend en alleen zijn afgevalen vanwege de financiële mogelijkheden, niet voldoen aan de eisen die de wet stelt aan een onderbouwing van de volwaardige inbreng van het milieubelang in dit project.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 6.
	8	Bezien we de besluitvorming die heeft plaatsgevonden, dan kunnen we constateren dat een aantal oplossingen is gekozen waarbij de problematiek van de verkeerscongestie op de A 27 zelf wordt afgewenteld op het lokale wegennet. De constructie in de vorm van een parallelbaan ter hoogte van de aansluiting Hank en de gewijzigde situatie ter hoogte van de aansluiting Werkendam is erg gekunsteld en is vooral ingegeven door het streven het aantal aansluitingen op de A 27 te verminderen en het lokale wegennet te gebruiken om de verkeersdoorstroming te bevorderen.  Zorgelijk zijn de effecten die de gewijzigde situaties bij de aansluitingen Nieuwendijk, Hank en Werkendam met zich meebrengen. De nieuwe situatie ten oosten van de A 27 zal betekenen dat nodeloos een aantal percelen worden doorsneden, er sprake zal zijn van extra verkeer en ook van het gevaar van sluipverkeer. Verder is de ontsluiting en de bereikbaarheid van woningen en van percelen richting de A 27 sterk verminderd, zo niet praktisch onmogelijk geworden.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 6.
	9	Hoewel de problematiek van de A27 dus gedeeltelijk wordt afgewenteld op het lokale wegennet, is het door het van toepassing zijn van de Crisis en herstelwet voor decentrale overheden niet mogelijk in beroep te gaan tegen het OTB. Dit maakt dat een deel van de problematiek van de A27 vanwege gebrek aan financiële middelen wel wordt afgewenteld op de decentrale overheid, maar dat deze vervolgens "monddood" wordt gemaakt door het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Om die reden had het juist voor de hand gelegen de alternatieven grondiger te onderzoeken in een fase waarbij de decentrale overheid nog wel inbreng heeft, te weten het OTB.	Inspreker stelt terecht dat er niet in beroep kan worden gegaan door de lokale overheid. Daar staat tegenover dat in het voortraject gemeenten, waterschappen en provincies uitgebreid hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de besluitvorming (o.a. via de BAG en participatietraject).
	10	Ten aanzien van het aspect geluidhinder lijkt het alsof er een uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van dat onderzoek blijkt dat zich over het algemeen geen negatieve effecten ten aanzien van de geluidhinder voordoen.  Het onderzoek en de daaruit getrokken conclusies zijn echter gebaseerd op aannames over verkeersintensiteiten en rijpatronen. Bovendien is gecorrigeerd vanwege gebruik van "stil asfalt", stillere auto's etc..  Er is evenwel niet voorzien in een worstcase scenario waarin de toename van het verkeer veel groter zal zijn dan thans wordt aangenomen, de correcties in de praktijk geheel anders zullen liggen (het aantal oosteuropese vrachtwagens dat niet aan de Europese normen voldoet neemt dagelijks toe) en de belasting van het onderliggende lokale wegennet veel groter zal zijn omdat nieuwe rijpatronen worden benut. Als gevolg van een dergelijk scenario zal de overlast op het gebied van het geluid veel groter zijn dan thans aan de orde is. Er is door het ontbreken van alternatieve scenario's in dit verband niet ingegaan op deze worst case benadering. Dat betekent dat het besluit niet kan worden getoetst op zijn maximale effecten en om die reden ondeugdelijk is. Bovendien zijn de effecten van de fly-overs, de verkeerspleinen en andere van het A27 traject afwijkende verkeersvoorzieningen niet in het geluidsonderzoek betrokken, terwijl deze wel onderdeel uitmaken van het OTB/MER. Ook het sluipverkeer naar het onderliggende wegennet is niet in het onderzoek betrokken.	De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per et-maal). Het project (inclusief fly-overs, knooppunten, aanpassingen in het onderliggend wegennet, etc) en de omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.  In het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit is er een verkeers(model)studie uitgevoerd waarbij ook gekeken is naar de effecten op het onderliggend wegennet. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport Verkeer t.b.v.TB. De onderliggende wegen die in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder aangepast of nieuw aangelegd worden, is conform de Wet geluidhinder getoetst of de geldende geluidnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport geluid onderliggend wegennet zijn de resultaten van deze beoordeling en de te treffen maatregelen aan het onderliggend wegennet beschreven en/of is onderbouwd waar een hogere grenswaarde wordt vastgesteld. Voor de onderliggende wegen die als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder niet nieuw aangelegd of gewijzigd (reconstructie) worden maar die wel met een toename van verkeer te maken krijgen zijn in het deelrapport Geluid MER en in het deelrapport geluid OVN de geluidseffecten in beeld gebracht. De Wet geluidhinder schrijft voor deze wegen echter geen onderzoek naar geluidmaatregelen voor.  De wettelijke normen voor geluid langs rijkswegen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Deze referentiepunten zijn inclusief de maximaal toegestane geluidproductie voor het betreffende referentiepunt vastgelegd in het geluidregister. Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden vanwege met name de toename van het verkeer. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluiduitstraling van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen". Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast. Gezien het voorgaande zijn controleberekeningen ter plaatse van individuele woningen niet nodig.
	11	Feitelijk geldt hetzelfde voor de passende beoordeling gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarin zijn sec de effecten van de verbreding van de A27 betrokken voor zover het gaat om de tracégrens en niet de effecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Dit terwijl deze effecten wel rechtstreeks voortvloeien uit het voorliggende besluit en derhalve daaraan toe te rekenen zijn.	In het verkeersmodel en het geluidmodel zijn niet alleen de effecten van de verbreding van de A27 opgenomen maar is tevens rekening gehouden met de effecten van deze verbreding op het onderliggend wegennet. De zogenaamde netwerkeffecten van de fly-overs, verkeerspleinen en toename van verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn dus in de onderzoeksresultaten meegenomen.
	12	De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof zijn onvoldoende onderzocht. Het project 'A27 Houten - Hoopolder' is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 waarmee de Staatssecretaris heeft ingestemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016. Het OTB zal ver na de datum van december 2016 definitief worden gemaakt waarbij de zienswijzen mogelijk nog tot aanpassingen zullen leiden. Bovendien wordt het voorliggende OTB reeds op diverse plaatsen afgeweken van het project A27 Houten-Hoopolder zoals dat is opgenomen in de 7e NSL melding. O.a. de verbindingsoog is daarin niet voorzien, de aansluiting bij Hank is verlegd en zijn nog andere aanpassingen doorgevoerd. Bovendien is ook hier alleen gerekend met de aannames over verkeersintensiteit en rijpatronen van de verbreding van de A27. Ook hier dienen deze aannames opnieuw in twijfel te worden getrokken omdat er geen sprake is van een worst case berekening en ook hier geldt dat de effecten op het onderliggende wegennet, de fly-overs en verkeerspleinen niet zijn betrokken in de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit en fijnstof.	Middels de rekenmethode van het NSL is een model gemaakt van de projectsituatie in 2030 op basis waarvan de effecten op luchtkwaliteit zijn berekend. In de 10e NSL-melding is het TB-ontwerp A27 Houten -Hoopolder opgenomen. Voor meer informatie zie het punt hieronder.  De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de project-situatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. In het onderzoek voor de A27 Houten - Hoopolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnotitie voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.
ZWE-00423	1	Een spoedige start is voor de inwoners van Hank, welke wij vertegenwoordigen, zeer gewenst en dan met name te beginnen met de Merwedebrugte Gorinchem. Onderstaande oplossingen tussen Raamsdonksveer en Nieuwendijk kunnen rekenen op de steun van onze Vereniging, het uitbreiden van de A27 alleen naar het oosten is door ons tijdens de overleggen met Flow27 ingebracht als harde eis.  Uitbreiding A27 alleen naar het oosten, de huidige asfaltlijn aan de westzijde is en blijft een harde grens.	De planning voor de uitvoering van de werkzaamheden is nog niet bekend en wordt door de uitvoerende aannemer nader bepaald.  Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprijlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt.  Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Als inspreker van mening is dat hij onevenredig in zijn belang wordt geschaad, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.
	2	Verplaatsing van de afrit net ten noord-oosten van de Keizersveerse brug naar het noord-oosten van de N283 met een rotonde aangesloten op de N283, hierbij tevens een nieuwe rotonde aan de westzijde. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat wij hiermee alleen akkoord kunnen gaan als Hank bij deze westelijke rotonde middels verbodsborden wordt afgesloten voor alle vracht- en landbouwverkeer, uiteraard uitgezonderd diegene met de bestemming kern Hank, zodat de kern wordt ontzien.	Het aanbrengen van een dergelijke verbodsbepaling valt buiten de scope van het Tracébesluit. Het is aan de wegbeheerder om te bepalen of de verkeerssituatie acceptabel is en om eventuele maatregelen te treffen om wegen onaantrekkelijk te maken voor (sluip)verkeer.
	3	Daarnaast moet uiteraard al het vracht- en landbouwverkeer, alsmede het overige verkeer met bestemming Recreatiepark Kurenpolder, Jachthaven Vissershang en Biesbosch duidelijk worden omgeleid vanaf de nieuwe rotondes over de Keizer Napoleonweg, de Kurenpolderweg en (om de Buitendijk te ontzien) een nieuw aan te leggen verbinding tussen de Kurenpolderweg en Nathalsweg. Het "kleine viaduct" aan de zuidzijde van Hank zal hiervoor verhoogd, dan wel uitgediept moeten worden. Bovenstaande aanpassingen zien wij als een direct gevolg van de uitbreiding van de A27 en zijn dan ook van mening dat die onlosmakelijk in de plannen opgenomen dienen te worden.	Het bestaande kunstwerk Peerenboom (Kurenpolderweg onder de A27 door) wordt gehandhaafd en gekoppeld met het aan de oostzijde nieuw te realiseren kunstwerk. De bestaande doorrijhoogte van het te handhaven kunstwerk blijft ongewijzigd. Het aanbrengen van bewegwijzering op het onderliggend wegennet ten behoeve van het sturen van het lokale bestemmingsverkeer is aan de lokale wegbeheerder. In het verkeersonderzoek bij het Tracébesluit is getoetst welke effecten de aanpassing van de A27 heeft op het onderliggend wegennet en of dit tot knelpunten leidt in relatie tot de weercapaciteit en weccategorieën op het onderliggend wegennet. Dit blijkt niet het geval te zijn.



ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
	4	<p>Er zijn ook een aantal oplossingen die wij niet kunnen steunen en waar wij graag de oplossing ingepast zien die wij tijdens de overleggen met Flow27 meermalen hebben aangedragen:</p> <p>Fietsbrug aan westzijde brug</p> <p>De inwoners van Hank, maar inmiddels ook een deel van de inwoners van Nieuwendijk, zijn sterk georiënteerd op het zuiden. Met name de schoolgaande jeugd maakt veelvuldig gebruik van het fietspad aan de westelijke zijde van de Keizersveerse brug, enerzijds omdat dit de kortste route is en anderzijds is dit de veiligste route omdat men aan de westzijde woonachtig is. Men gebruikt nu de westelijke route ook voor de zuid-noord verbinding, men fietst dus eigenlijk tegen het verkeer in, terwijl het fietspad daar op dit moment niet geschikt voor is en er derhalve dagelijks gevaarlijk situaties ontstaan.</p> <p>Er is nu bij de nieuwe oostelijke brug voorzien in een fietspad voor de zuid-noord verbinding, deze verbinding gaat het gros van de fietsers in de toekomst echter niet gebruiken zodat het bestaande westelijke fietspad gevaarlijk blijft door tegenliggers. Wij pleiten er derhalve voor het fietspad aan de westelijke zijde uit te breiden naar een veel breder fietspad met eventueel nog een voetpad zodat tweerichting verkeer mogelijk wordt. Wij zijn op de hoogte van onder andere een renovatie van een brug bij Maarsse/Utrecht over het Amsterdam-Rijnkanaal waarbij, ivm een geringere belastingtoename, een aluminium dekconstructie is toegepast om tweerichting fietsverkeer en een voetpad mogelijk te maken. Het nieuwe oostelijke fietspad kan uiteraard wel gehandhaafd blijven voor de bewoners aan de oostzijde van de A27.</p>	<p>Het Tracébesluit voorziet in een tweerichtingen fietspad op de nieuwe westelijke Keizersveerbrug ter vervanging van de bestaande eenrichtingen fietspaden op de bestaande Keizersveerbrug west en oost. Op de nieuwe oostelijke Keizersveerbrug wordt geen fietspad teruggebracht.</p>
	5	<p>Als Vereniging Hanks Belang maken wij ons wel zorgen over de geluidseffecten, er zijn dan aan de hand van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek wel extra voorzieningen getroffen om binnen de geluidsnormen te blijven maar wij zijn van mening dat met extra voorzieningen de geluidseffecten nog verder teruggedrongen kunnen worden. Als het geluidsniveau behoorlijk onder het huidige niveau gebracht kan worden zal dat alleen maar meer draagvlak creëren binnen de kern Hank en omwonenden.</p>	<p>De geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder wordt door de maatregelen die er getroffen worden en het handhaven van het bestaande scherm aan de westzijde, gemitigeerd, waarmee er aan de geldende geluidsnormen voldaan wordt. Naast het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaagse Zoab) en het realiseren van diverse schermen ter hoogte van de aansluiting Hank aan weerszijde van de A27, zullen de bruggen over de Bergsche Maas vervangen worden. Deze bruggen hebben beduidend betere akoestische eigenschappen en worden voorzien van stillere voegovergangen en tweelaags Zoab. Als gevolg van de deze maatregelen wordt het geluidproductieplafond naar beneden bijgesteld.</p>
	6	<p>Ook maken wij ons ernstige zorgen over de verslechtering van de luchtkwaliteit, wij zien dan ook graag verregaande maatregelen voor het tegengaan van de praktische verslechtering van de luchtkwaliteit. Teruggang is voor ons geen optie, vooruitgang is draagvlak.</p>	<p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnote voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer <b>henekt</b>.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma NSL-Rekentool versie 2015. Dit programma is door de rijksoverheid goedgekeurd voor gebruik als rekenprogramma voor standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor wegen in een stedelijke omgeving en standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen (waaronder snelwegen) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007. In de NSL-rekentool is voor de autonome situatie (2030) en de projectsituatie (2030) een model aangemaakt op basis waarvan de luchtkwaliteit langs de wegen is berekend. Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland etc) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.</p> <p>In het onderzoek voor de A27 Houten - Hoopolder is gerekend met de (destijds) meest actuele emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeersprognoses. In de fase van het TB is het project in aangepaste vorm opgenomen in het NSL. Gezien het voorgaande is in het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB een betrouwbaar beeld van de projecteffecten tot stand gekomen en beschreven. In de oplegnote voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen.</p>
	7	<p>In de huidige documenten is nog weinig vermeld over de esthetische uitstraling van de nieuwe A27 en dan met name over de kunstwerken en geluidschermen. Wij zijn van mening dat wij als naaste bewoners niet geconfronteerd willen worden met lelijke grauwe betonconstructies die door de tijd alleen maar afschuwwekkender worden en afbreuk doen aan de landelijke omgeving waarin wij wonen. We pleiten derhalve voor objecten met een frisse en ranke uitstraling waarin wellicht ook het opwekken van duurzame energie wordt ingepast.</p>	<p>De esthetische aspecten voor onder andere de kunstwerken worden uitgewerkt in het esthetisch programma van eisen (EPvE). Het EPvE maakt net als het Tracébesluit onderdeel uit van de contractstukken voor de uitvoerende partij. In het landschapsplan dat in het kader van het Tracébesluit is opgesteld wordt reeds ingegaan op de inrichtingsmaatregelen en de voorzienne vormgeving. Daar is onder andere aangegeven dat de nieuwe geluidschermen aan omevinszijde en aan wezijde worden voorzien van klimbeplanting.</p>
	8	<p>Alhoewel het al als gepasseerd station wordt gezien willen wij toch nogmaals onze zorg uitspreken over de zeer summiere variant voor uitbreiding van de A27. Deze variant is louter en alleen tot stand gekomen door buitenproportionele bezuinigingsdrift wat in onze ogen een totaal verkeerde insteek is voor het uitbreiden van een zeer belangrijke noord-zuid verbinding, de A27 is tenslotte één van de hoofdverkeersaders van ons land. Na realisatie van deze uitbreiding kan na 2025 dan ook snel pijnlijk duidelijk worden dat de uitbreiding niet toekomstbestendig genoeg blijkt en wellicht slechts een minimale verbetering biedt ten opzichte van de huidige situatie. Er worden nu weer spitsstroken aangelegd terwijl er al weer onderzoeken worden of zijn gestart om de 10 drukste spitsstrook routes om te gaan bouwen naar volwaardige rijstroken, waarom dan toch weer spitsstroken toepassen?</p>	<p>Als hoofddoelstelling voor het TB geldt dat de doorstroming op de A27 tussen de aansluiting Houten en het knooppunt Hoopolder zodanig verbeterd moet worden, dat in 2030 zoveel mogelijk wordt voldaan aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Om te kunnen beoordelen of voldaan wordt aan deze doelstelling is de reistijdfactor, de zogenaamde NoMo streefwaarde, uit de SVIR gebruikt. De voorgenomen maatregelen op de A27 Houten – Hoopolder hebben een positief effect op de reistijden. De meeste reistijdfactoren op de NoMo-trajecten Annabosch - Gorinchem en Gorinchem – Lunetten nemen in de projectsituatie (2030) ten opzichte van de referentiesituatie (2030) af. In twee gevallen blijven ze gelijk: Gorinchem – Lunetten in de ochtendspits en Gorinchem – Annabosch in de avondspits. Met uitzondering van het traject Gorinchem - Lunetten (oostbaan, ochtendspits) zijn alle reistijdfactoren in de projectsituatie lager dan de NoMo-streefwaarde van 1,5. Op het traject Gorinchem – Lunetten is de reistijdfactor 1,7 wat veroorzaakt wordt door de langere reistijd op de oostbaan tussen Everdingen en Houten. Dit wegvak valt buiten het door de Minister vastgestelde voorkeursalternatief. Oplossingen voor de verdere toekomst zijn vallen niet binnen de doelstelling en scope van dit TB. Voor de totstandkoming van het voorkeursalternatief wordt verwezen naar het punt hieronder.</p> <p>Vertrekpunt voor het TB is het door de minister in 2014 vastgestelde Voorkeursalternatief. Zie de 'Kamerbrief Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder' d.d. 18 april 2014 welke als bijlage bij de TB Toelichting is opgenomen. De vaststelling van het voorkeursalternatief is het resultaat van een verkenning naar en onderzoek van realistische alternatieven voor de wegverbreding. In de integrale afweging van de alternatieven zijn onder andere milieuaspecten, kosten, draagvlak en maatschappelijke kosten/ baten betrokken. In het voorkeursalternatief is o.a. het aantal rijstroken en de indeling van rijstroken vastgelegd. Zie <a href="https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf">https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Voorkeursalternatief%20A27_tcm21-31112.pdf</a> voor een schematisch overzicht van het Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief staat in de nu lopende Tracéwetprocedure niet meer ter discussie.</p> <p>Aanvullend daarop heeft de Minister op 20 februari 2017 besloten dat op het traject A27 Houten – Hoopolder drie bruggen worden vervangen; de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug.</p> <p>Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief is gekeken naar optimalisaties die binnen het gekozen alternatief én binnen het beschikbare budget mogelijk zijn. Het beschikbare budget is één van de randvoorwaarden voor dit project.</p> <p>Zie paragraaf 2.2.3 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op en onderbouwing van de gevolgde procedure. Daarnaast wordt verwezen naar het Trechteringsdocument, zie <a href="http://www.platformparticipatie.nl/1maae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf">http://www.platformparticipatie.nl/1maae%202%20-%20OTB%20-%20Trechteringsdocument_tcm318-375682.pdf</a></p>
	9	<p>Ook het besluit om knooppunt Hoopolder niet als volwaardige ongelijkvloerse kruising uit te gaan voeren maar de verkeerslichten te handhaven is in onze ogen een zeer onwenselijke situatie bij een kruising van 2 drukke snelwegen. De beoogde fly-over van west naar noord zal naar onze mening nauwelijks verlichting brengen in het dagelijkse fileleed en de zeer onveilige situaties van stilstaand verkeer op de vluchtstrook van de A27, met name van noord naar zuid voor de afslag naar de A59 in de ochtendspits. Veel inwoners van Hank staan daar ook regelmatig in een hachelijke situatie met gevaar voor eigen leven.</p>	<p>De opdracht vanuit het Ministerie van IenW is om –binnen taakstellend budget- de verkeersproblemen op de A27 aan te pakken tot en met het knooppunt Hoopolder (motie Kuiken). Het aanpassen van de A59 hoort niet tot de opdracht en valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Daarmee is het nu dus niet mogelijk om binnen dit TB een volwaardig knooppunt te realiseren. Met de uitwerking van de oplossing voor knooppunt Hoopolder in het kader van het project A27 Houten – Hoopolder heeft de minister ervoor gekozen zoveel mogelijk rekening te houden met de A59. Dat wil zeggen dat de nu te treffen maatregelen een eventuele toekomstige opwaardering naar een volledig knooppunt niet onmogelijk maken. Met het ontwerp van de verbindingsoog is hiermee rekening gehouden. Een motie in de Tweede Kamer (Van Aalst, 11 december 2017) om Hoopolder geheel vrij te maken van verkeerslichten heeft niet kunnen rekenen op een meerderheid.</p> <p>Door de maatregelen in het knooppunt wordt de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter. Daar profiteren de overige verkeersstromen (ook op de A59) van. Daarnaast loopt er vanuit de provincie Noord-Brabant een verkenning naar mogelijke verkeerskundige maatregelen aan de de noord-oostzijde van knooppunt Hoopolder om sluisverkeer te beperken.</p>
ZWE-00424	1	<p>Middels deze brief wensen wij een opsomming van enkele punten te geven in het kader van onze zienswijze op dit Ontwerptracébesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Behoud van de bewegwijzering</li> </ul> <p>Wij ontvangen graag de bevestiging van RWS dat de bewegwijzering naar onze restaurants en hotel, zowel langs de Rijksweg alsmede op het onderliggende wegnennet, behouden blijft.</p>	<p>In het Tracébesluit wordt de bewegwijzering langs de snelweg niet geregeld. Dit wordt in de uitvoeringsfase van het project nader uitgewerkt. De wens om de bewegwijzering naar de restaurants en hotel van inspreker te handhaven en/of terug te brengen wordt in de vervolgfase meegenomen.</p>
	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Behoud van het aantal parkeerplaatsen en vlaggenmasten</li> </ul> <p>In het Ontwerptracébesluit wordt een smalle strook van de te verwerven grond aangewend voor de verbreding sloot/berm langs de Zijkade. Dit gaat ten koste van de bestaande parkeerplaatsen en de opstelling van vlaggenmasten van inspreker. Dit is absoluut niet gewenst. Indien de reclamemast voor inspreker minder zichtbaar wordt, moet er door RWS onderzocht worden of deze op eigendom van RWS geplaatst kan worden.</p>	<p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Daarbij is het de insteek van Rijkswaterstaat om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de bestaande situatie, om het (nieuwe) ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden en impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Het ruimtebeslag op het betreffende perceel is nodig om het minimaal benodigde profiel met de watergang in het wegontwerp te kunnen realiseren. Aanpassing van het ontwerp is daarom niet mogelijk. In het kader van de grondvererving zullen met inspreker nadere afspraken worden gemaakt over de invulling van de vlaggenmasten en <b>parkeerterreinen</b>.</p> <p>De twee bomenrijen waar inspreker op doelt zijn uit het landschapsplan behorende bij het Tracébesluit verwijderd.</p>
	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vermijden belemmering van het zicht</li> </ul> <p>Langs een tweetal evenwijdig (oost-west) lopende sloten ten noorden van het Perceel worden, ter compensatie van te kappen bomen elders, twee dubbele bomenrijen geplaatst. Hierdoor zal het zicht op onze restaurants en hotel (die zich toch met name richten op de wegegebruikers) vanaf de A27 voor het van het noorden komende verkeer sterk worden verminderd. Dit is absoluut niet gewenst.</p>	<p>De twee bomenrijen waar inspreker op doelt zijn uit het landschapsplan behorende bij het Tracébesluit verwijderd.</p>
	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beperken van de geluidsoverlast</li> </ul> <p>Wij wensen bevestiging van RWS dat er adequate maatregelen zullen genomen worden om de geluidsoverlast tijdens en na de werken te beperken.</p>	<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlaawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verliezen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de <b>huurwerkzaamheden en het huusverkeer</b>.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (voorsnood voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
			<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (L<sub>den,gpp</sub> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De L<sub>den,gpp</sub> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>
	5	<p>Bereikbaarheid tijdens en na de werken Graag ontvangen wij vestiging van RWS dat tijdens de wegwerkzaamheden de restaurants en het hotel voor het wegverkeer permanent bereikbaar zullen blijven. Indien er op- en afritten zouden worden afgesloten, zal RWS voorzien in alternatieve toegangswegen en adequate bewegwijzering. Ook moet er voor gezorgd worden dat er tijdens de werken steeds voldoende parkeerplaatsen voorbehouden blijven.</p>	<p>Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 1. Hieronder wordt uitgelegd op welke wijze rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid tijdens de bouw van de verbreding.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het uitvoeringscontract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met betrokkenen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A27 Houten - Hooipolder starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2027-2029 oerreed.</p> <p>Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Het uitvoeren van de wegverbreding wordt binnen de TB-grenzen gerealiseerd. Als tijdens de uitvoering blijkt dat tijdelijk werkerrein op uw perceel gewenst is, zal de uitvoerend aannemer hierover met u in overleg treden.</p>
	6	<p>Tevens vragen wij een onderzoek door RWS of vanaf de nieuw aan te leggen rotonde er niet een directe afslag naar het Perceel kan worden gemaakt.</p>	<p>Het is vanwege ontwerprichtlijnen niet mogelijk de door u gewenste aansluiting op een verkeersveilige manier te realiseren. Het aanpassen van het onderliggend wegennet waaronder het aanbrengen van nieuwe perceelsluitingen die niet direct door de verbreding van de A27 worden geraakt, vallen buiten de scope van het project.</p>
	7	<p>Tenslotte gaan we er van uit dat inspreker afdoende zal gecompenseerd worden voor (i) de (geluids)overlast wegens de werkzaamheden, (ii) de eventuele (tijdelijke) omzetting van de werkzaamheden, (iii) de schade door belemmering van het zicht, (iv) imagoschade door de werkzaamheden en (v) de kosten voor (juridische) adviseurs.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 4 en zienswijzepunt 5.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00431	1	<p>Om de navolgende redenen kunnen cliënten zich met dit ontwerpbestemmingsplan niet verenigen.</p> <p>I Nadelige gevolgen exploitatie melkveehouderij A. Verlies landbouwgrond Voor de beoogde ligging en realisering van het tracé en bijbehoren is bedrijfsgrond benodigd van cliënten. Dit betreffen oostelijk en westelijk gelegen perceelsdelen van de bedrijfskavel, kadestraal bekend als gemeente Raamsdonk, Sectie K, perceelnummers 216 en 217. Perceelnummer 216 kent een grootte van 02.56.00 ha en perceelnummer 217 kent een grootte van 03.31.00. Van perceelnummer 216 dient voor de beoogde ligging en realisering van het tracé bedrijfsgrond te worden verworven ter grootte van 00.21.40 ha en van perceelnummer 217 betreft het een te verwerven oppervlakte van 00.18.26 ha. In totaliteit hebben de percelen met perceelnummer 216 en 217 een totale oppervlakte van 05.87.00 ha, waarvan 00.39.66 ha dient te worden verworven. Ter illustratie zijn beide grensovereenstemmingsformulieren d.d. 22 januari 2016 bijgevoegd als bijlage 2A en 2B. Deze percelen worden aangewend als graslanden. Voorts verliezen cliënten nog een perceel landbouwgrond dat zij in bruikleen hebben. Dit perceel is gelegen aan de Werkkampseweg te Raamsdonksveer en heeft een grootte van 03.89.00 ha. Ter illustratie is een kaart bijgevoegd waarop dit perceel is weergegeven, zie bijlage 3.</p> <p>Aangezien cliënten een melkveehouderij exploiteren en recentelijk door de overheid de verplichting van de zogeheten grondgebondenheid voor melkveehouderijen is opgelegd zal dit gegeven met zich meebrengen dat cliënten in de toekomst minder koeien zullen mogen houden. En dat terwijl cliënten juist enkele jaren geleden nog (forse) investeringen hebben gedaan in de bedrijfsvoering. Zo is in 2012 een nieuwe melkveestal gerealiseerd en in 2015 zijn landbouwgronden aangekocht. Verkleining van de huiskavel en de landbouwgronden is voor cliënten om deze redenen onbespreekbaar.</p> <p>Te dien aanzien wensen cliënten nog op te merken dat een compensatie in vervangende landbouwgrond de voorkeur verdient boven een financiële compensatie en dat zij ervan uitgaan dat, indien door uw overheid desondanks tot verwerving/onteigening zal worden overgegaan, zij volledig schadeloos zullen worden gesteld.</p>	<p>Ten opzichte van het OTB is het ontwerp aangepast (zie Nota van Wijziging voor een toelichting hierop) ter plaatse van het perceel dat uw cliënt in bruikleen heeft. Dit perceel wordt geheel aangekocht door Rijkswaterstaat.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft het ontwerp zodanig vormgegeven dat daarbij zo min mogelijk ruimtebeslag nodig is. Het is onvermijdelijk dat daarbij eigendommen geraakt worden. Ter hoogte van het perceel van inspreker is dit het geval. Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan.</p> <p>De minnelijke verwerving en, als partijen geen overeenstemming weten te bereiken, een onteigeningstraject, staan los van de rechtmatigheid van het Tracébesluit. Bezwaren van inspreker ten aanzien van de grondverwerving kunnen in een eventuele procedure inzake de onteigening worden ingebracht.</p>
	2	<p>Toename sluipverkeer Omdat bij de verbreding van de A27 de aanpak van het knooppunt 'Hooipolder' niet volledig wordt aangepakt ontstaat daardoor meer (sluip)verkeer in de kernen en met name in de Kerklaan. Dit wordt ook door het ministerie onderschreven in de toelichting van het OTB, zie hoofdstuk 4.2.7, p. 44: "In het deelrapport verkeer is ingezoomd op de betreffende locaties en is nagegaan of de toekomstige intensiteiten na realisatie van het project A27 Houten-Hooipolder de principes van Duurzaam Veilig voor de betreffende wegen overschrijden. Dit is niet het geval, behoudens bij de Kerklaan in Raamsdonksveer"</p> <p>Dit heeft tot gevolg dat de melkveehouderij van cliënten minder goed bereikbaar wordt, waardoor zij hogere kosten dient te maken voor o.a., transport en het inschakelen van de loonwerker.</p>	<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>

ID	Volgnr. Zienswijzepunt	Antwoord
	<p>3 C. Natuurcompensatie</p> <p>Vermindering gewasopbrengst en verstoring bedrijfsvoering</p> <p>Ten oosten/noordoosten van de percelen met perceelnummers 216 en 217, parallel aan de Zuideindseweg, en westelijk/zuidwestelijk van de percelen met de perceelnummers 223 en 224 is conform het OTB voorzien in natuurcompensatie. Ook is voorzien in natuurcompensatie ten zuiden van het pachtperceel met perceelnummer 277. Dit perceel wordt al zeer lange tijd door de familie Van Strien gepacht en is thans in eigendom van de hervormde gemeente Raamsdonk. Ter illustratie is een kaart bijgevoegd waarop de percelen van cliënt staan weergegeven, zie bijlage 4. Middels deze natuurcompensatie zal worden voorzien in de aanplant van bomen. Dit zal een verminderde exploitatie van de graslanden met zich meebrengen. Bladafval en schaduwwerking zorgen voor een verminderde gewasopbrengst door verstikking, vernatting en een lagere temperatuur op de grond en in de bodem. Daarnaast zorgen de nieuw aan te planten bomen voor wateronttrekking in de bodem door de boomwortels. Hierdoor kan het grasgewas zich moeilijker handhaven ten opzichte van (on)kruiden en mosachtigen. Daarnaast gaat het drogen van het grasgewas tot hooi veel moeizamer. Het binnenhalen van een snede hooi in de nazomer is dan zonder meer niet meer mogelijk. Tevens wordt door aanplant op de oost/noordoostzijde van de percelen met perceelnummers 216 en 217 (hagenoeg) maximale schaduwwerking bewerkstelligd. Dit brengt met zich mee dat ter hoogte van de natuurcompensatie rekening dient te worden gehouden met een strook grond van ca. 10 meter dat niet tot nauwelijks bewerkbaar zal worden. Naast een verlies van landbouwgrond ten behoeve van sec de aanleg van natuurcompensatie dient ook met het verlies van landbouwgrond als direct gevolg van deze aanplant door schaduwwerking en vernatting óók rekening te worden gehouden. Dat terwijl het doel bij natuurcompensatie tevens is, althans zou moeten zijn, om grondeigenaren, en met name agrarische ondernemers, zoveel mogelijk te ontzien. Voorts wordt de natuurcompensatie deels gerealiseerd op een locatie waar nu een brede dam is gesitueerd (zie bijlage 4). Hierdoor zal een groot deel van de dam onbereikbaar en dus onbruikbaar worden. Ook zal dit betekenen dat een smal gedeelte van de dam intensief zal worden gebruikt hetgeen structurele schade aan de dam met zich mee zou kunnen brengen. Het is evident dat cliënten door de beoogde locatie voor natuurcompensatie in onevenredige mate in hun bedrijfsvoering worden geschaad.</p>	<p>De betreffende natuurcompensatie is in het Tracébesluit verplaatst naar de gronden die in eigendom zijn van de gemeente en aan de zuidzijde is de bomenrij ingekort. De percelen van inspreker worden dan ook niet meer geraakt. Mocht u desondanks van mening zijn dat u schade lijdt als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder, dan kunt u een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunt 2.</p>
	<p>4 Onderhoud en beheer houtwal/boomaanplant</p> <p>Uit de ontwerpplannen blijkt niet op welke wijze de houtwallen/boomaanplant worden beheerd en onderhouden. De houtwallen/boomaanplant vormen geen samenhangend geheel met de A27. Voor Rijkswaterstaat behoren deze elementen uit het ontwerpplan niet tot haar primaire taak, zijnde het berijdbaar houden van A27 en haar knooppunten. Door de gescheiden ligging tussen de houtwallen/boomaanplant en de A27 kan het onderhoud buiten het zicht van de wegbeheerder raken. Het gevaar bestaat dan dat onderhoud aan de houtwal/boomaanplant slechts in zeer beperkte mate wordt uitgevoerd. Aannemelijk is dat het beheer door de gemeente Geertruidenberg zal dienen te worden uitgevoerd. De ervaring leert echter dat de gemeente niet altijd, of niet tijdig, overgaat tot het onderhouden en snoeien van bomenrijen langs afgelegen landschappelijke wegen met een beperkt infrastructureel belang. Gebrekkelijk onderhoud zorgt voor overwaaiend onkruidzaad, overhangende takken en uiteindelijk takken en bomen die bij zware wind kunnen afbreken en omvallen op de percelen van cliënten. Cliënten vrezen hierdoor voor verkeersonveilige situaties en een vergroting van de hiervoor vermelde negatieve gevolgen ten aanzien van de verminderde exploitatie.</p>	<p>De houtwallen die in het OTB ter hoogte van het knooppunt Hooipolder waren gesitueerd, zijn uit het ontwerp verwijderd en verplaatst naar de locatie van de voormalige spoorlijn 'Halve Zolenpad'. De bomen zijn op deze locatie aangebracht op gronden die in eigendom zijn van de gemeente Geertruidenberg. Beheer en onderhoud op particuliere percelen is derhalve niet meer aan de orde.</p>
	<p>5</p> <p>Alternatieve locatie(s) voor inpassingsdoelinden natuur/natuurcompensatie</p> <p>Voor de beoogde aanleg van deze houtwallen/bomen wordt verwezen naar een structuurvisie die in 2015 door de gemeente Geertruidenberg is vastgesteld. Een structuurvisie heeft formeel geen bindende rechtskracht en vormt derhalve niet de sluitende juridische basis voor het kunnen realiseren van de houtwallen/boomaanplant. In het bewonersoverleg in het kader van de Structuurvisie Geertruidenberg 2030 is het doel geuit om de A27 aan het zicht te onttrekken door het aanleggen van een groenvoorziening direct langs de verbingsboog Zonzeel-Utrecht van het knooppunt Hooipolder. Rijkswaterstaat geeft aan om de passanten vanaf de A27 het zicht op het polderlandschap te laten behouden. Beide doelstellingen staan haaks op elkaar. Het uitgangspunt dat geuit is in het bewonersoverleg strookt niet met de locaties voor de onder nummer 37 en 39 aangeduide houtwallen/boomaanplanten en andere houtwallen/boomaanplanten welke in het OTB zijn opgenomen. Deze houtwallen/boomaanplanten zijn immers niet direct naastgelegd aan de A27 gesitueerd. Dit zou geleid tot dit uitgangspunt en hetgeen hiervoor is opgenomen een veel logischere locatie zijn voor de geplande natuurcompensatie.</p>	<p>De houtwallen waar inspreker op doelt zijn in het Tracébesluit verplaatst naar de oude spoorlijn 'Halve Zolenlijn' en liggen derhalve niet meer op de percelen van inspreker. Voor de landschappelijk inpassing van het wegontwerp wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een groene inpassing in stedelijke gebieden. Op plekke waar openheid van het landschap karakteristiek is wordt dit gerespecteerd en waar nodig versterkt. De verbingsboog bevindt zich in een open landschap. Het is daarom niet wenselijk om deze te voorzien van een parallel lopende bomenrij.</p>
	<p>6 D. Toename verhard oppervlak</p> <p>Door de toename van verhard oppervlak in de omgeving, welke ten koste gaat van landbouwgrond, vrezen cliënten voor een toename van de afvoer van water waardoor de watergangen meer zullen worden belast met nattere percelen en een verminderde exploitatie daarvan als gevolg. Recente gebeurtenissen tonen aan dat de klimaatveranderingen reeds zichtbaar zijn en dat regenbuien in langere perioden en in heviger mate plaats (kan) vinden. Een oede afwatering en een deuddelijke waterbering welke inspeelt op deze klimaatverandering is dan ook van groot belang.</p>	<p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd in de berm en deels opgevangen door de aanwezig watergang.</p> <p>De toename aan verharding voor de verbreding van de A27 kan leiden tot versnelde afvoer van hemelwater naar het watersysteem en daarmee tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Dit betreft echter effecten die ook zouden optreden zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Om het effect van de afname van het waterbergend vermogen te mitigeren wordt extra oppervlaktewater (extra ruimte voor waterberging) in het peilgebied aangebracht. De hoeveelheid waterberging die ter compensatie aangelegd moet worden vloeit voort uit beleid van het waterschap waarin rekening is gehouden met veranderingen van het klimaat.</p>
	<p>7 II Nadelige gevolgen woon- en leefklimaat</p> <p>Door de beoogde ligging van het tracé zal het tracé (een stuk) dicht bij de huiskavel komen te liggen. De A27 is een veelgebruikte en belangrijke verkeersader. Uit het OTB en de bijbehorende MER blijkt dat de intensiteit van het verkeer zal toenemen en dat dientengevolge ook de geluidsoverlast en de hoeveelheid fijn stof toenemen, maar dat ook het uitzicht wordt verminderd door de realisatie van het beoogde tracé. Cliënten achten dit een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.</p>	<p>Alle effecten van het project A27 Houten - Hooipolder zijn onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de Deelrapporten bij het TB. De toetsing heeft volgens het wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken of voorkomen, zijn deze opgenomen in het TB. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd en de maatregelen zijn geborgd. Met de maatregelen zoals opgenomen in het TB wordt voldaan aan de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het woon- en leefklimaat. Als inspreker van mening is door een verslechtering van zijn situatie schade te lijden, kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling, zie paragraaf 2.9 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>8</p> <p>Ten aanzien van de toename van fijn stof wordt deze door het ministerie veronachtzaamd en/of gebagatelliseerd. Ten onrechte, aangezien de toekomstige technologische ontwikkelingen naar de stellige overtuiging van cliënten schromelijk worden overschat. Naar de mening van het ministerie zullen de technologische ontwikkelingen in de nabije toekomst tot een veel schoner wagenpark leiden. Het verleden heeft aangetoond dat de rooskleurige prognoses niet worden gehaald, zie onder andere de klimaatdoelstellingen en dat tevens de autoindustrie een stuk minder schoon is gebleken dan lange tijd werd gedacht getuige het dieselschandaal. Te makkelijk wordt uitgegaan dat het wagenpark met meerdere procenten zal toenemen terwijl afgelopen 6 jaar heeft laten zien dat er weliswaar verandering plaats vindt, maar dat thans de toename geleidelijk plaatsvindt en er nog immer minder dan 100.000 geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland aanwezig zijn. Cliënten zetten dan ook grote vraagtekens bij al te rooskleurige vergezichten en achten het onderzoek en de prognoses niet in lijn met de behaalde resultaten in het verleden. Daarbij verdient nog opmerking dat de elektrische voertuigen in het begin in hoge mate gesubsidieerd, cq. fiscaal ontlast werden, maar dat meer en meer wordt gelijk getrokken en in de nabije toekomst zal komen te verdwijnen. De verwachting is gerechtvaardigd dat het wagenpark voor de korte en middellange termijn voor het overgrote deel nog uit vervuulende benzine en dieselmotoren zal bestaan.</p>	<p>De Europese normen worden in Nederland bijna overal gehaald. Het landelijk beleid wordt dan ook meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van voor-komen van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen, wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p>
	<p>9 Voorts achten cliënten ook de toename van de geluidsoverlast onaanvaardbaar. Cliënten ondervinden reeds in hoge mate geluidsoverlast van het huidige tracé van de A27. Het zou de overheid sieren als zij deze plannen zouden aanwenden om te dien aanzien verlichting in de overlast aan te brengen opdat zodoende op het gebied van geluid de overige negatieve omgevingsrechtelijke aspecten (toename fijn stof, verminderd uitzicht en onteigening gronden) zouden kunnen worden gecompenseerd. Verdergaande reducerende maatregelen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een geluidswal, achten cliënten dan ook alleszins redelijk te noemen aangezien voor een groot deel van de inwoners van Raamsdonk de geluidwaarden als hoog tot zeer hoog zijn aan te merken. Thans wensen cliënten nog aan te geven dat zij zich beraden om een akoestisch deskundige in te schakelen om de akoestische resultaten en het uitgevoerde onderzoek te laten toetsen. Zij behouden zich dan ook het recht voor om de zienswijze in een later stadium aan te vullen.</p>	<p>De A27 (inclusief de nieuwe verbingsboog Zonzeel richting Gorinchem) wordt voorzien van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab). Daarnaast wordt er langs de verbingsboog ter hoogte van de Kerklaan een 2 meter hoog geluidscherm gerealiseerd. Hiermee wordt de geluidstoename als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder gemitigeerd en wordt het geluidproductieplafond ter plekke naar beneden bijgesteld.</p>

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00432	1	<p>Reactie op hoofdlijn</p> <p>Onze zienswijze heeft betrekking op de onderstaande vier hoofdonderdelen:</p> <p>1- Algemeen</p> <p>Wij signaleren de volgende algemene onvolkomenheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De afstemming tussen de diverse documenten van het Ontwerp Tracébesluit is helaas niet optimaal. Bijvoorbeeld het aangeven van een te dempen watergang op een detailkaart, terwijl in het deelrapport water is aangegeven dat dezelfde watergang nog in gebruik blijft. Een ander voorbeeld is het specificeren en opnemen van de watercompensatie per peilgebied op de detailkaarten van het Ontwerp Tracébesluit; het inzicht hierin ontbreekt. Graag zien wij meer eenduidigheid in de verschillende documenten.</li> <li>Het ontbreken van de voorzieningen van Waterschap Rivierenland vooral op de detailkaarten van het ontwerp. Onderdelen van onze voorzieningen die binnen de projectgrenzen van de verbreding van de A27 vallen zijn helaas niet opgenomen. Bijvoorbeeld een rioolperleiding van ons waterschap ligt ten westen van de A27 tussen hectometerpaal 33,4 en 33,9. Deze persleiding steekt de snelweg over naar de oostzijde bij hectometerpaal 33,9. Een ander voorbeeld is de rioolperleiding die de A27 oversteekt ter hoogte van hectometerpaal 23,9. Wij zijn uiteraard bereid om u hierover nader te informeren.</li> </ul> <p>2- Watersystemen en waterketen</p> <p>Op een groot deel van onze inbreng op het gebied van watersysteem/waterketen hebben wij geen (concrete) reactie ontvangen. Hierdoor bestaat er bij ons onzekerheid over het al dan niet waarborgen van de waterschapsbelangen in het ontwerp.</p> <p>De openstaande zaken voor watersystemen/waterketen hebben betrekking op de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Duurzaamheid van het beheer en onderhoud van de watersystemen rondom de A27 na de verbreding. Er wordt onvoldoende inzicht geboden of er voldoende ruimte is gereserveerd om maatregelen aan te leggen en of de uiteindelijke situatie duurzaam kan worden onderhouden. Graag zien wij meer onderbouwing, inclusief ondersteunend kaartmateriaal (dwarsprofielen), op dit vlak.</li> <li>Het ruimtebeslag.</li> </ul> <p>Naast duurzaam onderhoud, speelt ook de uitbreiding van het watersysteem een rol. In de huidige situatie is niet goed te controleren of het ruimtebeslag voldoende is om maatregelen, conform de keur en het (bouw)beleid van het waterschap, uit te voeren. Denk hierbij aan de juiste breedte van watergangen en de aanleg van kunstwerken, zoals duikers.</p> <p>Ook is het effect van de verbreding op het functioneren van het watersysteem, deels in combinatie met andere ontwikkelingen die plaatsvinden binnen de omgeving van de A27 (zoals de aanleg van afrit Gorinchem Noord), tijdens het Ontwerp Tracébesluit niet in beeld gebracht. Zo kunnen bredere watergangen leiden tot een groter watertransport en het is de vraag of de aangegeven duikers dit aan kunnen. Consequentie kan zijn dat er meer, grotere en/of langere duikers nodig zijn of dat er een groter bergend vermogen in het water zelf nodig is (meer berging en/of aanleg stuwen om het watertransport te sturen).</p> <p>De staat van (onderhoud van) de duikers onder de A27 in de huidige situatie is niet in beeld gebracht tijdens de Ontwerp Tracébesluitfase. Tijdens het onderzoek dat ons waterschap uitvoert naar de wateroverlast in Alm en Biesbosch heeft inspectie plaatsgevonden van de duikers onder de A27 ter hoogte van Alm en Biesbosch. Bij een aantal locaties is gebleken dat de duiker niet meer naar behoren functioneert. Als voorbeeld kunnen wij de duiker noemen met de code K-48 (detailtekening 16 van 19) ter hoogte van hectometerpaal 23,2 bij Hank. Wellicht heeft ook dit effecten op de projectgrens c.q. het ruimtebeslag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De interactie tussen de verbreding van de A27 en noodzakelijke maatregelen die vanuit het watersysteem in beeld zijn.</li> </ul> <p>Wij denken hierbij aan maatregelen als vergroten van duikers om wateroverlast te voorkomen. Ook de aanleg van een nieuwe persleiding speelt een rol.</p> <p>Wij werken daarnaast samen met u en gemeenten Gorinchem en Giessenlanden aan de aanleg van de nieuwe afrit Gorinchem Noord. Het is van belang om het effect van de totale infrastructurele ingreep, dus zowel de verbreding van de A27 als de aanleg van de nieuwe afrit, op het watersysteem scherp in beeld te brengen. Daarnaast zal het watersysteem continu moeten blijven functioneren, zowel tijdens als na de realisatie van beide projecten.</p> <p>Afstemming is cruciaal en wij vragen dan ook om meer aandacht voor dit onderdeel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eigendommen Waterschap Rivierenland.</li> </ul> <p>Er is onvoldoende duidelijkheid over het gebruikmaken van de eigendommen van Waterschap Rivierenland ten behoeve van de uitvoering van maatregelen uit het Ontwerp Tracébesluit, zoals boscompensatie. Afstemming hierover is nog nodig.</p>	<p>De genoemde zienswijzepunten zijn in een reeks van gesprekken tussen Rijkswaterstaat en Waterschap Rivierenland besproken en het waterschap is betrokken bij de totstandkoming van het TB. Het waterschap heeft ingestemd met het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB (positief wateradvies).</p>

## 4 Specifieke beantwoording zienswijzen OSP

Vanaf de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de beantwoording van alle ingediende zienswijzen op het ontwerp saneringsplan (OSP). Alle indieners van de zienswijzen krijgen daarnaast persoonlijk per post de beantwoording van de door hen ingediende zienswijze.

ID	Volgnr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00009	1	Geen schermen en groen op de brug en langs Houten  Breng het geluidsniveau terug op het niveau van 1988 toen het huis werd gekocht.	<p>Ter hoogte van Houten wordt op de westelijke rijbaan van de A27 ten noorden (km 68,4-67,45) en ten zuiden (km 67,18-64,90) van de brug geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) aangebracht. Op de brug zelf en op de oostelijke rijbaan aan weerszijde van de Houtensebrug hoeven er, zoals het uitgevoerde akoestische onderzoek laat zien, geen geluidreducerende maatregelen getroffen te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Ter hoogte van de aan te passen westelijke aansluiting Houten wordt er extra groen aangebracht. De oostelijke rijbaan ter hoogte van Houten valt buiten de scope van het project A27 Houten-Hoopolder. Dit betekent dat deze rijbaan niet aangepast wordt en er aan deze kant ook geen groen gerealiseerd wordt. Tenslotte is volgens de Wet milieubeheer niet de aankoopdatum van de woning, maar de situatie in het geluidregister maatgevend voor het treffen van geluidmaatregelen.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidreducerende maatregelen nader onderzocht.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) oelijk blijft of afneemt, zal dit bina altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>
	2	Waardevermindering huis.	Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.
ZWE-00010	1	de a 27 ligt nu al van s'ochtends 5 tot s'avonds laat als een grommende tijger lawaai te maken. Hierdoor ontstaat gebrek aan nachtrust door lawaai en continu grommende snelweg. Graag goede isolatie weg en geluidschermen!	Ter hoogte van Houten wordt op de westelijke rijbaan van de A27 ten noorden (km 68,4-67,45) en ten zuiden (km 67,18-64,90) van de Houtensebrug geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) aangebracht. Op de brug zelf en op de oostelijke rijbaan aan weerszijde van de brug hoeven er, zoals het uitgevoerde akoestische onderzoek laat zien, geen geluidreducerende maatregelen getroffen te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Bij de berekening van de geluidbelasting wordt conform de wettelijke beoordelingsmethodiek rekening gehouden met mogelijke slaapverstoring door het geluid van de weg. Dit gebeurt door voor de avondperiode (19-23u) een toeslag van 5 dB en voor de nachtperiode (23-7u) een toeslag van 10 dB op het gemiddelde geluidniveau toe te passen. De geluidberekeningen laten zien dat de toetswaarde (de vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 55 dB na realisatie van de A27 gelijk blijft.
	2	het schoonmaken van huisgevel en dakgoten laat nu steeds al zien hoeveel fijnstof en gruis er overal van de wg afkomt! dat was vroeger niet, maar wordt nu steeds erger!	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op het OTB. Volledigheidshalve wordt voor de effecten op de luchtkwaliteit verwezen naar de beantwoording in hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en de beantwoording hieronder.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
ZWE-00011	1	Het huidige geluidsscherm aan de zuidzijde van Nieuwendijk gaat te snel omlaag en stopt te vroeg in de huidige situatie. Hierdoor is er voor de straten Dijkje, Buitenkade en Rijksweg met enkele honderden woningen nu reeds sprake van ernstige geluidsoverlast bij oostelijke tot zuidelijke windrichting. In de rapportages wordt dit te grof -trajectgebonden- benaderd, waardoor de lokale situatie met urgentie voor betere geluidsreductie niet gesignaleerd wordt - ondanks signalen hiervoor op bewonersavonden. De gehanteerde methodiek ziet lokale effecten over het hoofd.  De huidige situatie met geluidsoverlast wordt niet opgeheven en mogelijk verergerd. Enkel dubbellaags zoab zal de toename van verkeer plus de huidige overlast niet wegnemen.  Verzoek tot verlengen geluidsscherm van 5m hoogte met minimaal 250 m in zuidelijke richting aan westzijde A27 bij kern Nieuwendijk aansluitend op bestaand scherm om inwaaiend geluid te minimaliseren. Dit is een wens van de hele buurt- buurtvereniging de Buitenbeentjes.	In het kader van het project A27 Houten-Hoopolder zal er ter hoogte van Nieuwendijk geluidreducerend asfalt (2LZoab) toegepast worden. Daarnaast zal het bestaande scherm van 0,5 tot 2,7 meter hoogte aan de westzijde van de A27 ten zuiden van de aansluiting vervangen worden door een scherm van 3 tot 5 meter hoogte. Dit scherm heeft een lengte van 572 meter, circa 150 meter langer dan in het OTB was voorzien en circa 180 meter langer dan het bestaande scherm.
ZWE-00023	1	De overweldigende hoeveelheid informatie beschikbaar op de website maakt het voor een gewone burger onmogelijk hier een zinnig antwoord op te geven. Heel jammer dat er geen fatsoenlijke samenvatting beschikbaar is of (indien die er wel is) niet is te vinden.	Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.
	2	Betreft de ' Houtense Brug' over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze valt net binnen het tracé. Deze brug ligt hoog boven het kanaal en veroorzaakt daarmee zeer veel geluidsoverlast in de wijken van Houten die aan de noord-oost zijde van deze brug zijn gelegen. Met name vrachtverkeer en motoren zijn zeer goed te horen, vooral op de 1e verdieping van een woning waar veelal net de slaapkamers zijn. Erg hinderlijk als het verkeer in de ochtendspits vroeg op gang komt, maar ook op andere momenten van de dag. Bovendien is west of zuid-west de heersende windrichting en dus wordt het geluid extra ver meegenomen de bebouwde kom in. Bovenstaande geldt natuurlijk ook voor fijnstof. Dit probleem wordt nergens onderkend in het ontwerpbesluit en dus worden er ook geen maatregelen genomen hetgeen ik zeer betreurt. Rijkswaterstaat claimt rekening te houden met de belangen van de burger, maar doet in de praktijk geen streep meer dan de wet verplicht. Omdat deze zaken over het hoofd zijn gezien komen ze ook nergens voor in het ontwerp saneringsplan.  ik ondervind dan ook schade op het gebied van welzijn (geluidshinder) en gezondheid (fijnstof).  Ik verzoek Rijkswaterstaat naar aanleiding van de genoemde overlast inzake geluid en fijnstof passende maatregelen te nemen zodanig dat de hinder en gezondheidsrisico's beduidend afnemen in vergelijking tot het huidige niveau in de wijken van Houten gelegen aan de (noord-) oostzijde van de brug.	<p>De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit laten zien dat er voor geluid en luchtkwaliteit voldaan wordt aan de wettelijke normen. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 48 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten niet toenemen.</p> <p>De bestaande Houtensebrug wordt gehandhaafd. Wel wordt de brug aan de westzijde uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het Tracébesluit toont aan dat er ter plekke van de Houtensebrug geen sprake is van overschrijdingen van toetswaarden en er derhalve geen geluidbeperkende maatregelen getroffen hoeven te worden om aan de geldende geluidnormen te voldoen. Ten noorden van de Houtensebrug zal op de westelijke rijbaan in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder van km 67,4 tot en met 68,4 geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) gerealiseerd worden. Met deze maatregel wordt ook ten noorden van de Houtensebrug aan de geldende geluidnormen voldaan.</p> <p>Tenslotte zal er in het kader van het project A27/A12 Ring Utrecht tussen de aansluiting Houten en Bithoven op beide rijbanen van de A27 tweelaags Zoab gerealiseerd worden.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Voor een uitleg over de gezondheidsrisico's wordt verwezen naar hoofdstuk 2.5.2. van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	3	Ik mis maatregelen op de Houtensebrug die de huidige geluidshinder doen verminderen. In het Geluidsplan 'A2/A27 Everdingen - Lunetten', vastgesteld op 12-06-2015, wordt dit punt nog wel aangehaald bij hoofdstuk 5.3. Daar wordt gesteld dat ZOAB technisch niet toepasbaar is op de brug. Mondeling werd mij medegedeeld dat dit ook gold voor een geluidsscherm. Echter, nu lees ik in hoofdstuk 3.2 van het rapport Akoestisch onderzoek OTB/MER A27 Houten - Hoopolder (Hoofdrapport) dat de westelijke brug wordt verbreed t.b.v. een extra rijstrook. Als dat technisch kan, kan dus ook de oostelijke brug zodanig worden aangepast zodat ZOAB en/of een geluidsscherm toegepast kunnen worden. M.i. is niet technisch aangetoond dat dit onmogelijk is.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 2.
ZWE-00025	1	De bestaande geluidswal in Meerkerk moet worden uitgebreid in zuidelijke richting (de andere zijde van het viaduct richting Gorinchem). De reden hiervoor is dat er nu te veel lawaai over de Blommendaal binnenkomt naar de woonwijk toe. De groene geluidswal, vanaf de snelweg gezien, is weggehaald; hierdoor kan te veel lawaai worden geproduceerd. Deze klacht is al meerdere malen ingebracht bij de gemeente Zederik.	<p>Er is bij ons niets bekend over een groene geluidwal die in het verleden weggehaald is. Mogelijk bedoelt u het snoeien en deels kappen van de beplanting langs de Blommendaal door de gemeente in 2013. Van beplanting is overigens wetenschappelijk niet vastgesteld dat dit tot een geluidafname leidt tenzij het om een aanzienlijk bosperceel gaat hetgeen hier niet het geval is. Het recent opgehoogde geluidsscherm ten noorden van de Blommendaal maakt onderdeel uit van de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder. De berekeningen laten zien dat de geldende geluidnormen (ter hoogte van Blommendaal) niet overschreden worden. Dit betekent dat er naast het bestaande geluidsscherm aan de oostzijde van de A27 ten noorden van de Blommendaal en het, in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder, te realiseren geluidreducerend asfalt op de westelijke rijbaan geen extra geluidmaatregelen getroffen hoeven te worden.</p> <p>Zoals beschreven is in paragraaf 2.6.1 van de Nota van Antwoord hoeven maatregelen niet tot elke prijs genomen te worden en kan in bepaalde situaties een afweging worden gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidswinst die behaald wordt. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties dat mogelijk is. In het akoestisch deelrapport Specifiek (TB) en het Hoofdrapport akoestisch onderzoek sanering (SP) zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zo genoemde jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).</p>



			De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet geneoq, in het model inqevoerd.
			Bij nieuw te bouwen geluidschermen wordt de weqzijde van de geluidschermen absorberend uitaevoerd. Dit zorat ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt qeabsorbeerd.
			De Wet- en regelqevinq die bepaalt of geluidsmaatregelen aan de orde zijn is beschreven in hoofdstuk 2.6.2 van de Nota van Antwoord.
ZWE-00026	1	Een aanvullend stuk geluidsscherm ontbreekt aan de noordzijde van de gehele autoweg vanaf het viaduct van de rijksweg 27 tot aan het eerste geluidsscherm bij de boerderij (kilometerpaaltjes 50.0 tot 50.6). Daardoor is de geluidsbelasting onaanvaardbaar. De eigen metingen liggen soms tussen de 80 en 85 dB.	<p>Zoals beschreven is in paragraaf 2.6.1 van de Nota van Antwoord hoeven maatregelen niet tot elke prijs genomen te worden en kan in bepaalde situaties een afweging worden gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidswinst die behaald wordt. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties dat mogelijk is. In het akoestisch deelrapport Specifiek (TB) en het Hoofdrapport akoestisch onderzoek sanering (SP) zijn deze afweinoen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties. hoogte en lengte van schermen.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zo genoemde jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).</p> <p>De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet geneoq, in het model inqevoerd.</p> <p>Bij nieuw te bouwen geluidschermen wordt de weazijde van de geluidschermen absorberend uitaevoerd. Dit zorat ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt qeabsorbeerd.</p> <p>De Wet- en regelgeving die bepaalt of geluidsmaatregelen aan de orde zijn is beschreven in hoofdstuk 2.6.2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hoopolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukten en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoor geluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p>
ZWE-00028	1	<p>Dit aanvulling op de mondelinge zienswijze voor voornoemd ontwerp tracébesluit. De woning van inspreker is een voorhuis op 350 m2 grond. De woning beschikt over een kleine tuin op het noord-westen. Dat is de zijde van de rijksweg waar ook de werkzaamheden gaan plaatsvinden. Zoals de plannen nu zijn moet inspreker een gedeelte van de tuin afstaan. Inspreker wordt onevenredig zwaar getroffen door uw plannen.</p> <p>Bij uitvoering zou de beschutting van de woning door bomen en struiken verloren gaan. De toename van geluid, schadelijke stoffen en andere hinder nemen onevenredig toe. Kan het niet anders?</p> <p>De kruising ter plaatse is complex. Er is een T-splitsing van Broekseweg en Parallelweg, terwijl onder de Rijksweg A27 een fietstunnel is gemaakt. De kruising is ter plaatse vrij onoverzichtelijk en wordt ervaren als gevaarlijk. Dit is ook onderkend door het waterschap Rivierenland, die recent (ongeveer 3 jaar geleden) het kruispunt heeft aangepast. Op grond van de huidige plannen zou die aanpassing ongedaan worden gemaakt en de gevaarlijke situatie weer tot stand worden gebracht. Een betere oplossing zou zijn om de fietstunnel te verlengen, zodanig dat de kruising tussen Parallelweg en fietspad ongelijkvloers wordt. Fietsers (m.n. schoolgaande kinderen) kunnen dan onder de (doorgaande) Parallelweg door. De Parallelweg komt dan iets dichterbij de Rijksweg A27 waardoor er een grote afstand komt tussen woningen en weg. De Broekseweg kan vervolgens met een bocht haaks gelegd worden op de Parallelweg, waardoor de situatie veel overzichtelijker wordt. Een oplossing die naar ons idee alleen maar voordelen biedt. Onderstaand een schets van het idee.</p> <p>Inspreker vraagt zich af waarom deze 25 m2 van de grond af moet en waarom de parallelweg verlegd wordt, omdat in de huidige situatie rekening wordt gehouden met de fietstunnel. Zoals het nu op de tekening staat, is het onmogelijk om de schuur open te doen en er met de auto in en uit te gaan.</p> <p>Omdat de reep grond om de schuur heen een berm wordt en niet meer benaderbaar is, is het onmogelijk om rondom de schuur te komen. Het is geen optie om de 25 m2 af te staan, omdat dit tot gevolg heeft dat het huis onverkooptbaar wordt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid merkt participant op dat als er een andere bocht komt, het verkeer harder gaat rijden waardoor oversteken nog onveilig wordt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Waarom is het ten opzichte van deze belangen nodig om het stuk grond van 25 m2 te verwerven?</li> <li>- Zijn er, gelet op het effect op de verkoopbaarheid van het huis, alternatieven om een en ander in te richten zonder dat de 25 m2 grond wordt verworven?</li> <li>- Waarom wordt de groenstrook tussen de uitgang van de voetgangerstunnel en de buitenzijde van de bocht (ter hoogte van kilometerpaaltjes 45,9 en 46) niet benut? Hierdoor zou de bocht minder scherp worden.</li> </ul>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	Participant spreekt de voorkeur uit voor een scherm met aan beide zijden absorberend materiaal, omdat door de combinatie van het verleggen van de bocht en het plaatsen van het scherm de uiteindelijke geluidsbelasting mogelijk hoger wordt. De vraag is of het geluidsscherm geen negatieve consequenties heeft in verband met het vrachtverkeer op de parallelweg en de bijbehorende geluidsproductie. Ook vraagt participant zich af wat het effect is van het hoogteverschil van de schermen tussen de beide zijden. Het bestaande scherm aan de dornzijde is namelijk hoger dan het inntekende scherm (voetgangerstunnel).	De nieuw te plaatsen schermen worden aan de zijde van de A27 absorberend uitgevoerd. Wanneer zich aan de achterzijde een geluidbron bevindt, in dit geval de parallelweg, zal ook de achterzijde absorberend uitgevoerd worden. Het huidige scherm aan de oostzijde is ook absorberend uitgevoerd waardoor het hoogteverschil geen invloed heeft op de geluidbelasting aan de westzijde. Door absorberend materiaal te gebruiken wordt geluidreflectie zoveel mogelijk voorkomen.
ZWE-00030	1	Inspreker woont direct aan de bestaande geluidswal in Meerkerk aan de A27. De achterzijde van de geluidswal is een glad afgewerkte betonnen wand. Inspreker zou hiervoor graag absorberend materiaal willen, zodat er geen reflectie optreedt van het geluid naar de woning.	Het bestaande scherm wordt in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder niet aangepast. Er bestaat vanuit het project geen aanleiding om de achterzijde van absorberend materiaal te voorzien.
ZWE-00031	1	Inspreker woont direct aan de bestaande geluidswal in Meerkerk aan de A27. De achterzijde van de geluidswal is een glad afgewerkte betonnen wand en participant zou graag absorberend materiaal krijgen, zodat de reflectie van het geluid op de wand niet weerkaatst op de woning.	Het bestaande scherm wordt in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder niet aangepast. Er bestaat vanuit het project geen aanleiding om de achterzijde van absorberend materiaal te voorzien.
ZWE-00039	1	Uit de krant heb ik vernomen dat er een verbindingsboog komt van de A59 richting A27. De gevolgen hiervan zijn dat er een weg vlak achter mijn huis komt te lopen. Mijn vraag is welke voorzieningen U treft om de verkeersoverlast voor mijn woning te voorkomen.	Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar gaat in op aspecten die van toepassing zijn in het Tracébesluit. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over verkeerseffecten verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.
	2	Ook wil ik weten op welke wijze planschade van mijn woning verhaald kan worden.	Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar gaat in op aspecten die van toepassing zijn in het Tracébesluit. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over planschade verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en het antwoord hieronder. De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van TenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".
	3	Het bevreemd mij bovendien dat er tot nu toe geen enkel contact met mij is opgenomen, hoewel ik door Uw plannen ernstig gedupeerd wordt.	Belanghebbenden waarvan gronden benodigd zijn, worden door Rijkswaterstaat direct benaderd. Overige belanghebbenden zijn gedurende het proces van het OTB/OSP en TB/SP doorlopend geïnformeerd middels digitale nieuwsbrieven, diverse informatie-bijeenkomsten en de projectwebsite van Rijkswaterstaat. Daarnaast is tijdens de OTB-fase de mogelijkheid geboden om via de participatiewebsite ideeën en vragen in te dienen.
ZWE-00054	1	Inspreker is bestuurslid van appartementencomplex VVE Stalkaarsen. De woningen bovenin het appartementencomplex hebben veel geluidsoverlast. Metingen van RWS hebben aangetoond dat de bovenste appartementen nu al boven de toegestane norm zitten. De VVE wil dat er maatregelen worden genomen om deze geluidsoverlast terug te dringen naar een acceptabel niveau.	In het knooppunt Gorinchem worden aanzienlijke geluidsmaatregelen toegepast. Naast het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (in de vorm van tweelaags Zoab) op de A27 en de A15 worden er diverse schermen langs de A27, de A15 en in de verbindingsboog van de A15 naar de A27 richting Utrecht geplaatst. Hiermee wordt de geluidbelasting op het appartementencomplex teruggebracht tot beneden de maximale geluidnorm vanuit de Wet milieubeheer. De saneringsstreefwaarde wordt ondanks dit aanzienlijke maatregelpakket niet voor alle woningen gehaald. Voor deze woningen wordt er nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd naar de binnenwaarde. Dit onderzoek valt niet binnen het Tracébesluit maar wordt in de volgende fase opgepakt.
ZWE-00072	1	Er is geen veilige oversteekplaats voor fietsers ingetekend. Stoplichten, tunnel of viaduct. Met name de schoolgaande jeugd vanuit Werkendam. Pubers of ouderen en verkeer dat me 120 km per uur de rijksweg af komt. Wachten op slachtoffers. Graag een veilige oversteekplaats voor de fietsers en/of voetgangers middels stoplichten, tunnel of viaduct.	
			Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.
ZWE-00160	1	Ik lees in de samenvatting: Opheffen en verplaatsen van de huidige aansluiting # 34 Raamsdonksveer op de A59 met een nieuwe gecombineerde aansluiting op de A59 bij # 33 Oosterhout.  Als ik het goed zie betekent dit dus dat als inwoners van Raamsdonksveer naar Waalwijk/Den Bosch en omgeving willen zij eerst naar Oosterhout (de andere kant op) moeten om op de A59 te kunnen komen? (En andersom: dat als ze vanuit de richting Waalwijk/Den Bosch komen ze dan eerst door moeten rijden naar Oosterhout om vandaar weer terug te rijden naar Raamsdonksveer?) Dat lijkt mij niet de bedoeling. Is er wel nagedacht over de mensen die in de regio Waalwijk/Den Bosch werken en dagelijks gebruik maken van het traject Raamsdonksveer-Den Bosch?  Raamsdonksveer is een ideale woonplaats omdat het van oudsher een goede verbinding alle kanten op heeft. Het laten vervallen van de aansluiting op de A59 zal m.i. een belangrijk negatief effect hebben op de afweging om zich in Raamsdonksveer te vestigen.  Ik kan me voorstellen dat de bedrijven op de beide industrieterreinen hier ook nadeel door ondervinden, wat vervolgens weer een negatief effect zal hebben op het vestigingsklimaat.	

ZWE-00178	1	<p>Inspreker oefent op genoemde percelen een paardenfokkerij/paardenbedrijf in het duurdere segment uit. Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel werken te realiseren verband houdende met de verbreding van de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van 1 of meerdere van voornoemde kadastrale percelen benodigd zijn. Als gevolg van deze plannen komt het bedrijf in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten.</p> <p>Voorts voorziet het OTB in de verwerving van de buitenmanege. Gezien de impact die de voorziene realisatie van het OTB voor haar paardenbedrijf zal hebben is dit voor haar onaanvaardbaar en onwerkbaar. Ook zal realisatie van slechts partiele verwerving van het betreffende perceel tot gevolg hebben, dat de resterende percelen in de toekomst niet of slechts tegen aanzienlijk lagere waarden te vervreemden zijn. In dit verband verwijzen wij naar de gelijksoortige situatie bij de aanleg van de Betuweroute. In de gemeente Gorinchem bevond zich destijds het paardenpensionbedrijf "Het Stapje ", ook zeer direct gesitueerd naast de geprojecteerde goederenspoorlijn. Gezien de geluidsoverlast voor de ook aldaar aanwezige dure dressuurpaarden is destijds op last van de toenmalige minister van VWS, mevrouw Netelenbos, besloten tot minnelijke verwerving van alle betreffende percelen van dit bedrijf . In casu doet zich thans een gelijke situatie voor. Wij menen dan ook dat gelijke gevallen gelijk moeten worden behandeld. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in.</p> <p>Wij stellen ons onverkort op het standpunt dat op basis van de nieuwe infrastructurele situatie, als ook de gehanteerde methodiek bij "Het Stapje "in Gorinchem, voormeld, de overheid alsnog moet besluiten om ook aan cliënte de gelegenheid te geven haar bedrijf om een andere locatie voort te zetten, waartoe een aantal mogelijkheden voorhanden zijn.</p> <p>Daarnaast zal de waarde van het bedrijf van inspreker na realisatie van de verbreding van de A27 en door de verwerving van de buitenmanege ernstig in waarde dalen, waarschijnlijk zelfs onverkoopbaar zal blijken te zijn. Reden te meer om nogmaals het voorgaande (aankoop van het totale object op basis van onteigening) sterk in overweging te nemen. Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan de bedrijfsexploitatie ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Kerkeinde 21 ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Tot op heden is er door Rijkswaterstaat geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan plannino. alternatieve tracés. wijze van uitvoeren. verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. We hebben begrepen dat de geluidsoverlast afkomstig van de Merwede-brug buiten beschouwing is gelaten. Graag een toelichting hierop. Hieruit mag geconcludeerd worden dat zowel de geluidsbelasting, de directe nabijheid van de verbreding van de A27, alsmede de verwerving van de buitenmanege zodanig belemmerend zullen zijn voor het bedrijf van cliënte dat geen normale bedrijfsuitoefening meer moeelijk zal zijn.</p>	<p>De nadere onderbouwing met betrekking tot de geluidbelasting is opgenomen in de geluidrapportages die als bijlage bij het Saneringsplan zijn gevoegd. In het geluidonderzoek is de geluiduitstraling van de brugconstructie niet meegenomen maar de geluidproductie van het verkeer dat gebruikt maakt van de brug wel meegenomen omdat deze maatgevend is.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
ZWE-00179	1	<p>Het voornemen is om op de kadastraal percelen van inspreker een fly-over te realiseren welke een rechtstreekse verbinding moet vormen tussen de A59 en de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van voornoemde kadastrale percelen benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt het bouwvlak in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hem onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Hoe dan ook sluiten wij niet uit dat als gevolg van deze infrastructurele maatregel het bedrijf een waardedaling ondergaat. In verband met de afname van een deel van de cultuurgrond wenst de Bont verder in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Tot op heden is er door de gemeente/provincie geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná realisering van de fly-over zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin/erf ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen(stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 57 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 56 dB wordt en daarmee naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p>
ZWE-00180	1	<p>Het voornemen is om op voornoemde kadastraal percelen werken te realiseren welke verband houden met de verbreding van de A27. Deze plannen hebben tot gevolg dat gedeeltes van voornoemde kadastrale percelen benodigd zijn. Niet duidelijk is of de benodigde grond definitief- of tijdelijk benodigd is. Graag duidelijkheid hierin. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat.</p> <p>Om te voorkomen dat we in de toekomst benaderd zullen worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.</p> <p>Andere aandachtspunten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het talud langs de haven is nu circa 1:4 en verzakt nu al (het Heras-hekwerk is over de gehele lengte naar binnen gedrukt). In de toekomst wordt het talud naar schatting 1:0,5. Dat is niet haalbaar en niet verantwoord.</li> <li>• Een medewerker vertelde tijdens de terinzagelegging dat de weg en fietspad aanzienlijk dichters bij de haven komen te liggen. De vrees is dat de beschoeiing langs de haven dit niet aan kan. Deze is slechts 3,5 meter lang en zal onder de druk mogelijk bezwijken.</li> <li>• In de haven en op de toegangsweg komt een werkstrook van ca 22 meter. Hoe wordt dit beschermd tegen zand, vuil, roest en stof?</li> <li>• Straks ligt de infrastructuur op zeer korte afstand van de haven en op een hoogte van ca 12 meter boven het eigendom van inspreker. Dit is op vele vlakken onverantwoord. Er kan niet meer veilig in de haven worden verbleven of gewerkt.</li> <li>• Meerdere ligplaatsen zijn nu reeds al opgezegd vanwege de te verwachten werkzaamheden aan de weg. Dit levert schade op. Ligplaatsen voor de pleziervaart zijn evenmin in de toekomst nog haalbaar, omdat het verkeer bijna over de vaartuigen raast.</li> <li>• Hoe worden de vaartuigen in de toekomst en tijdens het werkzaamheden aan de weg, beschermd tegen zand, vuil, roest en stof?</li> <li>• Wat gebeurt er met de meerpalen tijdens de werkzaamheden aan de weg?</li> <li>• Hoe wordt de toegangsweg, welke over de grond van inspreker loopt gebruikt? Ook deze valt binnen de werkstrook.</li> <li>• In de weg / werkstrook liggen kabels en leidingen. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden.</li> <li>• Tijdens de duur van de werkzaamheden kan het lage gedeelte van de loswal niet worden gebruikt om kranen en machines aan boord te zetten. Hoe wordt dit opgelost? Dit gedeelte is speciaal ontworpen voor dit gebruik.</li> </ul> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.</p> <p>Tot op heden is er slechts 1 gesprek geweest met Rijkswaterstaat. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan voor het eigendom van inspreker. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p> <p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>

ZWE-00181	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van voornoemd kadastraal perceel benodigd is. Dit kan voor hen nadelige effecten tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. In verband met de afname van een deel van de cultuurgrond wenst Pelikaan in ieder geval in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat we in de toekomst benaderd zullen worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkkerrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastraal perceel.</p> <p>Tot op heden is er nog geen gesprek geweest met Rijkswaterstaat. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan voor het eigendom van Pelikaan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00182	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op voornoemde kadastraal percelen een nieuwe afrit inzake de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt het bouwblok in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit kan voor hen nadelige effecten (bijvoorbeeld ten aanzien van een mogelijke uitbreiding en niet doeltreffend landbouw uitoefenen) tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object van inspreker ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Verder zou Van den Heuvel graag een andere ontsluiting (direct op de rotonde) wensen. Dit in verband met de veiligheid van fietsers, het hinderen van de buurtbewoners en het oversteken van de kruising Dijkgraaf den Dekkerweg.</p> <p>Aan de oostzijde van de Tol komt een fietspad. Daar staan nu verkeerslichten voor de fietsers. In het nieuwe tracé staan deze verkeerslichten niet meer ingetekend. Dit kan voor levensgevaarlijke situaties zorgen.</p> <p>Tot op heden is er door de gemeente/provincie geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p> <p>2</p> <p>In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan. Reden te meer om nogmaals het voorgaande (aankoop van het totale object op basis van onteigening) sterk in overweging te nemen.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 57 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 58 dB wordt en daarmee zeer beperkt toeneemt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of in uw geval licht toeneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p>
ZWE-00194	<p>1</p> <p>Op de rotonde bij de Tol staan geen verkeerslichten zodat de fietsers vrijwel zeker over het hoofd worden gezien.</p>	<p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27. Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve wordt voor informatie over de verkeersveiligheid voor fietsers bij de Tol verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00215	<p>1</p> <p>Bijgaand treft u de zienswijze van het college van Zederik op de ontwerp-tracébesluiten A27 Houten-Hooipolder. In deze zienswijze beperken wij ons tot het grondgebied van Zederik.</p> <p>1. Ter hoogte van km 43,8-43,9 (zijde bedrijfsterrin Meerkerk) is water geprojecteerd op uitgeefbare bedrijfsgrond. Bovendien is voor het gehele perceel reeds een reserveringsovereenkomst met derden gesloten. Wij maken derhalve bezwaar tegen de geplande wateropvang.</p> <p>2. Ter hoogte van 43,2/43,3 is het bestemmingsplan "Reclamemast" van kracht. Het voorontwerpbestemmingsplan "Reclamemast" heeft vanaf vrijdag 27 juni 2014 tot en met donderdag 7 augustus 2014 ter inzage gelegen. Tijdens de inspraakprocedure heeft RWS een zienswijze ingediend. Hierin heeft RWS het volgende aangegeven (citaat): "Langs de A27 geldt een resen/eringszone voor de uitbreiding van de A27. Op de A27 en naastgelegen gronden is paragraaf 2.7 van het Barro van kracht. Daarom wordt verzocht rekening te houden met de richtlijnen die paragraaf 2.7.4 van het Barro geeft vooreen resen/eringsgebied." Na onderzoek is het bestemmingsplan aangepast aan de Barro regels en is een reserveringszone gecreëerd van 34 meter. In het OTB wordt meer ruimte gebruikt dan de reserveringszone van 34 meter. Het tracé dient zo te worden aangepast dat dit binnen de oorspronkelijke reserveringszone van 34 meter ligt.</p> <p>3. Gemeente Zederik hecht grote waarde aan behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteit van het veenweidegebied. Met het oog daarop heeft de gemeente Zederik samen met de gemeenten Leerdam en Giessenlanden indertijd aan bureau Brons en partners opdracht gegeven voor een Integraal Landschaps Kader (ILK). Het rapport "Landschap in Beeld Giessen, Linge, Zouwe (ILK)" kunt u vinden op: <a href="http://www.zederik.nl/inwoners/beleidsplannen/43419/item/landschapsplan-gtz-28612.html">http://www.zederik.nl/inwoners/beleidsplannen/43419/item/landschapsplan-gtz-28612.html</a> Een goede landschappelijke inpassing van de A27 is essentieel. Zowel t.a.v. het zicht op de snelweg als het zicht vanaf de snelweg.</p> <p>a. Het bijhorend landschapsplan hebben wij laten beoordelen door het deskundige bureau Brons en partners. Hun rapport "Beoordeling FLOW 27 Landschapsplan A-27 Houten -Hooipolder" is als bijlage bij deze brief gevoegd. Geconstateerd is dat een goede landschappelijke inpassing ernstig tekort schiet. Wij dringen erop aan dat de aanbevelingen in het rapport worden gerespecteerd en door RWS zullen worden gerealiseerd. Voorts gaan wij ervan uit dat u het rapport zult aanbieden aan de voorzitter van het Q-team, de heer Wouter Veldhuis, b. Over het traject 43,9 - 45,4 zijn op het bedrijventerrein Meerkerk bedrijven gevestigd met opslag op het buitenterrein, gericht naar de A27. Deze opslag is veelal aan het zicht onttrokken door robuuste levend groene afscherming. Wij achten het essentieel dat waar deze afscherming moet wijken, in deugdelijke levend groene afscherming van de terreinopslag e.d. zal worden voorzien. Een advies van Brons en Partners is als bijlage bijgevoegd. We dringen er op aan deze adviezen mee te nemen in het ontwerp.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00222	<p>1</p> <p>Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Niet duidelijk is of de benodigde grond definitief- of tijdelijk benodigd is. Graag duidelijkheid hierin. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat men in de toekomst benaderd zal worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkkerrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden. In verband met de afname van een deel van het bedrijfsterrin wenst inspreker in ieder geval in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.</p> <p>Als gevolg van deze plannen wordt het bedrijfsterrin (gehuurd van inspreker en waarop een bedrijf in autohandel en autodemonstratie wordt uitgeoefend) verkleind waardoor zowel huurder als verhuurder in haar inkomens- en vermogenspositie wordt aangetast. Graag aangeven hoe men dit wil ondervangen of compenseren.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen. Voor wat betreft de bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein maken wij ons zorgen.</p> <p>Er is maar 1 toegangsweg en dat betreft de Parallelweg naar het oosten, welke overgaat in de Schelluinsestraat. Specifiek tijdens de aanleg van de verbreding van de A27 vrezen wij dat het bedrijf van inspreker niet of minder goed bereikbaar zal zijn. Graag willen wij gedetailleerde uitleg over hoe Rijkswaterstaat deze bereikbaarheid zal garanderen.</p> <p>Tot op heden is er door Rijkswaterstaat geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>

ZWE-00223	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op voornoemde kadastraal percelen een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van voornoemde kadastrale percelen benodigd zijn. Dit kan voor hen nadelige effecten tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. In verband met de afname van een deel van de cultuurgrond wenst Brouwer in ieder geval in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden.</p> <p>Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat we in de toekomst benaderd zullen worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen.</p> <p>Tot op heden is er nog geen gesprek geweest met Rijkswaterstaat. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan voor het eigendom van Brouwer. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00224	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op perceel R 1541 een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komen zij in de toekomst echter ook ten aanzien van de woning op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Jachtlaan 40 ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De Wet milieubeheer regelt de geluidhinder van Rijkswegen en is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds. Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,gpp of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken, geluidschermen of -wallen) kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen. De berekeningen laten zien dat de huidige toetswaarde voor uw woning zijnde 63 dB na het realiseren van de A27 inclusief de geluidmaatregelen 59 dB wordt en daarmee aanzienlijk naar beneden bijgesteld wordt. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) dermate afneemt, zal dit ook buitenhuis het geval zijn.</p>
ZWE-00232	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Niet duidelijk is of de benodigde grond definitief- of tijdelijk benodigd is. Graag duidelijkheid hierin. Op basis van het huidige grondbeslag hebben wij het vermoeden dat dit te beperkt is ingeschat. Om te voorkomen dat men in de toekomst benaderd zal worden door de uitvoerend aannemer voor uitbreiding van het grondbeslag (ten behoeve van werkterrein?) willen wij op voorhand bevestigd zien dat het aangegeven grondbeslag ook de definitieve oppervlakte zal worden.</p> <p>In verband met de afname van een deel van het bedrijfsterrein wenst inspreker mogelijk in natura (compensatiegrond) gecompenseerd te worden danwel op een andere manier schadeloos gesteld te worden. Als gevolg van deze plannen wordt het bedrijfsterrein (verhuurd aan een bedrijf dat doet in autohandel en autodemonstratie) verkleind waardoor zowel huurder als verhuurder in haar inkomens- en vermogenspositie wordt aangetast. Graag aangeven hoe men dit wil ondervangen of compenseren.</p> <p>Op het perceel is ook een woonchalet (Parallelweg 3, Gorinchem) aanwezig inclusief bijbehorende vergunning. De vraag is of dit chalet gehandhaafd kan worden, ook met het oog op geluid/veiligheid/fijnstof etc. Graag duidelijkheid hierin.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen. Voor wat betreft de bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein maken wij ons zorgen.</p> <p>Er is maar 1 toegangsweg en dat betreft de Parallelweg naar het oosten, welke overgaat in de Schelluinsestraat. Specifiek tijdens de aanleg van de verbreding van de A27 vrezen wij dat het bedrijf van inspreker niet of minder goed bereikbaar zal zijn. Graag willen wij gedetailleerde uitleg over hoe Rijkswaterstaat deze bereikbaarheid zal garanderen.</p> <p>Tot op heden is er door Rijkswaterstaat geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00235	<p>1</p> <p>Als ik het goed begrip uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijk rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijk belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 Papendrecht - minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p> <p>2</p> <p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidhinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p> <p>3</p> <p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21327, 21325, 21326 en</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidschermen verkeren. Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p> <p>4</p> <p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer veilig wordt hersteld.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In het kader van het project A27 Houten-Hooipolder worden er bij kunstwerken (bruggen/viaducten) die vervangen worden geluidstillere voegovergangen toegepast. Aangezien de Houtensebrug niet vervangen wordt, valt het vervangen van de voegovergangen buiten het project A27 Houten-Hooipolder.</p> <p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p> <p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>

	<p>5 3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaaft de belangen van de bewoners.</p> <p>Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.</p> <p>Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over de mogelijke effecten van het project op de luchtkwaliteit verwezen naar Hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en naar de antwoorden hieronder.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de effecten van de verbreding van de A27 Houten-Hoopolder op de luchtkwaliteit in de omgeving.</p>
	<p>6 In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuld. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de medenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over de afwatering ter hoogte van de Schimmelpennincklaan.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hoopolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over het aspect externe veiligheid.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hoopolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijzigingen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basissetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hoopolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
ZWE-00237	<p>1 Ter hoogte van Sleeuwijk, traject K-33b, staat een geluidsscherm gepland. Deze is echter slechts 2m hoog aan de oostkant (kant Sleeuwijk) en niet 3.5m net als aan de westkant (kant Werkendam). Wij verzoeken dan ook om de hoogte van het scherm aan de oostkant (kant Sleeuwijk) aan te passen en te verhogen naar 3.5m, net als de andere kant. Aan de oostkant ligt tenslotte het dorp en staan er veel meer huizen. Dus aan beide kanten van de snelweg een scherm van 3.5m.</p>	<p>Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties afgewogen mag worden of geluidsreducerende maatregelen (vooral schermen) toegepast worden om de berekende geluidsbelasting te verminderen. In het akoestisch deelrapport Specifiek zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de gekozen locaties, hoogte en lengte van schermen. Met het realiseren van de schermen aan weerszijde van de A27 en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) ter hoogte van Sleeuwijk wordt er voldaan aan de geldende geluidnormen.</p>
	<p>2 Daarnaast is er een voorzieningsgebied gepland vlak voor de brug bij de deltaweg aan de oostkant (kant Sleeuwijk) direct bij een aantal woningen en aan de kant van het dorp. Wij verzoeken dit gebied aan de westkant (kant Werkendam / kooikamp) in te richten. Hier is ons inziens veel meer ruimte aanwezig en zal de overlast van geluid een stuk minder zijn voor de woningen en de rest van het dorp in directe omgeving van de brug.</p> <p>Met betrekking tot het hierboven genoemde lopen wij inderdaad schade door het lagere geluidsscherm en het voorzieningsgebied bij de aanleg van de brug. Dit zal direct invloed hebben op onze levenssituatie tijdens de aanleg, maar ook na realisering en kan tot waardevermindering van onze woning leiden.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00242	<p>1 In geval van realisering van de voorgenomen plannen is het onvoldoende duidelijk of het algemeen belang gediend is met de aanleg van een naar mijn optiek zinloze parallelweg.</p> <p>Het individueel belang wordt door de realisering van genoemde plannen geschaad. Niet alleen zal de oppervlakte van het betreffende akkerbouwbedrijf verkleind worden terwijl juist de laatste jaren tot schaalvergroting over is gegaan om jaarlijks een voldoende hoog inkomen te kunnen genereren. Een gedeelte van kwalitatief de beste gronden worden hiervoor bestemd (wat lichter en daardoor eenvoudiger te bewerken). De vorm van de verkaveling zal slechter worden. Onduidelijk is het voor welke vorm van schadeloosstelling mijn principale in aanmerking komt in geval van grondvererving. Uitgegaan wordt van een volledige schadeloosstelling. Mijn voornoemde principaal wenst duidelijkheid over het hiervoor genoemde.</p> <p>De gevolgen voor de waterhuishouding moeten in beeld gebracht worden.</p> <p>Verder verzoek ik u te beoordelen in hoeverre de plannen zodanig gewijzigd kunnen worden dat de eigendom van inspreker buiten schot blijft.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00244	<p>1 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p> <p>2 Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>



<p>3 2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21327, 21325, 21326 en In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidschermen verkeren. Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
<p>4 2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer veilig wordt hersteld</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
<p>5 3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners.</p> <p>Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.</p> <p>Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm.</p> <p>Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over de mogelijke effecten van het project op de luchtkwaliteit verwezen naar Hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord. In de punten hieronder is daarnaast een uitleg opgenomen over wijze waarop de effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht en hoe lokale factoren in de modellen zijn verwerkt (hanteren rekenmethode voor stedelijke omgeving). Volledigheidshalve kan hierbij nog worden vermeld dat er langs het traject geen sprake is van overschrijdingen en een maatregel zoals inspreker voorstelt (een halve boog) derhalve niet nodig is.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
<p>6 In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuld. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat een ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over de afwatering van het gebied ter hoogte van de Schimmelpennincklaan.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhoogend.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over externe veiligheid verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en de informatie hieronder.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijkzinnen van de Boven Merwede leiden niet tot een oroesrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basinet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basinetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>



ZWE-00254	<p>1</p> <p>De woonboerderij op perceel R1400 ligt op korte afstand van een groen talud naar de druk bereden rijksweg A27. Al bijna tien jaar is er sprake van een mogelijke verbreding van de A27, en daarmee van grote onzekerheid ten aanzien van woongenot, verkoopbaarheid en voortzetting van bedrijfsvoering ter plaatse. Onzekerheid die een slopende druk heeft uitgeoefend op ons hele gezin. Het voornemen is nu om op perceel R 1400 een verbreding van de A27 te realiseren, waarbij de woonboerderij door een circa 7 à 8 meter hoge damwandconstructie aan drie zijden wordt omsloten: zo ongeveer het ergst denkbare scenario, want hoewel wonen lángs de snelweg niet altijd even prettig is, is wonen in de snelweg ronduit onleefbaar.</p> <p>Mijn bezwaren tegen deze plannen laten zich onderverdelen in vier categorieën. Graag verneem ik de gevolgen voor objecten Jachtlaan 36 en 36a ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>1 Woongenot  A De damwandconstructie belemmert de toetreding van dag- en zonlicht aan drie kanten van mijn woning;  B De damwandconstructie belemmert het zicht aan drie kanten van mijn woning;  C In plaats van tegen groen kijken we aan drie kanten tegen een steile (betonnen of stalen) wand aan;D De kortere afstand tot deze drukke transportroute zorgt voor een toename van geluidsoverlast. In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Ik zet daar mijn vraagtekens bij en ontvang hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning, waaruit geconcludeerd mag worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin voor een verre van optimale situatie zal zorgen;  E De trillingsoverdracht van deze harde damwandconstructie pal naast mijn monumentale, niet-gefundeerde woonboerderij vormt een constructief risico voor het pand;  F De damwandconstructie aan drie zijden beïnvloedt de natuurlijke luchtstroom en ventilatie rondom en in het pand, met valse trek en mogelijk vochtschade tot gevolg;  G De verbreding van de A27 maakt ernstige inbreuk op de privacy van de woning, ons gezin en de bedrijfsvoering, zowel tijdens de realisatie als daarna;  H Perceel R 1400 omvat kadastraal Jachtlaan 36 en 36a. Op Jachtlaan 36a heeft inspreker na toekenning van een mantelzorgindicatie een mantelzorgwoning gerealiseerd, compleet met nieuw aangelegde (nuts)leidingen en riolering. Door de voorgenomen verbreding neemt de leefbaarheid nu al af, laat staan na verbreding.</p> <p>2 Commerciële activiteiten  A De eigen zaak die ik voer en waarmee ik mijn brood verdien op perceel R 1400 bestaat in de zorg voor en begeleiding van mensen met een gedrags- en/of leerstoornis aan de hand van oefeningen met paarden. Mijn cliënten hebben privacy, rust en ruimte nodig om tot de door mijn opdrachtgevers (zorginstanties en gemeenten) gewenste ontwikkeling te komen. Daarnaast hebben mijn paarden (de basis van mijn bedrijf), stallings-, weide- en uitloopmogelijkheden nodig. Door de voorgenomen inbouw in de snelweg wordt schade geleden in de vorm van aantasting privacy/ aanblik en genot van mijn zaak. Met als reëel risico dat ik mijn zaak niet zal kunnen voortzetten. De faciliteiten die ik met mijn zaak bied aan opdrachtgevers en cliënten kan ik bieden dankzij de huidige situatie van mijn bezit;  B De voorgenomen grond aankoop belemmert mij in mijn bedrijfsvoering en maakt er inbreuk op door de afname van het beschikbare perceeloppervlak en de stallingsmogelijkheden.</p>	<p>Inhoudelijk heeft deze zienswijze voornamelijk betrekking op het OTB. De zienswijze bevat geen inhoudelijk bezwaren tegen het OSP. In het TB is het ontwerp op deze locatie geoptimaliseerd. De damwand in het talud is vervangen door een aardewal waardoor het volledige perceel van inspreker wordt verworven. Omdat sprake is van volledige verwerving zijn de overige zienswijzenpunten niet meer aan de orde.</p>
	<p>2</p> <p>De mantelzorgwoning van inspreker is op grond van medische redenen twee jaar geleden gebouwd. Inspreker heeft hoge kosten gemaakt en hard gewerkt om ondermeer nieuwe leidingen en riolering aan te leggen en een huis voor mij te bouwen. Daar is lang over nagedacht vanwege de vraag of het wel kon en of het wel zin had vanwege de mogelijke plannen van Rijkswaterstaat om de A27 over ons terrein te verbreden.</p> <p>Inmiddels zijn de plannen van Rijkswaterstaat dan bekend: de verbreding van de A27 wordt inderdaad gerealiseerd op het perceel van inspreker (R 1400). Daarbij wordt de woonboerderij van de ouders van inspreker met een ongeveer 8 meter hoge harde damwand van beton of van staal aan drie kanten ingesloten. Het snelwegverkeer raast dan op een paar meter afstand langs en pompt de uitlaatgassen van nog wat dichterbij de lucht in. Die hoge, steile damwand komt in de plaats van de groene helling nu, waarover je weg kunt kijken. Wegkijken kan straks niet meer. Het zal zijn alsof je in de Gazastrook woont.</p> <p>De besluiten en plannen voor de verbreding van de A27 halen de woonzekerheid onderuit. Ze halen de zekerheid van de mantelzorgfaciliteit onderuit die is toegekend. Vertrekken en het vak en bedrijf van inspreker elders uitoefenen is door de plannen en besluiten ten aanzien van de A27, en straks door de realisatie ervan, dus niet mogelijk bij een marktverkoop van hun bezit. En als we op een of andere manier in staat worden gesteld te vertrekken, hoe moeten dan enerzijds de mantelzorgfaciliteit die we dankzij onze situatie konden realiseren en anderzijds de bedrijvigheid welke voorziet in het onderhoud van inspreker, gewaarborgd worden? Daarbij levert het maandenlange leven pal naast een bouwput met alle lawaai en rommel en bedrijvigheid en gebrek aan privacy van dien, nu al gigantische stress op. En straks, na de verbreding, komen die torenhoge harde damwand en de drukke snelweg op inspreker af, samen met alle toename van overlast van geluid, van luchtvervuiling, van fijnstof, van trillingen, en samen met alle vermindering van privacy en woongenot en van waarde van bezit en bedrijf. Het bovenstaande behelst stuk voor stuk bezwaren waarop inspreker graag inhoudelijk antwoord krijg van Rijkswaterstaat. Graag krijgt inspreker dan ook zo snel mogelijk zekerheid van Rijkswaterstaat over onze situatie en mogelijkheden, waarbij inspreker van mening is dat de overheid redelijke en billijke compensatie dient te bieden voor de ingrijpende waardevermindering van een zorgvuldig opgebouwde leef-, woon- en werkvoorziening waarop ze al jaren inbreuk maakt, eerst door een visie en dreigende plannen, vervolgens door de plannen en besluiten zelf. Bij een redelijke en billijke compensatie denkt inspreker aan een bestaande alternatieve, vergelijkbare leef-, woon- en werkvoorziening voor inspreker (en ouders) in de (wijde) omgeving of aan voldoende financiële compensatie om zo'n alternatief in de (wijde) regio te realiseren.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijzepunt 1.</p>
ZWE-00255	<p>1</p> <p>Als ik het goed begrip uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p> <p>2 Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p> <p>3 In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn.</p> <p>Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p> <p>4</p> <p>Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p> <p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsschermer vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsschermer staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsschermer zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsschermer.</p>

	<p>5.3. Luchtkwaliteit</p> <p>In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaaft de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit.</p> <p>Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtwagen of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren.</p> <p>Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p> <p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding</p> <p>In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval.</p> <p>In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p> <p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op het OTB. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over de afwatering, externe veiligheid en luchtkwaliteit verwezen naar de informatie zoals hieronder vermeld en naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het roepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wijk in de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plan situatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de project situatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
ZWE-00262	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op voornoemde kadastrale percelen een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een aanzienlijk gedeelte (in totaal circa 2,5 hectare) van de kadastrale percelen benodigd is. Dit zorgt voor een aanzienlijke inbreuk op de bedrijfsuitvoering. Verder komt als gevolg van deze plannen het bouwblok (bedrijfswoning + bedrijfsgebouwen) in de toekomst op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit kan voor hen nadelige effecten (bijvoorbeeld ten aanzien van een mogelijke uitbreiding en niet doeltreffend landbouw uitoefenen) tot gevolg hebben. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in en verwachten van Rijkswaterstaat een afdoende oplossing.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>2</p> <p>In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen (van 67 dB naar 66 dB). Ondanks het feit dat ook 66 dB een onaantvaardbare geluidsbelasting is zetten wij onze vraagtekens bij de wijze van berekenen en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Is er bijvoorbeeld ook rekening gehouden met geluidswerkzaamheden tegen het geluidsscherm met een hoogte van circa 5 meter aan de Nieuwendijkse zijde. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin en erf ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan. Het plaatsen van een geluidsscherm met een hoogte van 2 (!) meter en over een lengte van circa 200 meter (!) zal hier niets aan af doen. Graag worden wij ook nader geïnformeerd over de toekomstige geluidsbelasting aan de binnenzijde van de bedrijfswoning.</p>	<p>Door de huidige geluidbelasting (vergunde situatie) van 67 dB is de woning een saneringsobject conform de Wet milieubeheer. Omdat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten Hooipolder toeneemt bestaat de wettelijke plicht om deze toename ongedaan te maken. Met het plaatsen van dit scherm wordt hieraan voldaan. In de berekeningen is rekening gehouden met de akoestische kwaliteiten (o.a. reflectiefactor) van het huidige scherm aan de westzijde van de A27.</p> <p>Zoals beschreven in paragraaf 2.6.1 van de Nota van Antwoord hoeven maatregelen niet tot elke prijs genomen te worden en kan in bepaalde situaties een afweging worden gemaakt of de kosten van een maatregel in een concreet geval opwegen tegen de geluidswinst die behaald wordt. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties dat mogelijk is. In het akoestisch deelrapport Specifiek (TB) en het Hoofdrapport akoestisch onderzoek sanering (SP) zijn deze afwegingen terug te vinden. Zij vormen de onderbouwing van de aangekozen locaties, hoogte en lengte van schermen.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de algemene rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zo genoemde jaargemiddelde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).</p> <p>De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>Bi nieuw te bouwen geluidschermen wordt de weazide van de geluidschermen absorberend uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt geabsorbeerd.</p> <p>De Wet- en regelgeving die bepaalt of geluidsmaatregelen aan de orde zijn is beschreven in hoofdstuk 2.6.2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>

	<p>3</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse en aan de bedrijfsuitoefening. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Parallelweg 2 ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Met betrekking tot de uitvoering worden wij graag nader geïnformeerd over de wijze van ondermeer de ontsluiting van het object Parallelweg 2 en de bijbehorende cultuurgronden tijdens de werkzaamheden die verband houden met de verbreding en de situatie nadien.</p> <p>Verder is ons opgevallen dat er aan weerszijden van de nieuwe Parallelweg watergangen zijn gepland. Wat is hiervan de reden? Temeer er op dit moment tussen de huidige Parallelweg en de huidige rijksweg géén watergang aanwezig is.</p> <p>Tot op heden is er door de gemeente/provincie geen initiatief genomen voor een overleg. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	
ZWE-00263	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op perceel R 1400 een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van het kadastrale perceel benodigd is. Als gevolg van deze plannen komen zij in de toekomst echter ook ten aanzien van de woning op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Vooral ook vanwege het feit dat er een kunstgreep (damwandconstructie) is uitgehaald om koste wat kost de woonboerderij te handhaven. Hierdoor komt het object Jachtlaan 36 in een "bunker" te zitten. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in. Wij stellen ons voorsnag op het standpunt dat op basis van de nieuwe infrastructurele situatie de overheid alsnog moet besluiten om Valk de gelegenheid te geven om de keuze te maken of zij willen vertrekken (op basis van de onteigeningswet) van het huidige adres Jachtlaan 36 danwel blijven zitten.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>2</p> <p>In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting in de bijbehorende tuin ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan. Reden te meer om noermaals het voorraande (aankoop van het totale object op basis van onteigening) sterk in overweging te nemen.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Een nadere onderbouwing van de resultaten van het geluidonderzoek kunt u vinden in de geluidrapporten die als bijlage bij het Tracébesluit zijn gevoegd. Wanneer de geluidbelasting op de gevel afneemt, zal dat overigens ook het geval zijn voor de buitenruimte aangezien het geluidniveau aan de buitenzijde wordt berekend.</p>
	<p>3</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Wij vernemen gaarne de gevolgen voor het object Jachtlaan 36 ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Verder zouden wij willen dat wij op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving. Tenslotte ontvangen wij graag een inhoudelijke reactie op deze zienswijze en wordt u verzocht het ontwerp-tracébesluit in lijn met het hiervoor gestelde zonodig aan te passen of te wijzigen. Overigens houden wij ons het recht voor om nadere details later aan te vullen.</p>	<p>In hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide uitleg opgenomen over de wijze waarop is omgegaan met de geluideffecten van de verbreding van de A27.</p> <p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00268	<p>1</p> <p>Wij hebben aan Mijnheer Wijnands kenbaar hebben gemaakt liever een grondruil zouden willen i.p.v. een verkoop. Een grondruil zou dan via de gemeente Zederik moeten komen omdat de achterliggende strook aan de gemeente behoort. Mijnheer Wijnands stond daar welwillend tegenover en zou zich daarvoor samen met Rijkswaterstaat voor willen inzetten. De geluidswal vanaf het bedrijf van inspreker , Steenstraat 10 Meerkerk tot Burg. Slobaan te Meerkerk bestaat uit de oude vuilnisbelt uit de 60e 70e jaren van de Gemeente Meerkerk welke is toegedekt met een laag grond. Hierop zijn weer bomen geplaatst.</p> <p>Ja, tijdens de werkzaamheden zullen wij en onze huurder hinder en inkomstenderving ondervinden vanwege verkeershinder en slecht bereikbaar zijn. Het te verkopen stuk grond zal ontruimd moeten worden en de rest zal opnieuw ingericht moeten worden. Waarschijnlijk zal ons terrein voor werkzaamheden bereikbaar moeten zijn en zal het dievengilde aantrekken.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00270	<p>1</p> <p>Wij ontvangen graag de bevestiging van RWS dat de bewegwijzering naar ons bedrijf, zowel langs de rijksweg alsmede op het onderliggende wegennet, behouden blijft.</p> <p>Behoud van het aantal parkeerplaatsen. In het ontwerp wordt een smalle strook van de te verwerven grond aangewend voor de verbreding sloot/berm langs de Zijkade. Dit gaat ten koste van bestaande parkeerplaatsen en opstelling vlaggenmasten van inspreker. Dit is absoluut niet gewenst.</p> <p>Langs een tweetal evenwijdig (oost-west) lopende sloten ten noorden van het perceel F 855 worden, ter compensatie van te kappen bomen elders, twee dubbele bomenrijen geplaatst. Hierdoor zal het zicht op ons bedrijf (dat zich toch met name richt op de weggebruikers) vanaf de A27 voor het van het noorden komende verkeer sterk worden verminderd. Dit is absoluut niet gewenst.</p> <p>Verklaring van de overheid dat bestaande en toekomstige eisen, die te maken hebben met het feit dat de rijksweg nu dichter tegen onze opstallen aan komt te liggen, niet op ons van toepassing zijn cq worden gecompenseerd (onder andere eisen bouwafstand t.o.v. de rijksweg en eisen brandwerende bebouwing).</p> <p>Onderzoek door RWS of vanaf de nieuw aan te leggen rotonde er niet een directe afslag naar ons terrein kan worden gemaakt.</p> <p>Bevestiging door RWS dat tijdens de wegwerkzaamheden ons bedrijf voor het wegverkeer permanent bereikbaar blijft.</p> <p>Voorts gaan we ervan uit dat met de verwerving van de grond er afdoende compensatie komt voor afstand grond/opstallen, minder waarde totaalcomplex, inkomensschade en compensatie kosten adviseurs.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00272	<p>1</p> <p><b>Een ieder kan reageren op</b> aanvulling zienswijze binnen 2 weken na sluitingsdatum welke is toegezegd door Dhr. Wijnands van Rijkswaterstaat. <b>Zijn er zaken of belangen</b></p> <p><b>Schadelijke gevolgen</b></p> <p><b>Uw reactie</b> Zie onze bijgevoegde zienswijze</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00274	<p>1</p> <p>Uw besluit heeft naar ons oordeel zwaarwegende bezwaren voor ons bedrijf gecreëerd en daar liggen de volgende argumenten aan ten grondslag: In uw plan zal er een substantieel deel van het terrein afnemen waardoor de huurder van het perceel beperkt zal worden in het innoveren en het aanzien van het terrein zal verminderen, waardoor de omzet af kan nemen, gezien dat gegeven zal er gesproken kunnen worden over een nadeelcompensatie. Verder is het mede de vraag in hoeverre uw werkzaamheden de bedrijfsvoering van de huurder zal hinderen in dat geval zal er rekening gehouden moeten worden met inkomstenderving.</p> <p>Het is ook van belang (met de huidige bestemming) dat de waarde van het totale perceel af zal nemen immers wordt het stallen van voertuigen beperkt.</p> <p>Het is mede van belang welke prijs u hanteert voor de vergoeding van de strook grond die in ons bezit is en u meent nodig te hebben voor de verbreding van de A27.</p> <p>Vooralsnog maken wij bezwaar tegen uw besluit vanwege het feit dat de manoeuvreerruimte en de stallingsplekken af zullen nemen, en welke nadeelcompensatie wordt dan door u toegepast?</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>

ZWE-00282	<p>1</p> <p>In Lexmond worden, m.u.v. de boerderijen aan de Noor-Westzijde, geluidschermen aan de zuidzijde en gedeeltelijk aan de noordzijde geplaatst. Deze zijde is eigenlijk de geluidsluwe zijde omdat vlg de windrozen de wind circa 60% van het jaar uit Zuid- Zuidwest richting komt.</p> <p>De nieuwbouw wijk waar wij wonen ligt dus 60% van het jaar aan de zijde waar het geluid wordt afgevoerd.</p> <p>In de zienswijze traceé besluit heb ik aangegeven dat de geluidwaarden als gemiddelde per jaar door u worden aangegeven, dit betekent dat in onze wijk de gemiddelde waarde 59dB is, maar dat in de praktijk (lees 60% zuid/zuid-westenwind vlg de windrozen) het geluidniveau vele db's hoger ligt. Uit eigen metingen blijkt, dat wij tijdens de spits en een zuid-zuidwesten wind 80-85dB meten en de rest van de dag70-75dB. Dit is geen leefbare situatie</p> <p>Kortom, een geluidscherm doorlopend vanaf paal 49.9 tot 50.97 is dan ook noodzakelijk om het leefklimaat in onze wijk te verbeteren.</p> <p>Ons verzoek is om dit scherm alsnog in het plan op te nemen.</p>	<p>De geluidschermen ter hoogte van de aansluiting Lexmond zijn noodzakelijk voor een aantal direct langs de A27 gelegen geluidsaneringswoningen. Dit zijn woningen met een dermate hoge geluidbelasting dat wettelijk is voorgeschreven dat er een geluidsaneringsonderzoek moet plaatsvinden naar doelmatige maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen. Uiteraard hebben deze schermen ook een positief effect op de verder afgelegen geluidgevoelige bestemmingen maar zijn ze niet noodzakelijk om aan de geldende geluidnormen voor Rijkswegen te voldoen. In het kader van het project A27 Houten-Hoopolder zal de A27 voor het grootste deel voorzien worden van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab hetgeen de geluidstoename als gevolg van de verbreding mitigeert. Dit geldt ook voor het gedeelte tussen knooppunt Everdingen en de aansluiting Meerkerk. Met het aanbrengen van dit geluidreducerend asfalt voldoet het project aan de geldende geluidnormen en zijn er geen aanvullende (scherm)maatregelen noodzakelijk. De maximaal toegestane geluidbelasting in de wijk zal in de toekomstige situatie (inclusief geluidreducerend asfalt en saneringsschermen) lager zijn dan thans het geval is. De huidige toetswaarde (vergunde maximale geluidbelasting) voor uw woning zijnde 52 dB, zal als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder 51 dB worden en daarmee naar beneden bijgesteld worden.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften die daarbij horen. Daarin is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat er gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidsmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van al bestaande schermen, van nieuw te plaatsen schermen en overige objecten zoals gebouwen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.</p> <p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hoopolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdrukte en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p>
ZWE-00296	<p>1</p> <p>Wij grenzen met percelen weiland tegen de A27 en provinciale weg N214 en doen aan weidevogelbeheer. We zijn aangesloten bij het collectief Alblasserwaard Vijfheerenlanden Bij ons in de weilanden zitten veel weidevogels wat je zo dicht bij de rijksweg en de provinciale weg niet zou verwachten Van ouds her zitten hier weidevogels zoals Grutto,Kievit,scholekster en tureluur. Nu hebben we op de tekening gezien dat er naast de geplande rotonde van de afrit Meerkerk/Noordeloos ,waar wij aan grenzen met weilanden,een groenvoorziening is getekend We willen u vragen om hier struiken en of lage boomsoorten te planten In hoge bomen zoals de populier en dergelijke kunnen heel gemakkelijk roofvogels en kraaien of kraaiachtige nesten maken of op de uitkijk gaan zitten naar prooi. Deze soorten zijn vijanden van de weidevogel Wij willen graag de weidevogel beschermen daarom vragen wij hier aandacht voor. Ook staat er beplanting gepland langs de provinciale weg hiervoor geldt hetzelfde wij en meerdere eigenaren die weilanden gebruiken nabij de provinciale weg doen aan weidevogelbeheer. Het zou jammer zijn als er door hoge beplanting mogelijkheden gemaakt worden voor vijanden van de weidevogel.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00303	<p>1</p> <p>Aan het belang van de bewoners van Kerkeinde 12 t/m 19 wordt voorbijgegaan, aangezien in het traceebesluit een werkterrein is ingetekend voor de aannemer om bouwmaterialen, keten en andere benodigheden te plaatsen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden. Deze ruimte die hiervoor is ingetekend ligt direct tegenover onze woning en tuin, en grenst aan de toegangsweg naar de Theetuin. Momenteel bestaat deze ruimte uit een prachtige groenstrook met hoge bomen. Deze bomen ontnemen ons als bewoners het zicht op de A27 en de brug en geven onze tuin en omgeving een landelijk en rustig karakter. Voor ons is het grootste belang dat wij geen zicht hebben op bouwketen en andere materialen van de aannemer en zo min mogelijk overlast hebben van de werkzaamheden aan de brug.</p> <p>Wij wonen al jaren lang met heel veel plezier op een prachtige plek. Wij zijn verrukt van de landelijke uitstraling en de vele vogels en dieren die wij dagelijks in en om ons huis zien. Wij genieten van onze tuin en de groene achtergrond die de bomen in het talud aan de oostkant van de Merwedebrug vormen. Het is een ramp als deze bomen verdwijnen. Ik maak mij veel zorgen hoe ik wij de komende jaren kunnen blijven genieten van de rust en ruimte die wij nu ervaren. Wij stellen u aansprakelijk voor alle mogelijke schade die wij de komende jaren oploper als gevolg van de werkzaamheden aan de A27 en de Merwedebrug. De ingetekende ruimte voor de aannemer betekent hoe dan ook grote overlast voor ons als bewoners. Deze ruimte kan beter worden toegewezen aan de westkant van de Merwedebrug. Aan deze kant is veel meer ruimte door de akkers die daar liggen en dat betekent veel minder overlast voor bewoners in de directe omgeving.</p> <p>Ook de huidige goede bereikbaarheid van onze woning dient gewaarborgd te blijven.</p> <p>In onze tuin zien wij s'avonds veel vleermuizen vliegen. Is er rekening mee gehouden waar deze dieren verblijven? Voor de hand ligt dat dit in de bomen in de directe omgeving van onze woning want bomen zijn belangrijke verblijfplaatsen voor vleermuizen, zowel in de zomer als in de winter. Allerlei holtes kunnen aantrekkelijk zijn voor vleermuizen, zoals verlaten spechtenholen of hopen die door rotting bij een afgebroken tak ontstaan zijn. Is er onderzocht of het gebied dat staat ingetekend als werkruimte voor de aannemer geen zomer of winterverblijfplaats is voor vleermuizen?</p> <p>Waardevermindering woning door geluidsoverlast en overlast van werkverkeer</p> <p>verlies van woonplezier door het verlies van rust en landelijke uitstraling omgeving. Deze 2 factoren waren bepalend voor de aankoop van onze woning in het verleden.</p> <p>geluidsoverlast gedurende jarenlang werkzaamheden aan a27 en Merwedebrug</p> <p>Flora en fauna gaam verloren. Momenteel hebben wij fazanten, hazen, groene en bonte spechten, vossen, uilen, roofvogels, reigers en soms zelfs een ree die in en om de tuin lopen. Een heel aantrekkelijk gezicht voor ons. Dit alles zal verloren gaan in de komende jaren door overlast van de werkzaamheden.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>2</p> <p>geluidsoverlast na afloop van de werkzaamheden; wij verwachten dat het verkeer over de A27 zal toenemen. Door de aanleg van meer rijstroken en een 2e brug zal de doorstroming voor het verkeer verbeteren. Wij verwachten dat de consequentie hiervan is dat verkeer vanuit het zuiden richting Utrecht voor de A27 kiezen in plaats van de A2, om de huidige files op de A2 te vermijden.</p>	<p>Met het aan weerszijde van de A27 realiseren van geluidschermen aan de zuidzijde van de brug over de Boven-Merwede en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de A27 zal de geluidstoename als gevolg van de verbreding en de verkeersgroei gemitigeerd worden. De geluidbelasting zal hiermee voldoen aan de geldende geluidnormen en lager zijn vergeleken met een situatie zonder verbreding van de A27. Bij het bepalen van de omvang en samenstelling van het verkeer over de A27 is ook gekeken naar het effect van de verbreding van de A27 op routekeuzes.</p>
ZWE-00316	<p>1</p> <p>2. Geluid</p> <p>2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk</p> <p>Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen.</p> <p>Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p> <p>2</p> <p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p> <p>3</p> <p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327.</p> <p>In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn.</p> <p>Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hoopolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hoopolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hoopolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hoopolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>

	<p>4</p> <p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
	<p>5 3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaaft de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzondere situatie van de Gildewijk. De Gildewijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p>	<p>Dit zienswijspunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op het OTB. Volledigheidshalve is hieronder en in hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord informatie opgenomen over de effecten van het project op de luchtkwaliteit.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
	<p>6 4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat een onzuiverd water wordt oelood op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p>	<p>Dit zienswijspunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen met betrekking tot de afwatering ter hoogte van de Schimmelpennincklaan.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
	<p>7 Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Dit zienswijspunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder en in hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord meer informatie opgenomen over het aspect externe veiligheid.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aande oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wiitziainen van de Boven Merwede leiden niet tot een oroesrisico oroter dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basinetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de planstuatie geldt dat er een (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede oeleoen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient zichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
<p>ZWE-00322</p>	<p>1 Waardevermindering woning  Aangezicht, verlies van het landelijk beeld  Bereikbaarheid van de woning verslechterd  Verslechtering Flora en fauna  Voorstel gebiedstoewijzing aan de aannemer te verplaatsen naar de Werkendamse kant van de brug zodat fietsers VV Gorinchem er geen last van hebben en veel veiliger is. Tevens hebben de bewoners er minder last van.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve wordt vermeld dat het TB rekening houdt met de (mogelijke) effecten op natuurwaarden en het landschap en voorziet in mitigerende maatregelen voor natuur en beschermde soorten als dit noodzakelijk is gebleken. Dit is opgenomen in het deelrapport Natuur. Voor meer informatie over nadeelcompensatie wordt verwezen naar de informatie hieronder.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	<p>2 Geluidsoverlast overlast A27 en drempels in de brug. Wij meten met de app 97 decibel</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
<p>ZWE-00323</p>	<p>1 Verlies van het landelijke beeld en de flora en fauna.  De ongelofelijke gebiedstoewijzing aan de aannemer aan de verkeerde kant van de brug zodat de scholieren en andere fietsers er daadwerkelijk heel veel last van zullen ondervinden. Aan de andere kant van de brug is genoeg vrije ruimte voor de aannemer. Tevens is dan ook het voordeel dat de bewoners aan de sleuwijske kant de minste last ondervinden</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve wordt vermeld dat het betreffende werkterrein voor het realiseren van de brug niet meer noodzakelijk is en uit het TB is verwijderd.</p>

ZWE-00324	<p>1</p> <p>2. Geluid 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrip uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Tevens zal hierbij extra geluidsoverlast voor de Schimmelpennincklaan ontstaan vanwege geluidsreflecties door de hoogbouw flats Barbierstraat, Van Hogendorpweg en Van Goudoeverstraat. De geluidsstroom vanaf de snelweg heeft immers vrij spel en zal reflecteren op de glaspanelen van de flats richting achterzijde van de woningen aan de Schimmelpennincklaan. Graag extra metingen en onderzoek ter plaatse uitvoeren. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	<p>2</p> <p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	<p>3</p> <p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327. In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	<p>4</p> <p>3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaad de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzondere situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p> <p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk. Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over de mogelijke effecten van het project op de luchtkwaliteit, wathuishouding en externe veiligheid. Daarnaast wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfilteerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hooipolder op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wiziolaenen van de Boven Merwede leiden niet tot een groepsrisico groter dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hooipolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hooipolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>
	<p>5</p> <p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfaserings zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van inspreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.</p>



ZWE-00325	<p>1</p> <p>2. Geluid 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrip uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Tevens zal hierbij extra geluidsoverlast voor de Schimmelpennincklaan ontstaan vanwege geluidsreflecties door de hoogbouw flats Barbierstraat, Van Hogendorpweg en Van Goudoeverstraat. De geluidsstroom vanaf de snelweg heeft immers vrij spel en zal reflecteren op de glaspanelen van de flats richting achterzijde van de woningen aan de Schimmelpennincklaan. Graag extra metingen en onderzoek ter plaatse uitvoeren. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p>
	<p>2</p> <p>Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
	<p>3</p> <p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327. In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekeningen.</p>	<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hoopolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hoopolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hoopolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hoopolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	<p>4</p> <p>2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer veilig wordt hersteld.</p>	<p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidsscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidsscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidsscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispreker om te beginnen met het realiseren van het geluidsscherm.</p>
	<p>5</p> <p>3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaaft de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzonder situatie van de Gildewijk. De Gildewijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschapslaen een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidsscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p> <p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk. Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie weergegeven over de mogelijke effecten het het project op de luchtkwaliteit, wathuishouding en externe veiligheid. Daarnaast wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de bermen naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de bermen en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hoopolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TR.</p> <p>De toetsing van de effecten op externe veiligheid is opgenomen in het 'deelrapport externe veiligheid t.b.v. het TB' welke als bijlage is opgenomen bij de Toelichting van het Tracébesluit. In dit rapport zijn de mogelijke effecten onderzocht van het project A27 Houten - Hoopolder op het roeprisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Het groepsrisico is daarbij getoetst aan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient verantwoord te worden wanneer dit groter is dan de oriëntatiewaarde of wanneer het groepsrisico tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde gelegen is én er een toename van meer dan tien procent is. Aan de hand van vuistregels is getoetst of het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, dit is nergens langs het tracé van de A27 het geval. Ook de wiziainoen van de Boven Merwede leiden niet tot een roeprisico oroter dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde.</p> <p>Voor de toetsing van het plaatsgebonden risico (PR) wordt bij de ontwikkeling van een traject opgenomen in het Basisnet beoordeeld of er (beperkt) kwetsbare objecten binnen de risicoplafonds van het traject komen te liggen. Het PR-plafond wordt bij een basisnetroute gevormd door de PR 10-6 contour. In het onderzoek is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een neutraal effect heeft. Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie geldt dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren van het PR-plafond van zowel de A27 als de Boven Merwede gelegen zijn.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling van de A27 op het traject tussen Houten en Hoopolder heeft dan ook geen effecten op het groepsrisico en plaatsgebonden risico.</p> <p>Daarnaast bevindt en zich langs de A27 een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De locatie van deze gebieden is opgenomen in het deelrapport 'Externe Veiligheid'. Dit gebied is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg. Indien een PAG aanwezig is, dient inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor de ligging van het PAG. De aanwezigheid van een PAG leidt in het algemeen niet tot (extra) maatregelen. Wel wordt in het nog op te stellen calamiteitenplan en/of integraal veiligheidsplan van het project verbreding A27 Houten – Hoopolder aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. De woning van de inspreker valt echter buiten het plasbrandaandachtsgebied. Zie paragraaf 2.7 van de Nota van Antwoord voor een toelichting op het PAG.</p>

ZWE-00329	<p>1</p> <p>Gronden m eigendom en gebruik zijn betrokken in voornoemde plannen. Ter plaatse komt een spitsstrook, waardoor het asfalt ca. 30 cm breder wordt. Door de toepassing van normen betekent 30 cm. asfalt/rijbaan dat en tot wel 4 meter van het bedrijfsterrain ingeleverd zou moeten worden. Meer noordelijk loopt dit terug naar O hetgeen verbaazend is. Gelden daar de normen niet bij de woningen en bij het viaduct? Ik verzoek u vriendelijk om die uitzondering ook toe te passen op onze locatie</p> <p>De ingreep aan de zijde van het bedrijventerrein is stevig en economisch van hoge waarde De reclame-uitingen en het aanzicht gaan verloren; praktisch gezien is de buitenopslag in ' stellingen achter onze bedrijfsgebouwen met heftruck en ander materieel deels niet meer te bereiken. Er is geen (juiste) belangafweging gedaan tussen het bedrijventerrein en het grasland aan de westelijke zijde. Kan de rijksweg niet iets in westelijke richting opschuiven. De economische gevolgen daar zijn lager, er worden minder rechthebbenden geraakt. Redenen waardoor de aanleg minder zal kosten en het draagvlak verhoogd.</p> <p>Alternatief: Bomenrij niet aan de oostzijde, maar aan de westzijde. Minder ruimte nodig aan de industriezijde, terwijl de zichtlocatie van de bedrijven verder verbeterd in plaats van verslechterd. Watercompensatie elders in het pijlgebied. Niet de sloot verbreden, maar eerder vernemen en toepassen van beschoeving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00330	<p>1</p> <p>Door het verleggen van de sloot, waarvan de redenen onduidelijk zijn, raakt inspreker de afsluiting van zijn erf kwijt. Wanneer het verleggen van de sloot uitsluitend bedoeld is voor watercompensatie, dan wil inspreker graag met u in overleg of de compensatie elders op zijn eigendom kan plaatsvinden door middel van een vijver, poel of iets dergelijks. In de bijlage een kaartje/tekening met verduidelijking.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00332	<p>1</p> <p>Vergroting van de verzorgingsplaats De afgelopen periode zijn er veel contacten geweest met Rijkswaterstaat over uitbreiding van de verzorgingsplaats. Deze uitbreiding is wenselijk om de volgende redenen:</p> <p>Parkeerproblemen Uitbreiding is om te beginnen noodzakelijk met het oog op de parkeersituatie op de verzorgingsplaats, die in de huidige situatie reeds zeer problematisch is. Dit leidt tot gevaren voor de verkeersveiligheid (o.a. omdat vrachtauto's en personenauto's worden geparkeerd op plaatsen die daarvoor niet zijn bedoeld, met als gevolg verkeersveiligheidsituaties) en gevaren voor de openbare orde, door spanningen die ontstaan rond parkeren. Met de uitbreiding van de capaciteit van de weg zal dit probleem nog verder worden vergroot. Om aan de parkeernormen te voldoen en met het oog op de verkeersveiligheid en openbare orde is het noodzakelijk om de parkeer capaciteit op de verzorgingsplaats aanzienlijk te vergroten. Door de aangekondigde komst van een elektrische laadvoorziening op de verzorgingsplaats van een derde (Mr. Green) is dit probleem nog verergerd. Ofschoon deze voorziening voorsnog niet ten koste is gegaan van parkeerplaatsen is de potentiële ruimte voor aanleg van nieuwe parkeerplaatsen wel verminderd.</p> <p>Beoogde uitbreiding onderneming Inspreker is daarnaast bezig met de uitbreiding van haar onderneming. Rijkswaterstaat heeft laten weten dat dit zeker een optie is en had in eerdere ontwerpen ook volop ruimte gereserveerd voor uitbreiding van de verzorgingsplaats. Uitbreiding en vormgeving op- en afritten dient onderdeel te zijn van het tracebestuut en hieraan ten grondslag liggende onderzoeken. Clienten hebben er bij meerdere gelegenheden op aangedrongen om de uitbreiding van de verzorgingsplaats in het tracebesluit op te nemen in samenhang met de beoogde wegverbreding en nieuwe op- en afritten. Uit het ontwerp blijkt echter dat het voornemen is dat de afrit zoals die langs de verzorgingsplaats loopt middels een gewoon bestemmingsplan wordt gerealiseerd (dat leiden clienten af uit het feit dat de aansluiting wordt benoemd als "autonome ontwikkeling"). Dit is onwenselijk omdat de wegverbreding, nieuwe afrit en uitbreiding van de verzorgingsplaats integraal en bij voorkeur in het kader van het tracebesluit geregeld dienen te worden. In ieder geval dient de afrit zo aangelegd te worden dat de beoogde uitbreiding niet wordt geblokkeerd.</p> <p>Graag vragen clienten nogmaals aandacht voor het belang, om de uitbreiding van de verzorgingsplaats op te nemen in het tracebesluit en om de vormgeving van de op- en afritten zorgvuldig af te stemmen op de toekomstige inrichting van de verzorgingsplaats. Het is van belang om ook bij het ontwerp van de op- en afritten en bij de verwerving van grond voor de wegverbreding en bij de aanleg van de waterhuishouding (sloot), die in de huidige plannen het gebied tussen de nieuwe afslag en de weg in tweeën deelt, rekening te houden met de toekomstige uitbreiding om te voorkomen dat nog tijdens de voorbereiding van het tracebesluit en/of het ontwerpbestemmingsplan of kort hierna weer nieuwe trajecten doorlopen moeten worden, aangelegde voorzieningen weer aangepast dienen te worden en onnodige meerkosten gemaakt dienen te worden met het oog op de noodzakelijke uitbreiding van de verzorgingsplaats.</p> <p>Clienten menen dat de op- en afritten tot het project behoren en daarom in het tracebesluit opgenomen horen te worden en ook in de onderliggende onderzoeken meegenomen hadden dienen te worden. Door dit niet te doen heeft Rijkswaterstaat niet voldaan aan de op haar rustende (onderzoeks)verplichtingen en is het ontwerptracebesluit onzorgvuldig voorbereid althans onvoldoende gemotiveerd. Bij de onderzoeksdocumenten bevindt zich tevens een onderzoek naar verkeerskundige aspecten en naar sociale veiligheid. In dit kader had de situatie op de verzorgingsplaats, inclusief de parkeerproblematiek en hieruit voortvloeiende problemen.</p> <p>Vormgeving afrit In de plannen tot op heden was de afrit zodanig vormgegeven dat er voldoende ruimte wordt gegeven aan de benodigde uitbreiding van de verzorgingsplaats. Verwezen wordt o.a. naar de ontwerp tekening die is bijgevoegd als bijlage 3. Op de huidige ontwerp tekening (waarop de op- en afrit in zalmroze wordt weergegeven) lijkt de afrit echter veel nauwer aan te sluiten op de verzorgingsplaats, waardoor de toekomstige</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00335	<p>1</p> <p>Hierbij dienen wij een zienswijze in betreffende uw besluit Ontwerp tracébesluit/MER A27 Houten-Hoopolder of Ontwerpsaneringsplan A27 Houten-Hoopolder.</p> <p>Uw besluit heeft naar ons oordeel zwaarwegende bezwaren voor ons bedrijf gecreëerd en daar liggen de volgende argumenten aan ten grondslag: In uw plan zal er een substantieel deel van het terrein afnemen waardoor de huurder van het perceel beperkt zal worden in het innoveren en het aanzien van het terrein zal verminderen, waardoor de omzet af kan nemen, gezien dat gegeven zal er gesproken kunnen worden over een nadeelcompensatie. Verder is het mede de vraag in hoeverre uw werkzaamheden de bedrijfsvoering van de huurder zal hinderen in dat geval zal er rekening gehouden moeten worden met inkomstenderving.</p> <p>Het is ook van belang (met de huidige bestemming) dat de waarde van het totale perceel af zal nemen immers wordt het stallen van voertuigen beperkt. Het is mede van belang welke prijs u hanteert voor de vergoeding van de strook grond die in ons bezit is en u meent nodig te hebben voor de verbreding van de A27.</p> <p>Voorsnog maken wij bezwaar tegen uw besluit vanwege het feit dat de manoeuvreerruimte en de stallingsplekken af zullen nemen, en welke nadeelcompensatie wordt dan door u toegepast?</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00337	<p>1</p> <p>2. Geluid 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht - minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p> <p>2 Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p> <p>3</p> <p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327. In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>

		<p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>
	<p>4 2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p> <p>3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaad de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzondere situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p> <p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p> <p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van uitkoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het Tracébesluit. Volledigheidshalve wordt voor meer informatie over deze punten verwezen naar de informatie hieronder en naar Hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm en de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels geïnfiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p>
ZWE-00347	<p>1 De Stichting de Hagen Vianen wil een bijdrage leveren aan de leefbaarheid in de woonwijk waaraan zij haar naam ontleent. Onze stichting is niet tegen de verbreding van de A27 maar wil wel de negatieve impact van deze verbreding op de wijk minimaliseren. Te meer omdat het positieve effect van deze wegaanpassing in de vorm van een verbeterde bereikbaarheid van Vianen nihil is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk waaronder een verbeterde afstroming van het verkeer op de verbindingsboog richting Den Bosch. Al onze zienswijzen richten zich op de A27 tussen globaal hmp 57.000 en 65.000 (knoop Everdingen tot en met de Lekbrug)</p> <p>Ligging ten opzichte van woonwijk De Hagen Vianen De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichtbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Wij zijn van mening dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt omdat dit van invloed is op zowel geluid als luchtkwaliteit. Wij hebben de overtuiging dat in het voorliggende ontwerp nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend zijn gebruikt, onder andere omdat Rijkswaterstaat zich heeft laten beperken door een grote afstand tussen de oude en nieuwe Lekbruggen en door onnodig grote boogstralen in de weg noordelijk van de brug. Wij vinden dat zowel bij de vaststelling van het TB als in de uitwerking van het ontwerp in de realisatiefase daar nog meer rekening mee gehouden moet worden en in het TB daarvoor ten minste de volgende twee randvoorwaarden moeten worden mee genomen.</p> <p>1. De flexibiliteitsbepaling, voor zover deze ziet op de ligging van de nieuwe brug over de Lek, moet er op gericht zijn dat de maximale afstand tussen de bestaande en de nieuwe brug vast ligt maar dat voor het uitvoeringsontwerp de mogelijkheid geboden wordt deze te minimaliseren. De asverschuiving in oostelijke richting mag daarvoor niet beperkt worden tot 2 meter.</p> <p>2. De ontwerpshelheid van de parallelbaan wordt beperkt tot 100km/uur waardoor kleinere boogstralen kunnen worden toegepast. Fietsverbinding Het verheugd ons dat het plan voor de fietsverbinding over de Lek is toegevoegd aan het project. Dit projectonderdeel is echter niet opgenomen in het OTB. Wij zijn van mening dat de fietsverbinding alsnog in het TB moet worden opgenomen om het daarmee planologische te borgen en toekomstige procedurerisico's uit te sluiten.</p> <p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wij verzoeken Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.</p> <p>Schade aan woningen Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen en woningen kunnen als gevolg daarvan gaan verzakken. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' speciale aandacht nodig heeft. In het OTB is hieraan echter geen aandacht besteed. Dit project mag pas uitgevoerd worden nadat goed onderzoek is uitgevoerd en voorzieningen zijn getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.</p> <p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Rijkswaterstaat vindt dat de aannemer dat moet voorkomen maar voor ons blijft Rijkswaterstaat</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het Tracébesluit. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie over deze punten opgenomen en wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>

		<p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralsnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt.</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	<p>2 Geluidsoverlast</p> <p>De berekende geluidshinder blijft weliswaar binnen het vastgestelde geluidsplafond maar er wordt bij lange na niet voldaan aan de waarden waarnaar volgens de wet geluidshinder bij wegconstructie moet worden gestreefd. Rijkswaterstaat heeft nog onvoldoende aangetoond dat binnen het doelmatigheidsprincipe alle maatregelen worden getroffen om de geluidsoverlast verder te beperken. Wij zijn daarom van mening dat het aan de westzijde tussen hmp 58.950 en 58.550 geprojecteerde geluidscherm moet worden verlengd (bij voorkeur tot hmp 58.100) en/of verhoogd.</p> <p>De bewoners van de wijk De Hagen ondervinden vanuit de meeste overlast van het geluid dat voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen waardoor de berekende geluidsoverlast niet overeenkomt met de werkelijkheid.</p> <p>Wij vinden dit niet aanvaardbaar en zijn van mening dat hier een oplossing voor moet worden gevonden. Maatregelen zijn nodig aan zowel de bestaande als de nieuwe brug, ook wanneer deze maatregelen als bovenwettelijke maatregelen worden aangemerkt.</p> <p>Wegverkeersgeluid wordt bepaald door het geluid van banden en de motor van voertuigen. Beide brongeluiden worden exponentieel groter naarmate er harder wordt gereden. Wij zijn van mening dat ook om deze reden het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen beperkt moet blijven tot 100km/uur en dat dit wordt vastgelegd in het Tracébesluit.</p> <p>Wij ondersteunen de zienswijze van de gemeente Vianen dat op het hele traject ter hoogte van Vianen tweelaags ZOAB moet worden aangebracht om daarmee tegen redelijke kosten een zo laag mogelijke geluidsproductie te verkrijgen.</p>	<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidshinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>

ZWE-00348	<p>1</p> <p>De Stichting de Hagen Vianen wil een bijdrage leveren aan de leefbaarheid in de woonwijk waaraan zij haar naam ontleent. Onze stichting is niet tegen de verbreding van de A27 maar wil wel de negatieve impact van deze verbreding op de wijk minimaliseren. Te meer omdat het positieve effect van deze wegaanpassing in de vorm van een verbeterde bereikbaarheid van Vianen nihil is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk waaronder een verbeterde afstroming van het verkeer op de verbingsboog richting Den Bosch. Al onze zienswijzen richten zich op de A27 tussen globaal hmp 57.000 en 65.000 (knoop Everdingen tot en met de Lekbrug)</p> <p>Ligging ten opzichte van woonwijk De Hagen Vianen De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Wij zijn van mening dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt omdat dit van invloed is op zowel geluid als luchtkwaliteit. Wij hebben de overtuiging dat in het voorliggende ontwerp nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend zijn gebruikt, onder andere omdat Rijkswaterstaat zich heeft laten beperken door een grote afstand tussen de oude en nieuwe Lekbruggen en door onnodig grote boogstralen in de weg noordelijk van de brug. Wij vinden dat zowel bij de vaststelling van het TB als in de uitwerking van het ontwerp in de realisatiefase daar nog meer rekening mee gehouden moet worden en in het TB daarvoor ten minste de volgende twee randvoorwaarden moeten worden mee genomen.</p> <p>1. De flexibiliteitsbepaling, voor zover deze ziet op de ligging van de nieuwe brug over de Lek, moet er op gericht zijn dat de maximale afstand tussen de bestaande en de nieuwe brug vast ligt maar dat voor het uitvoeringsontwerp de mogelijkheid geboden wordt deze te minimaliseren. De asverschuiving in oostelijke richting mag daarvoor niet beperkt worden tot 2 meter.</p> <p>2. De ontwerpseisheid van de parallelbaan wordt beperkt tot 100km/uur waardoor kleinere boogstralen kunnen worden toegepast. Fietsverbinding Het verheugd ons dat het plan voor de fietsverbinding over de Lek is toegevoegd aan het project. Dit projectonderdeel is echter niet opgenomen in het OTB. Wij zijn van mening dat de fietsverbinding alsnog in het TB moet worden opgenomen om het daarmee planologische te borgen en toekomstige procedurerisico's uit te sluiten.</p> <p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wij verzoeken Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.</p> <p>Schade aan woningen Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen en woningen kunnen als gevolg daarvan gaan verzakken. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' speciale aandacht nodig heeft. In het OTB is hieraan echter geen aandacht besteed. Dit project mag pas uitgevoerd worden nadat goed onderzoek is uitgevoerd en voorzieningen zijn getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.</p> <p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Rijkswaterstaat vindt dat de aannemer dat moet voorkomen maar voor ons blijft Rijkswaterstaat eindverantwoordelijk. Het OTB besteed hieraan onvoldoende aandacht.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het Tracébesluit. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie over deze punten opgenomen en wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooral nog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p> <p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	<p>2 Geluidsoverlast</p> <p>De berekende geluidshinder blijft weliswaar binnen het vastgestelde geluidsplafond maar er wordt bij lange na niet voldaan aan de waarden waarnaar volgens de wet geluidshinder bij wegconstructie moet worden gestreefd. Rijkswaterstaat heeft nog onvoldoende aangetoond dat binnen het doelmatigheidsprincipe alle maatregelen worden getroffen om de geluidsoverlast verder te beperken. Wij zijn daarom van mening dat het aan de westzijde tussen hmp 58.950 en 58.550 geprojecteerde geluidsscherm moet worden verlengd (bij voorkeur tot hmp 58.100) en/of verhoogd.</p> <p>De bewoners van de wijk De Hagen ondervinden vanuit de meeste overlast van het geluid dat voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen waardoor de berekende geluidsoverlast niet overeenkomt met de werkelijkheid.</p> <p>Wij vinden dit niet aanvaardbaar en zijn van mening dat hier een oplossing voor moet worden gevonden. Maatregelen zijn nodig aan zowel de bestaande als de nieuwe brug, ook wanneer deze maatregelen als bovenwettelijke maatregelen worden aangemerkt.</p> <p>Wegverkeersgeluid wordt bepaald door het geluid van banden en de motor van voertuigen. Beide brongeluiden worden exponentieel groter naarmate er harder wordt gereden. Wij zijn van mening dat ook om deze reden het snelheidsregime op de A27 ter hoogte van Vianen beperkt moet blijven tot 100km/uur en dat dit wordt vastgelegd in het Tracébesluit.</p> <p>Wij ondersteunen de zienswijze van de gemeente Vianen dat op het hele traject ter hoogte van Vianen tweelaags ZOAB moet worden aangebracht om daarmee tegen redelijke kosten een zo laag mogelijke geluidsproductie te verkrijgen.</p>	<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p>

		<p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hooipolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hooipolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidsituatie in Vianen.</p>
ZWE-00349	<p>1 De Stichting de Hagen Vianen wil een bijdrage leveren aan de leefbaarheid in de woonwijk waaraan zij haar naam ontleent. Onze stichting is niet tegen de verbreding van de A27 maar wil wel de negatieve impact van deze verbreding op de wijk minimaliseren. Te meer omdat het positieve effect van deze wegaanpassing in de vorm van een verbeterde bereikbaarheid van Vianen nihil is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk waaronder een verbeterde afstroming van het verkeer op de verbingsboog richting Den Bosch. Al onze zienswijzen richten zich op de A27 tussen globaal hmp 57.000 en 65.000 (knoop Everdingen tot en met de Lekbrug)</p> <p>Ligging ten opzichte van woonwijk De Hagen Vianen De uitbreiding van de A27 komt een stuk dichterbij de woonwijk De Hagen te liggen dan de bestaande A27. Wij zijn van mening dat het ontwerp er in moet voorzien dat de afstand tussen de woonwijk en de weg zo groot mogelijk wordt omdat dit van invloed is op zowel geluid als luchtkwaliteit. Wij hebben de overtuiging dat in het voorliggende ontwerp nog niet alle mogelijkheden daartoe uitputtend zijn gebruikt, onder andere omdat Rijkswaterstaat zich heeft laten beperken door een grote afstand tussen de oude en nieuwe Lekbruggen en door onnodig grote boogstralen in de weg noordelijk van de brug. Wij vinden dat zowel bij de vaststelling van het TB als in de uitwerking van het ontwerp in de realisatiefase daar nog meer rekening mee gehouden moet worden en in het TB daarvoor ten minste de volgende twee randvoorwaarden moeten worden mee genomen.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het Tracébesluit. Volledigheidshalve is voor dit punt hieronder meer informatie opgenomen.</p> <p>Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de Minister in 2014 heeft gekozen. In dit Voorkeursalternatief is ervoor gekozen om het trajectdeel 'Houten-Everdingen' aan de oostbaan niet te wijzigen. Een zorgvuldige belangenafweging heeft ertoe geleid dat deze ontwerpkeuze niet is gewijzigd. Omdat de ligging van de oostbaan niet wordt gewijzigd is gekozen om aan de westzijde te starten met het vervangen van de brug. Het realiseren van de brug aan de westzijde resulteert namelijk in een veiliger ontwerp met het minste ruimtebeslag. Indien bij de fasering gestart wordt aan de oostzijde van de brug resulteert dit in een asverschuiving van de A27 over een grotere lengte met een groter ruimtebeslag tot aan knooppunt Everdingen als gevolg.</p>
	<p>2 1. De flexibiliteitsbepaling, voor zover deze ziet op de ligging van de nieuwe brug over de Lek, moet er op gericht zijn dat de maximale afstand tussen de bestaande en de nieuwe brug vast ligt maar dat voor het uitvoeringsontwerp de mogelijkheid geboden wordt deze te minimaliseren. De asverschuiving in oostelijke richting mag daarvoor niet beperkt worden tot 2 meter.</p>	<p>Dit punt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het Tracébesluit. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over dit punt: Anders dan het Ontwerp-Tracébesluit voorziet het Tracébesluit in aanleg van een geheel nieuwe brug over de Lek. De flexibiliteitsbepaling in het TB is het resultaat van een belangenafweging tussen juridische zekerheid voor de omgeving en de gewenste vrijheid voor de aannemer bij de uitvoering van het project. Randvoorwaarde voor toepassing van de flexibiliteitsbepaling is dat er geen nadeligere effecten op de omgeving mogen optreden dan voorzien in het TB.</p>
	<p>3 2. De ontwerpsnelheid van de parallelbaan wordt beperkt tot 100km/uur waardoor kleinere boogstralen kunnen worden toegepast. Fietsverbinding Het verheugd ons dat het plan voor de fietsverbinding over de Lek is toegevoegd aan het project. Dit projectonderdeel is echter niet opgenomen in het OTB. Wij zijn van mening dat de fietsverbinding alsnog in het TB moet worden opgenomen om het daarmee planologische te borgen en toekomstige procedurerisico's uit te sluiten.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijke geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het Tracébesluit. Volledigheidshalve kan worden vermeld dat de betreffende fietsverbinding in het Tracébesluit is opgenomen.</p>
	<p>4 Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wij verzoeken Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat dit tot een minimum beperkt wordt, vooral tijdens de nachtelijke uren. Hieraan moet aandacht besteed worden in het programma van eisen voor de aannemer.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het Ontwerp Saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over dit punt.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouw hinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkerreinen, ook aanvullende eisen worden voorgescreven die inaan en het herenken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het huisverkeer</p> <p>Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden (vooralnog voorzien in 2022) betrokkenen tijdig informeren over de geplande werkzaamheden in de omgeving.</p>
	<p>5 Tijdens de werkzaamheden zal mogelijk de grondwaterstand veranderen en woningen kunnen als gevolg daarvan gaan verzakken. In Vianen is de rivierbedding door de jaren heen verplaatst, waardoor het onderwerp 'kwelwater' speciale aandacht nodig heeft. In het OTB is hieraan echter geen aandacht besteed. Dit project mag pas uitgevoerd worden nadat goed onderzoek is uitgevoerd en voorzieningen zijn getroffen voor beperking van schade en voor de schadeafhandeling.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over dit punt.</p> <p>Het aspect grondwaterkwantiteit is niet meegenomen in de effectbeoordeling van het MER omdat er geen ingrepen worden gedaan die permanente effecten hebben op de omgeving. De voorgenomen wegverbreding voorziet niet in grote ondergrondse constructies waarbij sprake is van een permanente verstoring van de grondwaterstroming die grondwaterstandsverandering met zich meebrengt en daarmee negatieve gevolgen heeft. Bij de uitvoering is voor de aanleg van riolering en kunstwerken tijdelijke bemaling nodig. Dit betreft echter ondiepe bemaling met een, naar verwachting beperkte duur. Het blijkt dat de kwel in de omgeving van inspreker niet wordt veroorzaakt door de rijksweg maar een bestaand probleem is waarbij kwel ontstaat vanuit de Lek. Naar verwachting zal deze kwel niet toenemen door de aanpassing van de A27. Indien noodzakelijk worden tijdens de uitvoering mitigerende maatregelen getroffen om de momenteel onvoorziene effecten te beperken. Indien tijdens de uitvoering toch onverhoopt sprake is van schade dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie bij Rijkswaterstaat, zie paragraaf 2.10 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>6 Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Rijkswaterstaat vindt dat de aannemer dat moet voorkomen maar voor ons blijft Rijkswaterstaat eindverantwoordelijk. Het OTB besteed hieraan onvoldoende aandacht.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het Ontwerp Saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over dit punt.</p> <p>Er is een risico op schade en/of hinder als gevolg van trillingen tijdens de aanleg. Dit wordt echter ondervangen door eisen te stellen aan de uitvoerder van deze werkzaamheden om zoveel mogelijk te voorkomen dat schade en/of hinder optreedt..</p> <p>Voor bepaling van eventuele schade zal vóór het begin van werkzaamheden, op basis van praktijkervaring (expert judgement) en het uitvoeringsontwerp, een zogenaamd invloedsgebied worden vastgesteld. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". Indien noodzakelijk kunnen de optredende trillingsniveaus op de woningen worden gemonitord tijdens de aanleg. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen of er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de A27 Houten - Hooipolder. Indien er volgens inspreker schade ontstaat aan bebouwing als gevolg van trillingen in verband met werkzaamheden, kan de inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 2.10 en 2.11 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>7 Luchtkwaliteit Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste gebruikt maar de norm moet worden voorbereid op nieuwe, strengere Europese normen. In het definitieve Trace Besluit moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. In Vianen speelt nog eens extra dat het ligt ingeklemd tussen twee autosnelwegen. Wij zijn van mening dat in het Tracébesluit ten minste de onderstaande twee aspecten moeten worden meegenomen. 1. Maatregelen voor het afvangen van fijnstof, bijvoorbeeld begroeide geluidschermen of speciale beplanting. 2. Het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen dient maximaal 100 km/uur te blijven waardoor de luchtvervuiling door het verkeer niet onnodig toeneemt.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het Ontwerp Saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over dit punt.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p>
	<p>8 Waarde vermindering woningen De snelweg komt een stuk dichterbij de woningen. Dit heeft een negatief effect op de (beleving van) geluid, luchtkwaliteit, woongenot, etc. Hierdoor zullen de woningen in de Hagen zeker in waarde verminderen. Rijkswaterstaat dient deze waarde vermindering te compenseren. Hierover wordt in het OTB niet gesproken.</p>	<p>Dit punt heeft inhoudelijk geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve is hieronder meer informatie opgenomen over dit punt.</p>



			<p>De insteek van Rijkswaterstaat is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB of SP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p>
	11	<p><b>Geluidsoverlast</b></p> <p>De berekende geluidshinder blijft weliswaar binnen het vastgestelde geluidsplafond maar er wordt bij lange na niet voldaan aan de waarden waarnaar volgens de wet geluidshinder bij wegconstructie moet worden gestreefd. Rijkswaterstaat heeft nog onvoldoende aangetoond dat binnen het doelmatigheidsprincipe alle maatregelen worden getroffen om de geluidsoverlast verder te beperken. Wij zijn daarom van mening dat het aan de westzijde tussen hmp 58.950 en 58.550 geprojecteerde geluidsscherm moet worden verlengd (bij voorkeur tot hmp 58.100) en/of verhoogd.</p> <p>De bewoners van de wijk De Hagen ondervinden veruit de meeste overlast van het geluid dat voortkomt uit de voegovergangen van de brug over de Lek. Deze geluiden worden niet meegenomen in de berekeningen waardoor de berekende geluidsoverlast niet overeenkomt met de werkelijkheid.</p> <p>Wij vinden dit niet aanvaardbaar en zijn van mening dat hier een oplossing voor moet worden gevonden. Maatregelen zijn nodig aan zowel de bestaande als de nieuwe brug, ook wanneer deze maatregelen als bovenwettelijke maatregelen worden aangemerkt.</p> <p>Wegverkeersgeluid wordt bepaald door het geluid van banden en de motor van voertuigen. Beide brongeluiden worden exponentieel groter naarmate er harder wordt gereden. Wij zijn van mening dat ook om deze reden het snelheidsregiem op de A27 ter hoogte van Vianen beperkt moet blijven tot 100km/uur en dat dit wordt vastgelegd in het Tracébesluit.</p> <p>Wij ondersteunen de zienswijze van de gemeente Vianen dat op het hele traject ter hoogte van Vianen tweelaags ZOAB moet worden aangebracht om daarmee tegen redelijke kosten een zo laag mogelijke geluidsoverlast te verkrijgen.</p>	<p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidreducerende maatregelen genomen.</p> <p>De <math>L_{den,gpp}</math> of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p> <p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Lek te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande bruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags Zoab wordt de extra geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten-Hoopolder hier gemitigeerd. De geluidbelasting blijft met deze maatregel binnen de geldende geluidnormen en neemt zelfs af ten opzichte van de situatie zonder verbreding. Hier bovenop wordt aan de westzijde van de A27 in lijn met het Ontwerp-Tracébesluit een 1 meter hoog scherm gerealiseerd ter afscherming van wijk De Hagen. Daarnaast heeft het vervangen van de bestaande bruggen over de Lek met geluidstillere voegen ook een positief effect op de geluidssituatie in Vianen.</p>
ZWE-00355	1	<p>Uit de ter inzage liggende stukken lijkt dat het tracé van de A27 een aantal meters richting hun eigendom zal worden gelegd. Dit zou betekenen dat een deel van hun zijtuin nodig is voor water/talud. Tevens lijkt dat er een geluidsscherm zal worden geplaatst ongeveer ter hoogte van hun eigendom.</p> <p>Uit de stukken is niet duidelijk hoeveel van hun grond nodig is voor de aanleg van water/talud. Gezien de geringe afstand van de woning tot het huidige water/talud betekent ook een geringe afname van de tuin, een grote inbreuk op het woongenot.</p> <p>Tevens vragen cliënten aandacht voor de toename van het fijnstof en andere onvriendelijke stoffen die door toename van het verkeer op en over hun woonhuis zullen komen. Door de verbreding van de A27 zal het verkeer toenemen, en daarmee het fijnstof en andere levensonvriendelijke stoffen. In de stukken blijkt niet dat daarmee rekening is gehouden en voldoende maatregelen ter bescherming zijn gepland.</p> <p>Cliënten zijn van mening dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de ligging van hun eigendom, de kavel, de plaats van de woning op de kavel, de ruimte tussen woning en water/talud van de A27.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	2	<p>Tevens zijn cliënten van mening dat berekeningen t.b.v. de beoordeling van de geluidsoverlast, niet met naar theoretisch model maar met metingen in de praktijk dienen te worden uitgevoerd.</p>	<p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hoopolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdruk en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p>
ZWE-00357	1	<p>Inspreker exploiteert op perceel F854 Gemeente Meerkerk (gelegen naast Perceel F855) een onbemand tankstation.</p> <p>Door het plaatsen van een tweetal bomenrijen en een bomenrij langs de oprit wordt locatie aan het zicht onttrokken. Onder andere gezien vanaf de rijksweg A27. Dit zal zonder meer te merken zijn en een negatieve invloed hebben op de omzetgegevens. Het verzoek is om deze bomenrijen achterwege te laten, noch andere werkzaamheden die de zichtbaarheid nadelig beïnvloeden achterwege te laten.</p> <p>Tengevolge van de werkzaamheden zal het verkeer op de Provinciale weg veel hinder ondervinden. Derhalve gevolgen voor de omzet</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00372	1	<p>In de huidige plannen voor de verbreding van de A27 wordt de oostelijke aansluiting 23 Werkendam verplaatst in noordelijke richting en sluit dan aan op een nieuwe rotonde in de Rijkstraatweg juist voor Sleeuwijk. Op zich een goede oplossing voor de huidige krappe situatie aan de Tol, die nu met een VRI wordt geregeld. Ook fietsers Werkendam/Sleeuwijk v.v. steken in belangrijke mate bij deze verkeerslichten over, waarbij zij nu in dit bochtig circuit worden "beschermd" tegen te snel snelverkeer door de wachtende en afslaande auto's. In de nieuwe situatie wordt simpelweg de oostelijke aansluiting ter plaatse volledig geamoveerd en de VRI verwijderd. Dat gaat inhouden dat de fietser onbeschermd moet oversteken in datzelfde bochtig circuit. De gevolgen laten zich raden. Wij zijn overigens ook geen voorstander van een zgn 'kale' VRI, specifiek voor de fietsoversteek, dat is in dit bochtig circuit slechts schijnveiligheid. Wij pleiten voor een ongelijkvloerse kruising voor de fietser tussen Werkendam en Sleeuwijk, waarbij wij ook het huidige oneigenlijk alternatieve gebruik van het busplatform als fietsoversteek een halt toe willen roepen (het zal trouwens sterk toenemen bij de nu voorziene plannen). Als oplossing staan we voor een fietsbrug die als vrij snel na het viaduct over de A27 vanaf Werkendam begint, dan in een lange boog de Tol letterlijk gaat overbruggen en hoog landt ten noordwesten van de woning Tol 11. Er kan voldoende ruimte voor een adequate en noodzakelijke oplossing worden gecreëerd omdat de huidige opstelstroken overbodig worden.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>

ZWE-00380	<p>1</p> <p>woningbouwlocatie ter plaatse en in het voorontwerp bestemmings plan is een uitvoeisel van het project van de Provincie Noord-Brabant, bekend staande onder "Bouwen binnen strakke contouren". De woonvisie van de gemeente Geertruidenberg biedt qua woning bouwaantallen en woningtypen op de betreffende locatie een prima uitgangspunt hetgeen binnen de statutaire doelstellingen van mijn cliënte eveneens realiseerbaar is. Mijn cliënte is doende om voor deze locatie concrete bouwplannen verder voor te bereiden en uit te werken.</p> <p>De betreffende locatie is in het einddocument ter afronding van de pilot "Bouwen binnen strakke contouren" in de brief van het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 23 juni 2009 (kenmerk: 1549534 als bijlage 1 in het overzicht van nog te ontwikkelen plannen/projecten) door de Provincie geaccordeerd voor 54 wooneenheden!</p> <p>Cliënte is van mening dat het uitvoeren van het woningbouwproject binnen genoemde pilot c.q. verdere uitwerking in het voorontwerp bestemmingsplan partiële herziening Raamsdonksveer Zuid als gevolg van de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten haar bouwplannen in ernstige mate kunnen frustreren.</p> <p>Uit de ter visie gelegde documenten inzake Ontwerp Tracébesluit en ontwerp saneringsplan, te weten: -het ontwerp tracébesluit en de daarbij behorende bijlagen van 27 mei 2016; -het milieueffect rapport van 27 mei 2016 en de daarbij behorende bijlagen 4 tot en met 7; -de deelrapporten: te weten externe veiligheid van 27 mei 2016; -een groot aantal rapporten inzake geluid variërend van data 27 mei 2016 tot en met 31 mei 2016; -de rapporten inzake luchtkwaliteit, eveneens daterend van 27 mei 2016; -de rapporten inzake verkeer/veerbaarheid, eveneens rapporteren daterend van 27 mei 2016; -het saneringsplan alsmede het saneringsbesluit en het hoofdrapport sanering, eveneens rapporten d.d. 27 mei 2016 en de daarbij behorende bijlagen, zoals het akoestisch onderzoek, op geen enkele wijze rekening houden met de voorgenomen bouwplannen van mijn cliënte.</p> <p>De in genoemde besluiten bijvoorbeeld voorgestelde geluidsreducerende maatregelen zijn op onderdelen niet beoordeeld in verband met de door cliënte voorgenomen bouw van de grondgebonden woningen en appartementen. Daardoor is het mogelijkwerijs niet bekend of de voorgestelde geluidsreducerende maatregelen in de ontwerpbesluiten moeten worden aangepast aan de voorgenomen bouwplannen van cliënte, sterker nog of de voorgenomen bouwplannen überhaupt nog wel kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Daarmee zijn de belangen van mijn cliënte inzake de voorgenomen bouwplannen direct in het geding ten aanzien van de ter visie gelegde ontwerpbesluiten.</p> <p>In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van besluitvorming is het derhalve absoluut noodzakelijk dat nader onderzoek plaatsvindt naar de vraag of alle voorgestelde maatregelen (let op: niet alleen geluid, verkeer, maar ook de externe veiligheid en alle andere aspecten</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00400	<p>1</p> <p>Zienswijze: Uit het Ontwerp-Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder, Akoestisch onderzoek, Hoofdrapport, d.d. 28 april 2016, blijkt dat er geen geluidsmetingen gedaan zijn ter plaatse van de woning van cliënt De geplande nieuwe afrit is circa 30 meter dichterbij de woning van cliënt gestueerd. Om dit te realiseren moeten bomen op het perceel van cliënt verwijderd worden. Doordat de afrit op kortere afstand van de woning komt te liggen én er bomen verwijderd worden zal het geluidsniveau op de woning van cliënt fors toenemen. Onderzoek naar de situatie ter plaatse en metingen zijn noodzakelijk om het geluidsniveau vast te kunnen stellen en tevens de juiste geluid beperkende maatregelen te kunnen nemen.</p>	<p>De geluidbijdrage van de afrit is ondergeschikt aan de geluidbijdrage van de A27. Met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) op de A27 ter hoogte van de aansluiting Werkendam wordt voldaan aan de geldende geluidnormen. In de geluidberekeningen wordt in lijn met het wettelijk voorgescreven Reken- en meetvoorschrift 2012 het effect van beplanting niet meegenomen. Uit onderzoek is gebleken dat beplanting geen geluidreducerend effect heeft tenzij het om een dicht beplant bosperceel gaat.</p> <p>Voor het geluidonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het project A27 Houten Hooipolder zijn geen geluidmetingen verricht maar is gebruik gemaakt van geluidmodellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. De onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgescreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het uitvoeren van metingen is vanwege verschillende oorzaken niet mogelijk. Zo bevat een meting veel onzekerheden en onnauwkeurigheden en is een meting een momentopname terwijl de wettelijke normen gebaseerd zijn op een gemiddelde over een jaar waarbij gemiddelde omstandigheden qua verkeersdruk en -samenstelling en weersomstandigheden zijn gehanteerd. Daarnaast gelden normstellingen voor geluid per bron, terwijl bij een meting het meten van stoorgeluiden van andere bronnen niet ondenkbaar is. In hoofdstuk 2.6.3 van de Nota van Antwoord wordt hier nader op ingegaan.</p>
ZWE-00401	<p>1</p> <p>Inspreker is gevestigd in Hoogblokland, Dorpsweg 13 en houdt zich bezig met de in- en verkoop van gebruikte en nieuwe wegtransportmiddelen. U moet hierbij denken aan vrachtwagens, kranen, opleggers en aanhangwagens.</p> <p>De locatie van inspreker bevindt zich direct aan de A27 (oostzijde).</p> <p>De handelsvoorraad (ca 120 eenheden) staat op deze "A-locatie" uitgesteld en is voor iedereen die op de A27 rijdt vanuit Gorinchem richting Utrecht goed zichtbaar.</p> <p>Ondanks onze bezwaren werd er in 2008/2009 langs de A27 vanaf KMpaal 40,3 richting Utrecht een gesloten geluidsscherm geplaatst. Vanaf dat moment was de locatie van inspreker komende vanuit Utrecht niet meer zichtbaar voor passanten.</p> <p>Zien doet verkopen, daar hoeft u geen marketing deskundige voor te zijn en dat is ook de reden dat inspreker zich in 1992 op deze "A-locatie" heeft gevestigd.</p> <p>Rijdend op de A27 reageren veel vervoerderschauffeurs op de zichtbare handelsvoorraad. Ook veel buitenlanders bezoeken ons bedrijf omdat zij vanaf de weg bedrijfsauto's zien staan waarin zij geïnteresseerd zijn. Nederland is tenslotte een handels- en transportnatie.</p> <p>Na plaatsing van het gesloten scherm en daarmee het niet meer zichtbaar zijn van onze locatie komende vanuit Utrecht richting Gorinchem resulteerde in een omzetsdaling van 30%.</p> <p>Gezien de geldende normen voor geluidsoverlast heeft inspreker geen principiële bezwaren tegen een geluidsscherm.</p> <p>Er doet zich nu een nieuwe ontwikkeling voor met het nieuwe trace besluit Houten-Hooipolder. Ter hoogte van onze locatie zal er een nieuw geluidsscherm worden geplaatst. Zoals aangegeven op de detail tekening.</p> <p>In het ontwerp trace besluit noemt u dat de geluidsschermen zijn tot stand gekomen in een integraal ruimtelijk inpassingsproces waarbij niet alleen de financiële doelmatigheid volgens het doelmatigheids criterium is meegenomen maar tevens ontwerptechnische, landschappelijke, verkeerskundige en vormgevingsaspecten zijn betrokken.</p> <p>Inspreker meent dat hieraan toegevoegd dient te worden: " de belangen van de direct betrokkenen ".</p> <p>In de gehele regio Gorinchem, Utrecht, Deil, Tiel en Sliedrecht zijn er veel transparante schermen geplaatst. Er is een compleet fotoboek gemaakt van alle transparante geluidsschermen in genoemde regio's. (Op verzoek ter inzage).</p>	<p>In het kader van het project A27 Houten-Hooipolder wordt ingezet op een rustig en continu wegprofiel met een zo eenduidig mogelijk beel van geluidwerende voorzieningen. In het Tracébesluit zijn ter hoogte van Hoogblokland absorberende aan beide zijden begroeiende schermen voorzien.</p> <p>Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de Minister van IenW na het onherroepelijk worden van het TB besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014".</p> <p>Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 2.10 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De vormgeving van geluidsschermen wordt, voor zover de uitvoering op dat punt medepalend is voor de te bereiken geluidreductie, in het TB en SP al bepaald. Zo worden de geluidsschermen loodrecht en geluidabsorberend uitgevoerd. Nieuwe en bestaande schermen krijgen aan beide zijden begroeiing. Op een aantal locaties (o.a. viaducten) zullen de geluidsschermen transparant zijn om bijvoorbeeld de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan, en/of uit oogpunt van sociale veiligheid. Verdere keuzes zoals materiaal of begroeiing worden in het vervoltraject gemaakt. Het landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen geven de uitvoerend aannemer daarvoor een aantal eisen.</p>

ZWE-00402	<p>1</p> <p>Allereerst heb ik geen bezwaar tegen het ontwerp Tracébesluit A27 Houten Hooipolder, de verbreding van de snelweg A27 Houten – Hooipolder.</p> <p>Ik heb wel een bezwaar tegen aansluiting in Lexmond (nr 26). En tegen de aanleg van een rondweg in Lexmond in aansluiting van de nieuwe snelverbreding welke op aangrenzende percelen tav mijn perceel op achthoven nr 3 plus aangrenzend aan de kom lekdijk in lexmond</p> <p>en bezwaar en amendament tegen aanleg van fiets en voetpaden van gemeente Zederik en BpBuitengebied van Gemeente Zederik van Bp Kernen. In Ontwerp Tracebesluit in inpassingsontwerp blad nr 14 van D. Zwänenberg en N vd Velden en H otten, Lexmond 22-4-1 en</p> <p>bezwaar en amendament dat de drie notenbomen worden verwijderd aan de dijk voor mijn woning en</p> <p>bezwaar en amendament tegen slootdemping tbv een rondweg op en aangrenende percelen tav mijn perceel.</p> <p>bezwaar betreft Visie Ruimte en mobiliteit (provincie Z-H) door infrastructuur te versterken door wegaanleg op en over en langs mijn perceel is onaanvaardbaar.</p> <p>bezwaar en amendament beoordelingskader MER afwikkeling van kruispunten toe en af ritten en tegen binvloeding advoer oppervlakte water tav mijn perceel.</p> <p>bezwaar tegen onderzoeksdelen pas natura2000 gebieden binnen 3 kmzonde.</p> <p>Mijn bomen dienen gehandhaafd te blijven en ook mijn watergangen aan de dijk.</p> <p>bezwaar tegen instandhouding van de illinaal oedemnte waterspann en dat daar een rondweg overheen wordt gecreerd.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00403	<p>1</p> <p>Opmerking algemeen: Gelet de complexiteit en de verwachte doorlooptijd zijn wij zeer benieuwd hoe u de bereikbaarheid en de overlast/ doorstromen van verkeer rondom Gorinchem denkt te gaan waarborgen. Wij doelen dan niet alleen op de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, maar zeker ook de bereikbaarheid van ambulance, brandweer en politie in geval van calamiteiten. Het OTB zegt hier ons inziens niets over. Wel is ons bekend dat dit een onderdeel is waarop eventuele aannemers worden beoordeeld en dat hier punten aan worden verleend gedurende de aanbesteding. Desalniettemin voelen wij ons genoodzaakt u met klem te benadrukken dat overlast gedurende de uitvoering van project voor ons niet acceptabel zal zijn en tot een minimum zal moeten worden gereduceerd.</p> <p>Startdatum en einddatum: Naar verwachting zal de aanpassing van de A27 starten medio 2019. Het mag duidelijk zijn dat wij als bedrijven het belang van deze aanpassing zeer waarderen en wij willen u vriendelijk doch dringend verzoeken, indien mogelijk, te overwegen deze startdatum te bespoedigen. Mocht het zo zijn dat wij als bedrijven hierin iets voor u kunnen betekenen dan zijn wij bereid met u hierover in contact te treden.</p> <p>Zoals wij hebben begrepen is het gehele tracé verdeeld in vier blokken en wij willen dan ook hoofdzakelijk onze zienswijze richten op het deel tracé Scheijwijk- Werkendam.</p> <p>Onderstaand willen we gebruik maken om, per pagina van het OTB/Toelichting op het OTB (versie 3 definitief) met benoemde hoofdstuk aanduiding conform uw documenten onze zienswijze met u te delen.</p> <p>1.1. Aanleiding tot het tracé besluit A 27; In het OTB wordt gesproken over Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), er is bepaald dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in de spits (oftewel de reisfactor) maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn als de reistijd buiten de spits (nota van mobiliteit-streefwaarde ). Tevens kunnen wij opmaken dat in 2030 er een forse toename wordt verwacht, waardoor er een hogere reistijdenfactor wordt verwacht. Met deze wetenschap zijn wij zeer benieuwd of de aanpassingen aan dit tracé in 2030 wel voldoende expansie zullen bieden en wij zijn dan ook benieuwd of de factor 1,5 uw uitgangspunt is.</p> <p>Gelet de start- en einddatum zullen we de aankomende 9 jaar te maken krijgen met een verslechterde factor. Uw prognose laat zien dat u op sommige plaatsen een factor 1,7 verwacht in 2030, We spreken onze zorgen dan ook uit dat het er, ons inziens, de aankomende 9 jaar niet beter op zal worden en dat na oplevering medio 2030 we eigenlijk nog maar 5 jaar profijt hebben van de genomen maatregel waarbij per 2030 de factor naar verwachting op 1,7 zal komen te liggen, dus slechter dan we op dit moment hebben. (Tabel 4.1. pagina 42). De ondergetekende bedrijven zijn dan ook van mening dat het OTB zodanig zou moeten worden aangepast dat in het huidige ontwerp al rekening dient te worden gehouden met een Spoorbrug verbinding van Utrecht-Breda. Dit gelet het feit dat jong personeel steeds vaker gebruik maakt van het openbaar vervoer, dan van eigen vervoersmiddelen.</p> <p>In verschillende onderzoeken is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling van de A15 en de A27 communicerende vaten zijn. De doorstromings-problematiek van de A15 ter hoogte van knooppunt Gorinchem behoeft geen verder uitleg. Om te voorkomen dat alle inspanningen aan de A27 (deels) teniet worden gedaan in de ( nabije) toekomst, is de opmerking vanuit dit tracé besluit A 27 noodzakelijk dat het knooppunt Gorinchem en de A15 een "gevaar" vormen voor een robuust mobiliteitssysteem in dit gebied. De noodzaak om de doorstromingsproblematiek op deze punten op te lossen is aangetoond in dit project. Met deze wetenschap willen we u vriendelijk doch dringend verzoeken te kijken waar en hoe u dit toenemende probleem denkt te kunnen voorkomen en wellicht denkt te kunnen gaan verzevenlijken.</p> <p>1.5.2. Ruimte voor de Rivier en Deltaprogramma; In de twee alinea wordt gesproken over aanpassingen aan de bestaande brug. Deze aanpassingen moeten er voor zorgen dat de doorstroming zal verbeteren. Zoals u weet is het project Ruimte voor de Rivier op</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00411	<p>1</p> <p>2. Geluid 2.1. Bronmaatregelen op oude brug niet mogelijk Als ik het goed begrijp uit de gepubliceerde stukken zal er 'stil asfalt' (tweelaags ZOAB) worden toegepast. Een uitzondering hiervoor is het wegdek op de oostelijke rijbaan (oude brug). Uit de stukken lees ik dat de constructie van de oude brug een dergelijke belasting niet zou kunnen dragen. Dit is een gegeven randvoorwaarde. Echter binnen deze randvoorwaarde stel ik voor om op andere wijze een verdere geluidsreductie van het verkeer op de oude brug te bewerkstelligen. Immers door zijn constructie ligt de brug hoog en heeft geluid vrij spel. Bij winden tussen de windrichtingen zuid en west, wat veelal in Nederland de windrichting is, waait het geluid de wijk in. Ik stel voor om - vergelijkbaar met de brug in de Rijksweg N3 te Papendrecht – minimaal aan de oostzijde geluidsschermen aan te brengen om het geluid te beperken.</p> <p>2 Bijkomend voordeel zal zijn dat ook de geluidshinder door de voegovergangen wordt beperkt. Uit de gepubliceerde stukken blijkt dat de 'beste' voegovergangen zullen worden toegepast bij de kunstwerken, echter ik kan niet in de stukken vinden wat dit betekent voor de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie. Graag ontvang ik hierover meer informatie.</p> <p>3</p> <p>2.2. Verkeerde GPP waarden referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327. In de verschillende stukken is er sprake van meerdere GPP waarden die op eenzelfde moment gelden. De genoemde GPP waarden zijn voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 57 db of 58 db. Mogelijk heeft dit te maken met afrondingsverschillen, doch graag uw aandacht hiervoor. Ik ga ervan uit dat de huidige GPP waarde voor de voornoemde referentie punten 57 db is en dat de toekomstige GPP waarde volgens het OTB voor de referentiepunten 21324, 21325, 21326 en 21327 respectievelijk 56,2, 55,9, 55,9 en 54,9 zijn. Echter hierbij merk ik op dat de uitgangspositie van 57 db niet correct is. De huidige geluidsbelasting is hoger dan 65 db, mede veroorzaakt door de slechte staat waarin de huidige geluidsschermen verkeren (zie hierna 2.3). Uit de stukken kan ik niet opmaken welke uitgangswaarde is gebruikt. Graag verneem ik dan ook met welke uitgangswaarde is gerekend en meer duidelijkheid over de berekening.</p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 februari 2017 besloten om de bestaande bruggen over de Boven-Merwede te vervangen door nieuwe bruggen. Deze bruggen zullen betere akoestische eigenschappen hebben dan de bestaande stalen boogbruggen. Daarnaast zullen ze met geluidstillere voegovergangen uitgevoerd worden en van een stiller asfalttype (zoab) dan de bestaande bruggen voorzien worden.</p> <p>In de huidige situatie zijn er geen stille voegovergangen toegepast. Doordat de nieuwe bruggen van stillere voegovergangen voorzien worden zal het contactgeluid van de voertuigen die de bruggen op en af rijden aanzienlijk verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>De memo Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten A27 Houten - Hooipolder die als bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit is gevoegd bevat per referentiepunt meerdere waarden. Deze hebben echter betrekking op verschillende situaties/scenario's. Tabel 5 bevat de belangrijkste waarden omdat dit de nieuwe toetswaarden zijn na realisatie van het project A27 Houten - Hooipolder inclusief geluidmaatregelen. De in tabel 1 opgenomen waarden per referentiepunt betreffen het huidige geluidproductieplafond (GPP) waaraan getoetst wordt en de geluidproductie projectsituatie (GP project), dit zijn de waarden indien de A27 wel verbreed wordt maar er geen maatregelen getroffen zouden worden. Deze laatste waarden vormen een tussenstap in de bepaling van de nieuwe geluidproductieplafonds en zijn voor de uiteindelijke situatie niet relevant.</p> <p>Bij het bepalen van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP, tabel 5) en de maatregelen die getroffen moeten worden als onderdeel van het project A27 Houten - Hooipolder is uitgegaan van het huidige geluidproductieplafond (GPP tabel 1) en een goed functionerend scherm. Indien het scherm in de praktijk minder effectief blijkt te zijn, heeft dit geen effect op de toetsing en het vaststellen van de doelmatige geluidmaatregelen die vanwege het project getroffen moeten worden. De nieuwe geluidsschermen en het geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) zorgen er voor dat de geluidbelasting als gevolg van het project A27 Houten - Hooipolder af zal nemen en de geluidproductieplafonds met circa 2,5-3 dB naar beneden bijgesteld worden.</p>

	<p>4 2.3. Afstand schermen tot verharding passen niet Het te plaatsen nieuwe scherm op het gedeelte van de oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan te Gorinchem lijkt niet te passen. In de documenten wordt een afstand van 3,7 meter vanuit de verharding vermeld. Deze afstand is te groot. Een en ander zou inhouden een verbreding van het talud en kap van bomen. Dit lijken mij kosten die kunnen worden bespaard door de afstand tussen voet scherm en verharding te beperken. Wel vraag ik om bij de bouw van het scherm de onderzijde zodanig te maken dat er tussen het scherm en de bodem geen ruimte is. De bodem onder het huidige scherm is verzakt en hierdoor hebben de schermen op een aantal plaatsen op het wegvak oostelijke rijbaan achter de Schimmelpennincklaan gaten. Hierdoor is er een toename van geluid en toename van verbrandingsgassen. De huidige situatie is dermate ernstig dat ik voorstel om bij aanvang van de werkzaamheden direct met het plaatsen van nieuwe schermen te starten. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren verwacht ik dat de huidige situatie die niet meer voldoet wordt hersteld.</p> <p>3. Luchtkwaliteit In de MER is beperkt aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Er zijn geen metingen uitgevoerd en er is slechts een aanname gedaan. De opstellers van het rapport achten het aannemelijk dat de normen van stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Dit is echter tekort door de bocht en schaadt de belangen van de bewoners. Ten eerste heb ik begrepen op de informatieavond in de evenementenhal afgelopen juni 2016, dat een correctie voor autoverkeer niet leidt tot een afname van fijnstof en een zeer kleine afname van NO gassen. Hiermee is voor mij duidelijk dat het gehanteerde model sowieso rekenkundig niet klopt. Immers als een percentage van de hoeveelheid fijnstof en NO gassen afkomstig is van autoverkeer moet een eliminatie automatisch leiden tot een afname van de totaalhoeveelheid. Ook het RIVM geeft aan dat de monitoring luchtkwaliteit 2015 onzekerheden bevat. Hiermee is er dus onvoldoende aandacht besteed aan het aspect van luchtkwaliteit. Uit eigen waarnemingen kan ik u zeggen dat de hoeveelheid fijnstof aanzienlijk is. Het reinigen van de ruiten een keer per twee maanden levert een zwarte vloeistof op. Op sommige daken van de bewoners van de Schimmelpennincklaan liggen zonnepanelen. Deze behoeven volgens de gebruiksvorschriften één keer per jaar reiniging. Echter vanwege fijnstof is in onze straat meerdere malen (minimaal vijf keer) per jaar reiniging noodzakelijk. Uitbreiding van de weg zal leiden tot een toename. Immers verkeer is als water en gaat naar het punt wat een en ander het beste afvoert. Zo zal er met name een toename zijn van vrachtwagenverkeer of beter gezegd voertuigen met dieselmotoren. Verder is voorbij gegaan aan de bijzondere situatie van de Gildenwijk. De Gildenwijk kent veel hoogbouw en de Rijksweg A27 ligt ter plaatse verhoogd. Hierdoor is tussen het Merwedekanaal – ligt eveneens hoger en zeker de waterkering – de hoogbouw Van Stratenweg en de hoogbouw Driemanschaplaan een soort kom. Uitlaatgassen afkomstig van de Rijksweg A27 blijven in deze kom langere tijd hangen. De situatie is nog erger geworden door de eerder in sectie 2.3 vermelde gaten in het geluidscherm. Gelet op vorenstaande voldoet op het aspect van luchtkwaliteit de MER niet en daarmee het OTB. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Te gemakkelijk is voorbij gegaan aan de bestaande situatie en zijn er verkeerde uitgangspunten genomen. Om een en ander te herstellen zullen er metingen moeten worden verricht en op basis van de uitkomsten aanvullende maatregelen voor de luchtkwaliteit moeten worden genomen. Een mogelijke oplossing is een scherm zoals bij Huis Ter Heide Rijksweg A28 (een halve boog). Een dergelijke constructie zal uitkomst bieden voor de luchtkwaliteit.</p> <p>4. Natuur, meer specifiek waterhuishouding In het OTB en de MER kan ik niets terugvinden over de waterhuishouding van de Oostelijke rijbaan ter hoogte van de Schimmelpennincklaan Gorinchem. De huidige situatie is dat hemelwater direct wordt afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit heeft tot gevolg dat de sloot is vervuild. Het slib van de sloot wordt afgevoerd als gevaarlijk afval. In de meedenksessies hebben wij als bewoners al aangegeven dat hiervoor een oplossing dient te komen en dat geen ongezuiverd water wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aanpassing van het OTB is noodzakelijk.</p> <p>Vorenstaande klemt des te meer omdat de route wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betreft onder andere gevaarlijke vloeistoffen. Bij een eventueel ongeval zal op het wegdek gekomen gevaarlijke vloeistof direct naar de woningen lopen. Is het een brandbare stof dan zal de brand zich uitbreiden naar de woningen. Om te voorkomen dat de woningen zullen worden aangemerkt als risicostrook zullen maatregelen moeten worden genomen. Immers een risicostrook brengt kosten van aankoop met zich mee en is daarmee kostenverhogend.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben geen betrekking op het ontwerp saneringsplan (OSP) maar op onderdelen van het OTB. Volledigheidshalve vindt u hieronder meer informatie over deze punten en wordt wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het gehanteerde dwarsprofiel is conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA). De NOA bevat richtlijnen voor een veilig ontwerp van autosnelwegen waar in principe niet van afgeweken mag worden. In de NOA is ook de afstand tussen de geleiderail en een geluidscherm vastgelegd. Door de wal waarop het huidige geluidscherm staat tot het niveau van de A27 af te graven kan het grondtalud en de beplanting aan de zijde van de Schimmelpennincklaan grotendeels behouden blijven. De (afgegraven) strook achter het geluidscherm zal met uitzondering van een strook van 1,5 meter voor vlucht-/onderhoudsruimte direct achter het scherm weer beplant worden met bomen.</p> <p>De bouwfasering zal in de volgende projectfase uitgewerkt worden. Door de uitvoerend aannemer zal bekeken worden in hoeverre rekening gehouden kan worden met de wens van ispreker om te beginnen met het realiseren van het geluidscherm.</p> <p>In het deelrapport lucht t.b.v. MER en OTB zijn de effecten van de aanpassing van de A27 op de luchtkwaliteit beschreven. In het deelrapport is met behulp van een rekenprogramma de huidige situatie, de autonome situatie en de projectsituatie onderzocht. Met behulp van verkeersmodellen is de toe- dan wel afname van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof geen relevante verandering optreedt. Ten aanzien van stikstofdioxide is geconcludeerd dat bij 12 verblijfsobjecten een relevante verslechtering optreedt. Dit betreft 0,02% van de betrokken verblijfsobjecten. Voor alle overige verblijfsobjecten is geen sprake van een relevante verandering. De grenswaarden van zowel stikstofdioxide als fijnstof worden niet overschreden. In de oplegnotitie voor het TB is geconcludeerd dat de conclusies uit het deelrapport t.b.v. MER en OTB niet veranderen. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.</p> <p>De afvoer van het hemelwater vindt plaats vanaf het wegdek via de berm naar de onderliggende watergang. Het water wordt daarbij deels gefiltreerd en gezuiverd in de berm en deels opgevangen door de aanwezige watergang. De waterkwaliteit in de watergang dient daarbij te voldoen aan regelgeving zoals deze vanuit het Waterschap van toepassing is.</p> <p>Het project A27 Houten – Hooipolder heeft geen consequenties voor de genoemde watergang. De watergang wordt niet fysiek geraakt en de wijze van afvoeren van het hemelwater vanaf de weg blijft ongewijzigd. Het reguliere beheer van de watergang valt buiten het kader van dit TB.</p>
ZWE-00425	<p>2 Het voorkeursalternatief levert vergeleken bij eerdere onderzochte varianten een betere doorstroming op en een betere afname van congestie. Ook ontstaat er geen toe- of afname van verkeer op het onderliggend wegennet. Ondanks positieve effecten blijven er nog enkele knelpunten bestaan. Doordat de oostbaan Everdingen - Houten van de A27 buiten de scope van het project is komen te vallen, neemt de reistijdfactor op dit deel van het traject toe met 10%. Wij spreken onze zorgen uit voor de bereikbaarheid van onze regio, Nieuwegein, en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Het Klooster in het bijzonder en vinden dat die niet in het geding mag komen te staan. Dit kan voorkomen worden door de oostbaan Everdingen - Houten van de A27 binnen de scope van het project te brengen en er een extra rijstrook aan te leggen.</p> <p>De reistijdfactor Houten - Everdingen blijft gelijk ten opzichte van de situatie zonder project. Ook na de capaciteitsuitbreiding kan een betrouwbare reistijd niet te allen tijde worden gegarandeerd op de A27. Wij vinden dat Rijkswaterstaat met een pakket aan aanvullende maatregelen moet komen om de kans op betrouwbare reistijden te verhogen.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>3 Afstemming met Ring Utrecht en afstemming uitvoering werkzaamheden</p> <p>Wij gaan er vanuit dat eventuele wijzigingen in het profiel van de verbreding van dat gedeelte van de A27 zal worden doorgezet in - in ieder geval - het profiel van de A27 ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal (tot knooppunt Lunetten). Wij vinden afstemming met het project Ring Utrecht dan ook een vereiste.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>4 Wij vinden ook dat een goede bereikbaarheid van de Utrechtse regio in het algemeen en de gemeente Nieuwegein in het bijzonder ten tijde van de realisatie van de uiteindelijke maatregelen moet worden gewaarborgd. Uiteraard begrijpen wij dat de ingrijpende wegwerkzaamheden veelal gepaard zullen gaan met de nodige hinder voor het wegverkeer en de leefomgeving. Wij vinden dan ook dat Rijkswaterstaat met oplossingen moet komen om die hinder tot een minimum (qua niveau en duur) te beperken.</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>5 Ook dient afstemming plaats te vinden tussen (infrastructurele) projecten waarvan de uitvoering geheel of gedeeltelijk met die van het project A27 Houten - Hooipolder samenvalt. Voor wat betreft Nieuwegein is dan met name de Ring Utrecht van belang met betrekking tot het aspect bereikbaarheid van Nieuwegein vanaf/naar het hoofdwegennet. Ook afstemming met lokale infrastructurale projecten (op het onderliggend wegennet) vinden wij daarbij van belang. Wij denken hier graag over met u mee.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>

	<p>6 Fietsverbinding langs A27 tussen I-Houten, Nieuwegein en Vianen Op 23 november 2015 is in de Tweede kamer een motie (zie bijlage) aangenomen waarin de regering wordt verzocht om de fietsverbinding toe te voegen aan het project en een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van deze fietsbrug op basis van een 50% - 50% verdeling. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsverbinding tussen de Achterweg in Nieuwegein en de Brugstraat in Vianen binnen de genoemde bedragen aan het project toe te voegen is in uitvoering. Wij vinden dat deze fietsverbinding over de Lek, fysiek gekoppeld aan de Hagensteinsebrug, opgenomen moet worden in het Tracébesluit. Wij zorgen er voor dat de fietsverbinding bestemmingsplan technisch mogelijk is. Daarnaast willen wij samen met Provincie Utrecht, gemeente Houten, gemeente Vianen en Rijkswaterstaat de mogelijkheid verkennen om werk-met-werk te maken door aan de oostzijde van de A27 een losse brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>7 Spoorlijn Breda - Utrecht</p> <p>Over de spoorlijn Breda - Utrecht staat in het OTB dat er geen gronden gereserveerd worden voor een mogelijke spoorlijn, terwijl in het Trechteringsdocument van juni 2014 is aangegeven dat de spoorlijn technisch niet onmogelijk wordt gemaakt. Wij vinden dat de spoorlijn niet onmogelijk moet worden gemaakt doordat er geen gronden voor zijn gereserveerd in het (O)TB. Zoals ook in ons Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ (GMP+) is te lezen, is Nieuwegein een groot voorstander van het realiseren van deze spoorverbinding. Bij voorkeur met een station ter hoogte van Nieuwegein. Wij zien het voor een gemeente met de omvang van Nieuwegein namelijk als een maatschappelijk en economisch gemis dat wij niet direct op het landelijke spoorwagennet zijn aangesloten.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>8 Milieueffecten</p> <p>De wegverbreding moet uiteindelijk aan alle wettelijke voorschriften voldoen. Rijkswaterstaat is hierbij ook verantwoordelijk voor de eventuele in dit kader noodzakelijke maatregelen. Door middel van een MER ontstaat inzicht in de milieueffecten die optreden als gevolg van een voorgenomen activiteit. In het MER is onderzoek gedaan naar de effecten door de aanleg van het project op verkeer, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie, archeologie, bodem, water, ruimtenatuur en sociale aspecten.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>9 Door toename van verkeer wordt verwacht dat het aantal slachtofferongevallen toeneemt. Wij vinden dan ook dat Rijkswaterstaat met aanvullende maatregelen moet komen om de kans op slachtofferongevallen te beperken. Dit is niet alleen van belang voor de verkeersveiligheid, maar ook voor het beperken van de reistijdvertraging.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>10 Weliswaar zijn de effecten op geluid positief. Wij vinden het positief te constateren dat met de plaatsing van geluidschermen in combinatie met stil asfalt de geluidsniveaus beperkt worden. Wij vinden ook dat er stille voegovergangen bij de Houtensebrug en de Hagesteijnsebrug moeten worden toegepast.</p>	<p>De zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
	<p>11 Wij willen samen met u nader invulling geven aan de uitwerking van de plannen. Graag gaan wij met u een bestuursovereenkomst aan om de demarcatie van de verschillende opdrachtgeverssituaties, eigendommen en de beheerssituatie vast te leggen. Basisprincipe is hierbij de gebruikelijke beheer en onderhoudsstatus.</p> <p>Wij rekenen op een succesvolle verdere samenwerking.</p> <p>Met vriendelijke groet, burgemeester en wethouders.</p> <p>bregts</p> <p>F.T.J.M. Backhuijs burgemeester</p>	<p>Dit zienswijzepunt heeft inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00426	<p>1 Voor de bereikbaarheid van de bedrijven van onze leden is het op macro-niveau een goede zaak dat de A27 Houten-Hoopolder en knooppunt Hoopolder worden aangepakt. Anderzijds raken de plannen sommige individuele bedrijven nadelig. We willen met deze zienswijze een aantal zaken onder uw aandacht brengen.</p> <p><b>Verkaveling en teeltrichting</b> In het MER beschrijft u dat een aantasting van zowel een flinke oppervlakte als — weliswaar in iets mindere mate - gebruik van agrarische percelen teweeg wordt gebracht bij uitvoering van de plannen. Daarom beoordeeld u dit aspect in het MER als zeer negatief (-). Dit onderschrijven wij. Ten behoeve van de uitvoering van de plannen moeten bij diverse percelen stroken grond ingeleverd worden. Dit heeft vaak consequenties voor de verkaveling en teeltrichting. Daarom pleiten wij er voor om de polder zoveel mogelijk in tact te houden en de aanpassing van de infrastructuur en bijbehorende elementen aan te leggen op een wijze waarbij zoveel mogelijk perceels- en landschapsgrenzen aangehouden worden zodat zo weinig mogelijk incourante percelen over blijven.</p> <p><b>Kavelruil</b> We willen graag benadrukken dat grond, nu wellicht meer dan ooit, waardevol is voor agrariërs. De wetgeving zorgt ervoor dat agrariërs steeds vaker grond dienen te bezitten om hun bedrijven te kunnen en mogen ontwikkelen. Het afstaan van grond ten behoeve van de wegverbreding is daarom veelal geen maatregel die met enthousiasme wordt ontvangen. We dringen er derhalve op aan dat er voortvarend te werk dient te worden gegaan met het kavelruilproject, zodat agrariërs in een vroeg stadium duidelijkheid hebben over de vraag of zij gronden die zij verliezen elders kunnen compenseren.</p> <p><b>Wijzigingen aansluitingen</b></p> <p><b>Algemeen</b> Verplaatsen en verdwijnen van op- en afritten en wijzigingen in infrastructuur mag niet leiden tot knelpunten in de doorstroming van landbouwverkeer en de verhoging van het verkeer in de kernen. de lintbebouwing op de parallel lopende dijk of polders.</p> <p><b>Parallelweg Fort Altena</b> De huidige parallelstructuur aan de oostzijde van de A27 dient als belangrijke noord-zuid verbinding voor het landbouwverkeer. Dit moet ook in de toekomst zo blijven. Of verbeteren</p> <p><b>Situatie bij de Tol bij afslag #23 Werkendam</b> De Tol wordt in de plannen verlegd. De verkeerslichten aan de oostkant verdwijnen. Hierdoor zal de verkeersstroom om het kruispunt waar landbouwverkeer richting Werkendam rijdt intensiever worden. Hierdoor wordt het met name in de spits moeilijker en gevaarlijker om met landbouwverkeer over te steken. We vragen u daarom passende verkeersmaatregelen te treffen om een veilige en goede doorstroming van landbouw- (langzaam) verkeer te waarborgen.</p> <p><b>Merwedebrug</b> Er is op de Merwedebrug geen rekening gehouden met langzaam verkeer. Terwijl er in het verleden wel een verbinding voor langzaam verkeer was. Wij verzoeken met de komst van een nieuwe brug deze verbinding voor langzaam verkeer weer terug aan te leggen.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>

ZWE-00427	<p>1</p> <p>Voor de bereikbaarheid van de bedrijven van onze leden is het op macro-niveau een goede zaak dat de A27 Houten-Hoopolder en in het bijzonder knooppunt Hoopolder worden aangepakt. Anderzijds raken de plannen sommige individuele bedrijven nadelig. We willen met deze zienswijze een aantal zaken onder uw aandacht brengen.</p> <p>Knooppunt Hoopolder</p> <p>Effecten op het onderliggende wegennet  Als onderdeel van de aanpak van de A27 Houten-Hoopolder wordt knooppunt Hoopolder gedeeltelijk aangepast. Wij zijn blij dat dit knooppunt waar alle werkdagen flinke verkeersopstoppingen zijn, aangepakt wordt. Het lokale wegennet wordt op werkdagen stevig belast door verkeer wat knooppunt Hoopolder ontwijkt bij file. De dagelijkse files binnen de regio belemmeren de bereikbaarheid in ernstige mate en zijn daarmee ook de oorzaak van een enorme economische schadepost en zorgen voor veel overlast. De aanpassingen die nu gedaan worden binnen de scope van het OTB A27 zorgen ondanks de conflictvrije verbinding tussen Zonzeel (A59) en Utrecht (A27) voor een verdere verslechtering van de situatie op het onderliggende lokale wegennet.</p> <p>Dit onderschrijft u in de volgende passage in het OTB:</p> <p>Door het vervallen van de toe- en afrit Raamsdonksveer treedt in de omgeving een verandering van de verkeersstromen op het onderliggend wegennet op. De verkeersstudie laat zien dat dit plaatselijk op het onderliggend wegennet tussen Waspik en Raamsdonksveer tot een toename van het verkeer kan leiden. In het deelrapport verkeer is ingezoomd op de betreffende locaties en is nagegaan of de toekomstige intensiteiten na realisatie van het project A27 Houten-Hoopolder de principes van Duurzaam Veilig voor de betreffende wegen overschrijden. Dit is niet het geval, behoudens bij de Kerklaan in Raamsdonksveer. Die locatie is vervolgens nader geanalyseerd. Daaruit blijkt dat de toekomstige situatie acceptabel is, omdat deze weg een ruime restcapaciteit kent, de rijrichtingen van het gemotoriseerd verkeer op de Kerklaan zijn gescheiden met een asmarkering en het fietsverkeer wordt afgewikkeld op aanliggende of vrijliggende fietspaden.</p> <p>Vanuit de regio is begin april 2016 het "Hoopolderplusplan" aan de media gepresenteerd. Doel van dit plan is het bieden van een oplossing voor het dagelijkse sluipverkeer in de dorpskernen rondom knooppunt Hoopolder. Onderdeel van het plan is de realisatie van een nieuwe parallelle weg ten noorden van de A59 vanaf de aansluiting Waspik richting Raamsdonksveer.</p> <p>De toename van het verkeer op het onderliggende lokale wegennet neemt buitenproportionele vormen aan. Hierdoor ontstaat een knelpunt betreft leefbaarheid en economische activiteiten. Wij betreuren het dan ook dat in het OTB geen complete aanpak van knooppunt Hoopolder is uitgewerkt. Bij aanvang van het project is een betere doorstroming van de A27 bedoeld. Het onderliggende wegennet moet meegenomen worden. Op p. 10 van het MER wordt gesproken over een gebiedsgerichte aanpak in relatie tot het lokaal wegennet. Het Rijk verzuijmt echter bij de aanpak van knooppunt Hoopolder de belasting van het onderliggende wegennet mee te nemen.</p> <p>Gemeente Geertruidenberg omarmt in het HoopolderPlus Plan een alternatieve oplossing voor knooppunt Hoopolder in de vorm van een parallelstructuur van aansluiting #35 Waspik naar Raamsdonksveer. Dit is een ontoereikende oplossing voor het probleem. We wensen geen aanpassingen van het onderliggende wegennet ten behoeve van doorgaand verkeer. Het echte probleem is groter en dient aangepakt te worden op de A59 en A27 zelf. Het is noodzakelijk om knooppunt Hoopolder volwaardig aan te pakken.</p> <p>We vragen u de aanpassing van knooppunt Hoopolder te herzien naar een aanpak welke leidt tot een volwaardig knooppunt op dezelfde termijn als de aanpak van A27. Alleen daarmee kan een voldoende robuuste oplossing worden geboden voor de bereikbaarheid van deze regio en</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00428	<p>1</p> <p>Het Ontwerp Tracébesluit  Het voornemen van de minister om de A27 te verbreden is bij ons bekend. Het Ontwerp Tracébesluit (OTB) stemt ons echter niet tevreden. Onze bedrijfsactiviteiten bestaan uit de verhuur en verkoop van bruggen. De brugdelen zijn opgeslagen op ons bedrijfsp perceel aan de Keizersveer 9. Deze brugdelen kunnen tot 45 meter lang zijn. Vanwege deze lengtes is er bij het vervoer van en naar onze locatie sprake van exceptioneel vervoer. Door de aard van onze bedrijfsactiviteiten is het huidige ontwerp niet toereikend.</p> <p>De huidige Afrit Hank wordt in het ontwerp tracébesluit over circa 1300 meter in noordelijke richting verplaatst, daarnaast zal de oprit richting Utrecht worden aangepast. Deze ligt nu in het verlengde van de keizer Napoleonweg, waardoor het voor ons mogelijk is om rechtdoor te rijden richting Utrecht. Wij maken momenteel veelvuldig gebruik van de huidige afrit Hank komend vanaf Raamsdonksveer gelijk na de Brug bij Keizersveer. In het huidige ontwerp komt deze afrit echter te vervallen. In het OTB is de afrit verplaatst naar de N238. Een transport met een brugdeel is vanwege de bocht in de huidige afrit goed te doen. In de nieuwe situatie dient er echter een bocht te worden gemaakt van 180 graden dit is met zulke lengtes niet wenselijk. Na deze bocht volgt er een rotonde en een haakse bocht richting Keizer Napoleonweg.</p> <p>Op dit moment wordt de huidige afrit vanaf Houten door onze transporteur al veelvuldig vermeden. Dit omdat er twee haakse bochten gemaakt moeten worden om op de Keizer Napoleonweg te komen en dit met de eerdergenoemde lengtes niet mogelijk is. Om deze situatie te ontwijken worden we momenteel al gedwongen om door te rijden richting knooppunt Hoopolder om daar te keren en dan de huidige afrit Hank te pakken om zodoende bij de Keizersveer 9 te komen. Hiervoor zijn er in het verleden al in overleg met de gemeente aanpassingen uitgevoerd door ons aan de kruising met de Kurenpolderweg, omdat deze bocht in eerste instantie ook moeilijk te nemen was door aanwezige obstakels. Aangezien er ook voornemens zijn om knooppunt Hoopolder aan te passen valt deze optie om te keren zo meteen wellicht ook weg.</p> <p>Ook bij het vertrek vanaf onze locatie richting Raamsdonksveer is het niet altijd mogelijk om de oprit van de A27 richting Raamsdonksveer te nemen, vanwege de 2 haakse bochten die dan genomen moeten worden om op de N238 te komen en de oprit op te draaien. Aangezien de huidige oprit in het verlengde van de Keizer Napoleonweg ligt hebben we nu de mogelijkheid om de A27 richting Houten te nemen en dan bij knooppunt Avelingen/ Werkendam om te draaien om vervolgens onze weg richting het zuiden te vervolgen.</p> <p>In het huidige ontwerp is er sprake van een haakse bocht vanaf de Keizer Napoleonweg naar links richting Hank, deze bocht is waarschijnlijk wel mogelijk mits er geen lantaarnpalen, verkeerslichten of andere obstakels in de weg staan. Naar rechts wordt echter een ander verhaal aangezien daar een woonhuis op de hoek gesitueerd is. Er dient dan over de rijbaan met tegemoetkomend verkeer en de middenberm te worden gemanoeuvreed.</p> <p>Dit is met het oog op de verkeersveiligheid niet wenselijk en dit zal in onze ogen leiden tot de noodzaak om elke keer uitzonderlijk vervoer inclusief begeleiding in te zetten. Dit is voor ons onaanvaardbaar. Daarnaast is het nog maar de vraag of het transport een haakse bocht naar rechts gevolgd door een rotonde die driekwart genomen dient te worden überhaupt kan halen zonder daarbij op de andere weghelft te komen, de rotonde tegen de rijrichting in te moeten nemen en daarmee het overige verkeer langdurig te hinderen.</p> <p>Op de detailtekeningen lijkt het alsof er rekening gehouden is met een gedeeltelijk overrijdbare rotonde aan de beide zijdes van de A27, maar wij hebben ernstige twijfels of ze ook berekend zijn op de lengtes die vanaf onze bedrijfslocatie komen. In de beoogde situatie zal bij bijna alle vervoersbewegingen begeleidend vervoer nodig zijn, aangezien er vanwege de lengte gebruik zal moeten worden gemaakt van de andere weghelft voor het tegemoetkomend verkeer.</p> <p>Naast het OTB zal er ook een langere periode zijn waarin men bezig is met de realisatie. Ook deze periode zien wij angstvallig tegemoet. Wij zijn ons uiteraard terdege bewust dat er tijdens de realisatie overlast zal ontstaan. Wij maken ons echter wel zorgen of de eventuele aannemer wel kan waarborgen dat er tijdens de werkzaamheden aan de diverse op en afritten wel rekening gehouden gaat worden met onze bedrijfsactiviteiten.</p> <p>Vanwege de exceptionele lengte van ons bruggen en het daarbij behorende vervoer is het voor ons dan ook onaanvaardbaar dat de afrit en oprit bij Hank dusdanig wordt aangepast dat een normale bedrijfsvoering niet langer mogelijk is. We voorzien dan ook tijdelijke en langdurige schade bij de uitvoering van het huidige ontwerp.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00429	<p>1</p> <p>Het voornemen is om op de percelen van inspreker een verbreding van de A27 te realiseren. Deze plannen hebben tot gevolg dat een gedeelte van de kadastrale percelen benodigd is. Als gevolg van deze plannen komt Van Breugel in de toekomst echter ook ten aanzien van de woning op nog kortere afstand van het infrastructurele werk te zitten. Dit is voor hen onaanvaardbaar en onleefbaar. Tot op heden is onduidelijk hoe de toekomstige situatie aldaar er exact uit komt te zien. Graag ontvangen wij hier helderheid in.</p> <p>Verder zijn wij van mening dat aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw, luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het woongenot ter plaatse. Graag vernemen wij de gevolgen voor het object Dijkje 18 ten aanzien van deze aspecten.</p> <p>Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de plannen en de consequenties hiervan. Hierbij denkende aan planning, alternatieve tracés, wijze van uitvoeren, verwerving.</p>	<p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p> <p>De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van Rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te doen verslechteren. Daarom zijn in 2012 langs alle rijkswegen geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde geluidproductieplafonds.</p> <p>Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen mag zijn wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (<math>L_{den,GPP}</math> of toetswaarde). De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidbelasting vanwege het project A27 Houten - Hoopolder, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere wegdekken) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wanden). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.</p>
	<p>2</p> <p>In het OTB wordt gesteld dat de geluidsbelasting ná verbreding van de A27 zal afnemen. Wij zetten daar onze vraagtekens bij en ontvangen hiervan graag een nadere onderbouwing. Het betreft hier overigens geluidsbelasting aan de gevel c.q. in de woning. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting op de omliggende grond ervoor zal zorgen dat er een verre van optimale situatie zal blijven ontstaan.</p>	



	<p>De Lden,gpp of toetswaarde geldt op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis maar wanneer de geluidbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn.</p> <p>De geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het project A27 Houten-Hoopolder laten zien dat de geluidproductieplafonds, en daarmee de toetswaardes voor de woningen en andere geluidgevoelige objecten, voor nagenoeg het hele traject naar beneden bijgesteld kunnen worden na toepassing van de bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>
ZWE-00430	<p>1</p> <p>De realisatie van het project 'A27: verbreding traject Houten – Hoopolder' door Rijkswaterstaat (hierna RWS-project) is voorzien voor de periode 2019-2023. Inspreker zal daar in meer of mindere mate overlast van ondervinden. Met name de aanlegfase van de wegverbreding ter hoogte van Werkendam – Gorinchem - Scheijik met de daarbij horende toe- en afritten en bruggen, leidt tot zorgen bij inspreker over langdurige overlast vanwege een slechte bereikbaarheid van het bedrijf.</p> <p>Volgens de project-MER zal Rijkswaterstaat met de uitvoerende aannemers afspraken maken over onder andere de bouwfasing, (tijdelijke) verkeersroutes en –capaciteit en werktijden. De insteek daarbij is de overlast zo veel als mogelijk te beperken. Een mooi voornemen van Rijkswaterstaat om de overlast te beperken, waarvan later in de uitwerking echter pas zal blijken of dat de uitvoering van dat voornemen voor inspreker voldoende is. Om die reden wil inspreker een harde toezegging van Rijkswaterstaat dat de productielocatie gedurende de gehele aanlegfase voor 100% zonder vertraging als gevolg van de werkzaamheden bereikbaar blijft voor aan- en afvoer.</p> <p>Inspreker is voornemens uitbreiding van de productiecapaciteit aan te vragen en te realiseren inspreker heeft deze uitbreiding al kenbaar gemaakt bij de bevoegde gezagen. De uitbreiding zal een toename in de stikstofuitstoot tot gevolg hebben, het RWS project zal ook een verhoging van de stikstofuitstoot ten opzichte van de vergunde situatie van stikstofuitstoot. Wanneer het RWS-project een toename van stikstofdepositie in de omliggende natura 2000-gebieden tot gevolg heeft, kan inspreker minder stikstofdepositie in die gebieden veroorzaken. Dit kan enkel wanneer er 0,00 mol/ha/jaar stikstofdepositie toename is in de omliggende natuur gebieden als gevolg van RWSproject in vergelijking tot de vigerende vergunde situatie. Inspreker is het niet eens met het besluit om in het kader van RWS-project meer dan 0,00 mol/ha/jaar stikstofdepositie toename ten opzichte van de vigerende vergunde situatie toe te staan.</p>
	<p>2</p> <p>Verder heeft inspreker zorgen over de toename van de geluidsuitstraling vanwege de verbreding van de weg en de brug over de Merwede en de brug over het Kanaal van Steenenhoek en de daardoorlopende verkeersdrukte op de A27. Uit de kaart met geluidsgegevens daarover zoals die te vinden is op de website <a href="http://www.platformparticipatie.nl">www.platformparticipatie.nl</a> (<a href="https://gisportal.anteagroup.nl/Geocortex/Essentials/REST/TempFiles/Export.pdf?guid=6388ad1e-45a1-489d-bdaf-58183ac0ec6c&amp;contentType=application%2Fpdf">https://gisportal.anteagroup.nl/Geocortex/Essentials/REST/TempFiles/Export.pdf?guid=6388ad1e-45a1-489d-bdaf-58183ac0ec6c&amp;contentType=application%2Fpdf</a>) is niet op te maken dat de geluidsbelasting na de wegverbreding met maatregelen gelijk of minder is dan 0 dB.</p> <p>In het geval de achtergrondwaarde bij geluidsmetingen toeneemt als gevolg van de toenemende verkeersdrukte vanwege het RWS-project dan heeft dat een negatieve invloed op de geluidaspecten van inspreker. Inspreker wil niet dat het hier besproken RWS-project op deze wijze haar bedrijfsvoering negatief beïnvloed en wil van RWS een harde toezegging dat de nodige maatregelen genomen zullen worden om dit te voorkomen. Inspreker wil ook na RWS-project gelijke uitbreidingsmogelijkheden hebben op het gebied van geluidsbelasting. Dit kan enkel wanneer er</p> <p>Deze zienswijzepunten hebben inhoudelijk geen betrekking op het OSP maar op het OTB. Voor de inhoudelijk afhandeling hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze die u heeft ingediend op het OTB en wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 en 3 van de Nota van Antwoord.</p> <p>Het bedrijfspan van inspreker is geen geluidgevoelige bestemming conform de Wet milieubeheer. Dat betekent dat er geen wettelijke verplichting is om aanvullende maatregelen te treffen. Door het aanleggen van geluidreducerend asfalt (tweelaags Zoab) en het vervangen van de bruggen door nieuwe bruggen met betere akoestische kwaliteiten en stillere voegovergangen, neemt de geluidbelasting wel af.</p>