



### Oog voor de omgeving

Een verbreding van een snelweg heeft gevolgen voor de omgeving. Samen met bewoners en gebruikers werken aan een beter ontwerp, kan dat?

► [Lees verder op pagina 3](#)

### De snelweg van Noord naar Zuid

47 kilometer snelweg, 3 knooppunten en 4 grote bruggen. Het ontwerp in grote lijnen toegelicht.

► [Lees verder op pagina 4 en 5](#)

### Effecten voor de omgeving zorgvuldig in kaart

Wat betekenen de effecten van de verbreding van de A27 voor thema's als geluid, lucht en (externe) veiligheid? De specialisten van deze drie thema's aan het woord.

► [Lees verder op pagina 6](#)

## Verder in deze krant:

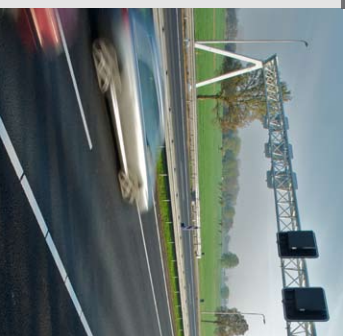
Waar staan we nu?	2
Projectmanager Hans Latour aan het woord	2
Ruimte voor wensen van de omgeving	3
Het ontwerp toegelicht	4 - 5
Verwerving en eventuele financiële schade	6
Gorinchem Noord	7
Dwars door Werelderfgoed	8
De planning - Van verkenning tot uitvoering van het werk	8

# De verbreding van de A27 Houten-Hoopolder: waar staan we nu?

In de periode van 2019 tot 2025 wordt de A27 tussen Houten en Hoopolder verbreed. Doel is om de doorstroming op de A27 te verbeteren. De uitgangspunten hiervoor zijn in 2014 door de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) vastgesteld in het Voorkeursalternatief (VKA). Het afgelopen jaar (2016) is gebruik om dit Voorkeursalternatief uit te werken en de effecten van de voorgestomen verbreding te onderzoeken.

Nu het ontwerp in concept klaar is en de eerste resultaten van de milieuonderzoeken bekend zijn, informeren wij u graag tussentijdse over de stand van zaken. We vinden het belangrijk u in deze fase al uitgebreid te informeren en zo veel mogelijk zaken te verduidelijken ruim voordat u bij de 'reële' beslagging van het OTB (voorzien in 2016) formeel uw visie kenbaar kunt maken.

We hebben de omgeving aan het begin van dit jaar gevraagd om actief deel te nemen. Hier is gehoor aan gegeven. Veel vragen, wensen en ideeën zijn aan ons kenbaar gemaakt. Deze informatiekrant is bedoeld om hier een reactie te geven en om een doorkijk te geven naar de komende maanden. Daarnaast gaan wij, vooruitlopend op het formele proces van inspraak en beroep, in deze informatiekrant in op onderwerpen waar belanghebbenden meestal veel vragen over hebben. Denk hierbij aan onderwerpen als luchtkwaliteit, geluid en veiligheid.



## Merken aan een degelijke oplossing

Hans Latour heeft als projectmanager bij Rijkswaterstaat de opdracht om samen met zijn team de verbreding van de A27 voor te bereiden. Hij is al enige jaren projectmanager van dit grote project en heeft ook de verkenningsfase geleid, de fase waarin allerlei alternatieven onderzocht zijn om de doorstroming te verbeteren binnen het beschikbare budget. Het was voor hem dan ook een belangrijk moment toen de minister in 2014 het voorkeursalternatief vaststelde.

De ambitie van Hans Latour is helder: binnen het beschikbare budget een degelijk ontwerp maken dat de doorstroming verbetert. Degelijk in de zin dat het ontwerp voldoet, zowel aan de doelstellingen als aan alle wettelijke eisen en normen én dat de weg zorgvuldig is ingepast in goede afstemming met alle betrokkenen.

### Maatwerk

Hans Latour: 'Dat er toch nog heel veel mogelijk is zonder dat het extra kost, blijkt wel uit het maatwerk dat we op meerdere plekken langs het tracé hebben kunnen leveren. Door samen met de omgeving heel kritisch, maar ook creatief, te kijken naar alternatieve oplossingen of optimalisaties, hebben we het ontwerp kunnen versterken. Hier hebben wij de omwonenden en het bedrijfsleven echt bij nodig gehad. Alleen hadden wij dat niet voor elkaar gekregen. We vinden het dan ook belangrijk om bij elke stap in het proces de omgeving te blijven informeren via informatiebijeenkomsten, nieuwsbrieven of zoals in dit geval, via een extra informatiekrant. De omgeving heeft er recht op te weten hoe het ermee staat, hoe we met hun wensen en eisen zijn omgegaan en waarom we bepaalde keuzes maken.'

Tegelijk met het verscrijven van deze krant, stellen we ook een overzicht beschikbaar met de afwijking van alle door bewoners, bedrijven en instellingen ingediende wensen. Daarnaast is het (concept)landschapsontwerp al digitaal beschikbaar. Een landschapsplan is een rapport waarin door middel van schetsen, afbeeldingen en tekst wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen om de verbreding in te passen in de omgeving.

Flow27 werkt in opdracht van Rijkswaterstaat aan een OTB en MER, maar wat is dat? In de Nederlandse weggeving ligt vast wat allemaal moet gebeuren voordat een weg wordt aangelegd of verbreed. Hiervoor moet Rijkswaterstaat de TracéweprocEDURE doorlopen. Onderdeel hiervan is het nemen van een Ontwerp Tracébesluit (OTB), een besluit voordat het eigenlijke Tracébesluit (TB) kan worden genomen. Bij het OTB moet een verplicht onderzoek naar de effecten op de omgeving. Dat heet het Milieueffectrapport (MER).

► Meer hierover? Best u op pagina 6

# Successvolle samenwerking met de omgeving

Het verbeteren van de doorstroming op 47 kilometer snelweg, heeft impact op de omgeving. Om van de direct betrokkenen (bijvoorbeeld omwonenden en bedrijven, maar ook gemeenten en waterschappen) te horen welke mogelijkheden zij zien om het ontwerp aan te passen of te verbeteren, zijn begin 2015 op vijf locaties langs het tracé participatiebijeenkomsten gehouden. Daarnaast stond het iedereen vrij te reageren via de e-mail [a27participatie@antiaroam.nl](mailto:a27participatie@antiaroam.nl) en de projectwebseite ([www.a27participatie.nl](http://www.a27participatie.nl)).

### Waardevolle informatie en wensen vanuit de omgeving

Bij de vijf publiekstoelstoelbijeenkomsten georganiseerd door Flow27 in 2015 zijn in totaal zo'n 600 omwonenden en bedrijven aanwezig geweest. En deze stonden leverden al tot 250 voorstellen op. Drukbezochte stonden dus. Gertrien Meppelink, omgevingsmanager bij Flow27, bevestigt dit: 'Toch hoop je altijd op meer bezoekers. Ondanks de brede aankondiging op internet en in de lokale kranten, blij je achteraf soms toch niet alle belanghebbenden te hebben bereikt. Het is daarom erg belangrijk goed contact met de gemeenten en de (lokale) pers te blijven houden. Zo kunnen we de omgeving blijven informeren. Deze informatiekrant is hier ook een voorbeeld van.'

### 'Het ontwerp is op

meerdere punten verbeterd.

Zonder de betrokkenheid

van de omgeving was ons

dat nooit gelukt'

maai liden bij een verbreding van de bereikbaarheid of de veiligheid, en mocht het geen extra kosten met zich mee brengen. Per wens is vervolgens aangegeven of deze voldoende aan deze criteria. Met als resultaat: veel waardevolle informatie voor de ontwerpers en een vijftal locaties waar Flow27 en Rijkswaterstaat samen met omwonenden, gebruikers en beheerders een optimalisatie van het ontwerp hebben onderzocht.

### Werkssessies: omniatser betrokkenheid omgeving

Na de participatieavonden zijn door Flow27 meerdere werkssessies georganiseerd, gericht op specifieke ontwerpproblemen zoals deze ook tijdens de participatieavonden naar voren kwamen. Gertrien Meppelink: 'De aanpak om samen met de omgeving in een aantal werkssessies kritisch naar het ontwerp te kijken en te zoeken naar verbeteringen, was van grote waarde. In alle werkssessies was de betrokkenheid en de opkomst groot en ook de inbreng was constructief en kritisch. Daarbij is het ontwerp op meerdere punten verbeterd. Zonder de betrokkenheid van de omgeving was ons dat nooit gelukt.'

### Terugkoppelen opgehaalde wensen

Krijgt iedereen die een wens of idee heeft ingediend ook een reactie? Op deze vraag antwoordt Gertrien Meppelink: 'In totaal hebben we ruim 300 wensen en eisen ontvangen en beantwoord. Gezien de grote hoeveelheid kunnen we helaas niet iedereen persoonlijk terugkoppelen wat we met zijn of haar idee hebben gedaan. De lijst met ingebrachte wensen en eisen - inclusief een reactie - staan daarom op de website [a27aandacht.nl](http://a27aandacht.nl). zodat iedereen de afwijking kan terugvinden. Zo is het voor iedereen duidelijk of een wens of eis wel of niet is goedgekeurd en waarom. In deze krant wordt op pagina 4 en 5 alvast inzicht gegeven in de locaties waar samen met de omgeving is gewerkt aan een optimalisatie van het ontwerp.'

# BAG, MAG, AOP?

Rijkswaterstaat heeft al sinds 2007 overleg met de provincies, gemeenten en waterschappen over de verbreding van de A27.

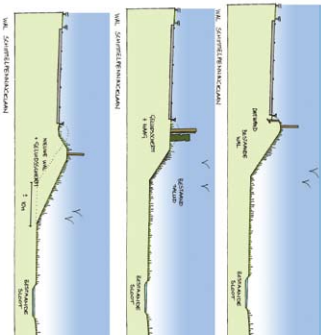
De bestuurders van deze organisaties schreven aan bij de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG). De BAG komt al sinds het begin van het project bijeen en kan rechtstreeks en zelfstandig advies uitbrengen aan de minister. Daarnaast adviseert en ont-



## Inbreng van bewoners Gorinchem loont

Een goed voorbeeld hiervan is volgens Gertrien de betrokkenheid in Gorinchem. 'De A27 ligt hier dicht op zowel de woonbebouwing als op de sportvelden. Samen met de bewoners van de Schimmelpennincklaan en vertegenwoordigers van de verschillende sportverenigingen hebben we in twee werkssessies nagedacht hoe we het ontwerp hier kunnen optimaliseren. Voor de bewoners van de Schimmelpennincklaan betekent dit dat het bestaande talud voor een deel gehandhaafd kan blijven, dat de bestaande waterparfij intact blijft en dat het bestaande groen op het talud kan blijven bestaan of anderszins terug wordt gebracht. Ook aan de westzijde, bij de sportvelden, is in het ontwerp de verbreding beperkt, zodat sportvelden nauwelijks worden aangetast. De ontbreng van de sportvereniging en de groene omlijning van de velden blijft nu behouden.'

### Variantevade opoessingering Schimmelpennincklaan



dersteunt de BAG Rijkswaterstaat en Flow27, met als doel dat de participatie van de afstemming met de omgeving zorgvuldig en soepel verloopt. De BAG wordt voorgeleid door de verantwoordelijke ambtenaren die elkaar spreken in het Ambtelijk Overleg (AO). De BAG heeft in 2014 een eigen postvak adres gegeven aan de minister ter aanzien van het voorkeursalternatief dat als vertrekpunt dient voor het ontwerp waar Flow27 momenteel de laatste hand aan legt. Daarnaast spreekt Rijkswaterstaat in de zogenaamde Maatschappelijke Adviesgroep (MAG) regelmatig met diverse maatschappelijke partijen. Denk bijvoorbeeld aan natuurbehouders, econoomisten, belanghebbenden en land- en tuinbouworganisaties. De adviezen die in het MAG worden geboden, worden vaak mede ingeluid voor de adviezen van het BAG. Op deze wijze houdt Rijkswaterstaat gedurende het hele proces rekening met de wensen en eisen van de overheden en maatschappelijke organisaties en blijven ook de BAG- en MAG-partners continue op de hoogte van de voorgang.

► Meer hierover? Best u op pagina 6



# Het ontwerp toegelicht

Op deze pagina's vindt u het (concept) landschapplan voor de A27 Houten-Hooploolder. In het landschapplan is, op basis van het technisch wegontwerp, de wegverbreiding ingepast in de omgeving. Zowel het technisch ontwerp als het landschapplan worden gebruikt om de uiteindelijke OTB-kaart, met daerop de plangrenzen, op te stellen.

Het volledige (concept) landschapplan is hier te bekijken: [www.a27aandacht.nl](http://www.a27aandacht.nl)

**Houten, aansluiting Ring Utrecht**  
 Naast het project verbinding A27 Houten-Hooploolder loopt parallel het project Ring Utrecht. De verbinding A27 Houten-Hooploolder sluit bij Houten hierop aan. Zie voor informatie over dit project: [www.kwadrant.nl/studies/duurzaamheidsinfradirectie/](http://www.kwadrant.nl/studies/duurzaamheidsinfradirectie/)



**Aansluiting Vianen-Hagestein**  
 De bestaande aansluiting Vianen-Hagestein wordt hier in westelijke richting verbreed. Daarnaast bestaande beplanting wordt verplaatst. De aansluiting krijgt een nieuwe landschappelijke inpassing, waarbij het landschap van de weg zo optimaal mogelijk wordt gehouden. De aansluiting die er nu is, met beschrijving zie pag. 427, wordt in de nieuwe studie teruggevoerd.



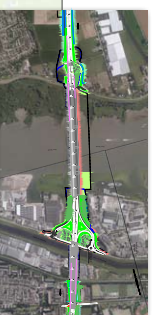
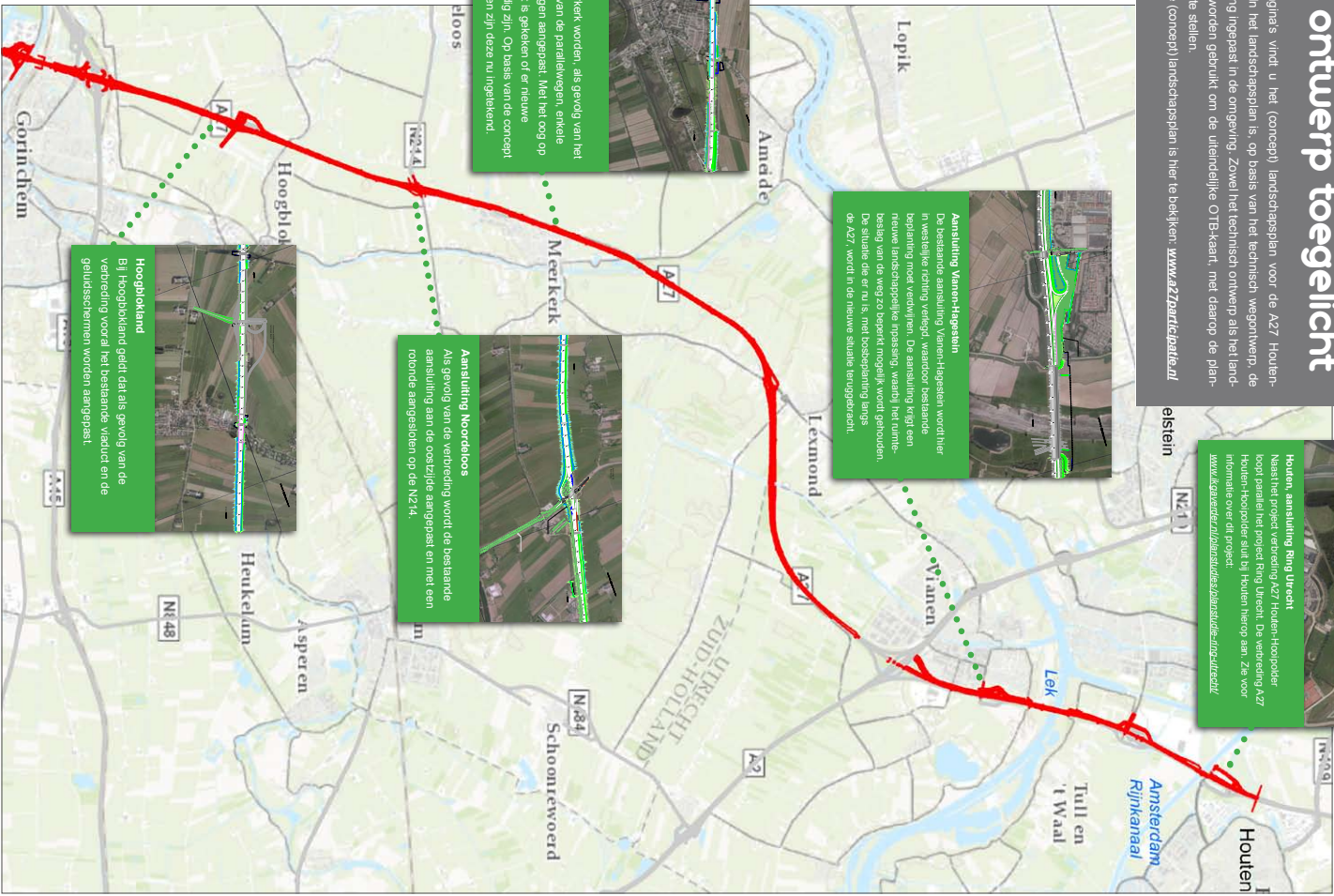
**Meerkerk**  
 Ter hoogte van Meerkerk worden, als gevolg van het (deels)k) verborgen van de parallelwegen, enkele bestaande verkeerswegen aangepast. Met het oog op een goed leefklimaat is gekozen de nieuwe geluidsschermen roodg zijn. Op basis van de concept onderzoeksuitkomsten zijn deze nu ingetekend.



**Aansluiting Noordoos**  
 Als gevolg van de verbreding wordt de bestaande aansluiting aan de oostzijde aangepast en met een rotonde aangepast op de N214.



**Hooploolder**  
 Bij Hooploolder geldt dat als gevolg van de verbreding voor al het bestaande veld en de geluidsschermen worden aangepast.



**Aansluiting Avelingen**  
 De bestaande aansluiting 24 Avelingen moet worden aangepast om goed aan te sluiten op de Nieuwe-ving. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande bedrijfslocaties en hier het ontwerp mogelijkheden voor carpoolplaatsen en een bus-stopplaats in de oelies van de aansluiting.



**Nieuwendijk**  
 Ter hoogte van Nieuwendijk is een optimalisatie in het ontwerp voorgesteld waardoor de tribune bij de sportvelden kan blijven staan. Daarnaast wordt aansluiting 22 Nieuwendijk aan de oostzijde voorzien van een nieuwe rotonde om zo efficiënt het verkeer afte kunnen wikkelen.



**Aansluiting Geertruidenberg**  
 Door de verbreding van de Keizersveerding komen de bestaande op- en afritten van aansluiting 20 Geertruidenberg te vervallen en worden twee nieuwe aansluitingen gemaakt. Aan de oostzijde komt de aansluiting ten zuiden van bedrijventerrein Keizersveer aan de westzijde wordt de A27 aangepast op de Maasdijk.



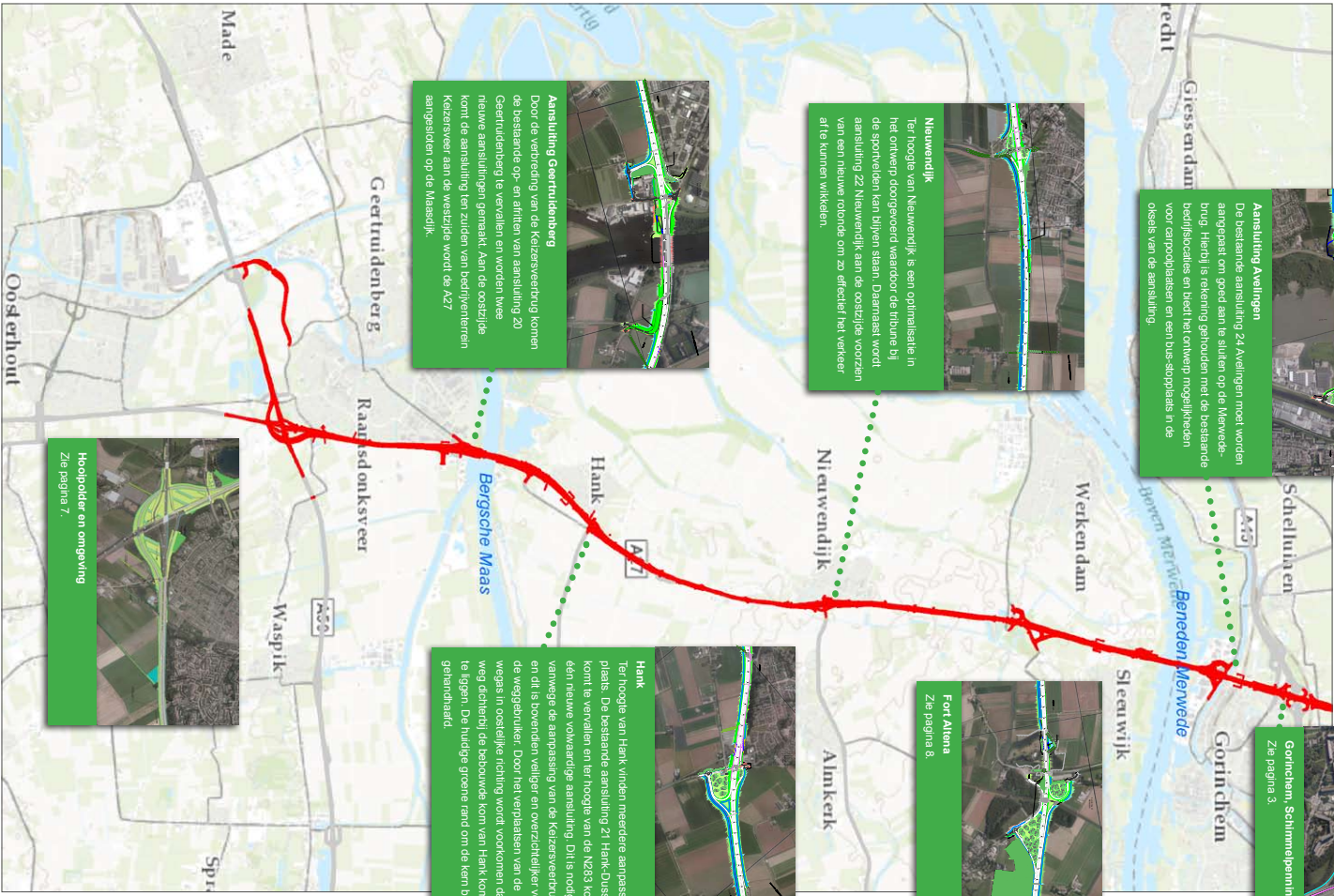
**Fort Altona**  
 Zie pagina 8.



**Hank**  
 Ter hoogte van Hank vinden meerdere aanpassingen plaats. De bestaande aansluiting 21 Hank-Duusen komt te vervallen en ter hoogte van de N283 komt één nieuwe volkswaagde aansluiting. Dit is nodig vanwege de aanpassing van de Keizersveerding en dit is bovendien veilig en overzichtelijker voor de weggebruiker. Door het verplaatsen van de weg in oostelijke richting wordt voorkomen dat de weg dichtbij de bebouwde kom van Hank komt te liggen. De huidige groene rand om de kern blijft gehandhaafd.



**Hooploolder en omgeving**  
 Zie pagina 7.



**Gorinchem, Schimmeleijpennichaan/sportvelden**  
 Zie pagina 3.



# Effecten voor de omgeving Zorgvuldig in kaart

Voel vragen die we ontvragen hebben, hebben betrekking op de eventuele gevolgen voor de leefbaarheid langs het tracé. Ofwel, wat zijn de gevolgen van de verbreding voor de veiligheid, voor het geluidsniveau op mijn woning, of voor de luchtkwaliteit in mijn straat?

Vooraf in Nederland definitief een besluit wordt genomen over grote projecten, moet eerst het effect van de ingreep op de omgeving zorgvuldig in kaart zijn gebracht. Dat geldt ook voor de A27 Houten-Hoopolder. Dit gebeurt in het Milieueffectrapport (MER). Milieu is een ruim begrip en daarom is een MER ook vaak omvangrijk. Naast de typische milieutemas geluid en lucht gaat het MER ook in op bijvoorbeeld de effecten op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, landschap, cultuurhistorie en natuurontwikkeling. Het MER heeft als doel om alle gevolgen van de voorgestelde plannen zo nauwkeurig mogelijk in kaart te brengen. Daarnaast worden de plannen in het MER getoetst aan de wettelijke normen en kaders. Vooral voor externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid gelden specifieke wettelijke normen waaraan de plannen moeten voldoen. Specialisten Nico Faber, Enno Been en Frank Krijlaars, werkzaam voor FLOWZT, aan het woord.

## Geluid

Nico Faber: 'Geluid ervaren we continu, vaak zijn we ons er niet eens van bewust.

Maar dat wil niet meteen zeggen dat we dit hinderlijk vinden, denk maar aan het luisteren naar muziek. Maar het is duidelijk dat wanneer je voor een langere periode te veel geluid hoort, je dit als hinderlijk kan ervaren. Dat kan op termijn gevolgen hebben voor onze gezondheid. Dat is ook de reden dat de wetgever een duidelijke grens - een 'geluidplafond' - heeft gesteld aan het gemiddelde aantal decibellen dat het wegverkeer mag veroorzaken op bepaalde punten langs een snelweg. Om vooraf te kunnen bepalen of een wegverbreding gaat leiden tot een overschrijding van deze geluidplafonds, moeten we nu al de toekomstige situatie nabootsen. Omdat het om het toekomstige geluidniveau gaat, moet die situatie met een programma bekend worden en is het niet mogelijk dit nu te meten. Dat onderzoek doen we in het OTB en in het MER. Het nieuwe wegontwerp wordt doorgetoetst. Zo wordt langere tijd het tracé duidelijk vast het geluidniveau is, en waar maatregelen getroffen moeten worden als het geluidniveau de wettelijke norm overschrijdt.

Bij maatregelen kijken we altijd eerst naar het toepassen van geluidreducerend asfalt en als dat niet voldoende helpt, worden er mogelijk geluidschermen geplaatst. Deze maatregelen worden vervolgens overgenomen in het ontwerp en in het landschapsplan. Zo blijven we rekenen en bekenen tot het ontwerp voldoet aan de wettelijke eisen'.

## Luchtkwaliteit

Enno Been: 'WatNicozegt over het beleven van geluid, dat heb je met luchtkwaliteit veel minder. We kennen natuurlijk de boelden uit China, of dichterbij van Parijs, waar mensen met mondopjes lopen en auto's soms de weg niet op mogen. Maar luchtkwaliteit is toch minder tastbaar dan geluid. Neemt niet weg dat ook dit een belangrijk gezondheidszwaartepunt is en we daarom tot op Europees niveau afspraken hebben gemaakt over grenswaarden waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. De monitoring van de luchtkwaliteit en de besking van de grenswaarden is in ons land geregeld in het zogenaamde Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De verbreding van de A27 maakt als project deel uit van het NSL en past daarmee binnen de afspraken die er voor de luchtkwaliteit zijn gemaakt. In het MER zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de verbreding van de A27 in beeld gebracht. Wij gebruiken hiervoor een voorgeschreven rekenmodel'.

## Externe veiligheid

Frank Krijlaars

Een minder bekend milieuthema is externe veiligheid. Frank Krijlaars legt uit:

Bij externe veiligheid kijken we naar het risico dat mensen overlijden als gevolg van ongelukken met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Je moet hier denken aan een explosie, brand of een giftvolk. Omhangs is voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg nieuwe wetgeving vastgesteld. Voor de wegen waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd is nu in het Basiswet precieus aangegeven welke ruimte er langs die weg onbebouwd moet blijven. Zo beperken we het veiligheidsrisico langs de routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De ultrastratie van de bebouwingvrije zone noemen we het plaatsgebondenrisicoplaand (PP-plaand). Bij het vaststellen van die PP-plaands is rekening gehouden met eventuele benaming van het vervoer van gevaarlijke stoffen'.

## Meer info

Meer informatie over Geluid is te vinden in de brochure ['Geluid langs rijlswegen'](#).

Meer informatie over Luchtkwaliteit is te vinden in de brochure ['Hoe wordt de luchtkwaliteit langs autosnelwegen bepaald'](#).

Meer informatie over Externe veiligheid vindt u op de site van de [Rijksautoriteit](#).

**'Rekenen en tekenen tot het ontwerp voldoet aan de wettelijke eisen'**

## Financieel naddeelp

Wat te doen als u financieel naddeelp denkt te onderinden van de verbreding? De overheid neemt veel maatregelen en besluiten in het algemeen belang. Burgers, maar ook bedrijven kunnen hier naddeelp van onderinden. In bijzondere situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de kosten voor mogelijke schade.

Zo zou de aanleg van de A27 bijvoorbeeld kunnen leiden tot omzetverlies voor bedrijven of waardedaling van woningen. Deze schade komt in principe voor rekening van de benadeelden, maar in die gevallen dat een bedrijf of burger overwonnedig wordt getroffen, heeft hij mogelijk recht op een tegemoetkoming. In de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek.

Rijkswegestaat zal bij een verzoek om nadeelcompensatie een onafhankelijke commissie instellen. Deze commissie adviseert de minister van IenM of een benadeelde voor vergoeding in aanmerking komt, en zo ja, voor welk bedrag. De minister neemt het uiteindelijke besluit. Uitgangspunt hierbij is dat u als benadeelde niet had kunnen weten dat de maatregelen genomen zouden worden en dat de schade zich zou kunnen voordoen. Ook mag de schade niet vallen onder het normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico. Schades berekend de EUR 1.000,00 komen niet in aanmerking voor vergoeding.

Meer informatie vindt u in de brochure ['Schadevergoeding in de vorm van nadeelcompensatie en planschade'](#).



# Knooppunt Hoopolder

Een belangrijke opgave bij de verbreding Houten-Hoopolder, is de verbetering van de doorstroming op de A27 bij het knooppunt Hoopolder.

## Verbindingsboog

Hiervoor is door de minister gekozen voor een geheel nieuwe verbindingsboog: waardoor rijdend verkeer de A59 vanuit het westen straks, zonder verkeerslichten, kan worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. Dit zorgt voor een verbetering van de doorstroming op de A27. De vraag wordt wel eens gesteld of dit niet zone is van de grote financiële investering. Dat is niet het geval. De verbindingsboog kan in de toekomst worden gebruikt als onderdeel van een volledig knooppunt Hoopolder en is daarmee toekomstvast. Het aanleggen van een volledig knooppunt behoort niet tot de op-

dracht van het project A27 Houten-Hoopolder.

## Vervallen aansluiting #34

Om de verbindingsboog mogelijk te maken komt de bestaande aansluiting #34 te vervallen. Dit om redenen van veiligheid en doorstroming. Raamsdonksveer blijft vanaf de A59 natuurlijk wel bereikbaar. Aansluiting #39/Coesterhooi wordt daarom uitgebreid met een verbindingsweg vanaf de aansluiting naar Raamsdonksveer. Deze nieuwe weg zal aansluiten op de bestaande rondte ter hoogte van de Kloostervweg/Eendrachtsweg.

## Onderzoek optimalisatie

Maar de aanleg van de verbindingsboog en de daarbij behorende maatregelen ontstaat ruimte op de A59. Of deze ruimte slim kan worden benut ten gunste van de

doorstroming A27 (vrije rechtstreeks verbinding van noord naar west) en mogelijk een (klein) verbodering voor de A59, wordt momenteel nog onderzocht.

## Landschappelijke inpassing

Ook de landschappelijke inpassing van het knooppunt is in meerdere werksessies besproken. Vanuit de bestaande visie van de gemeente voor de omgeving Kerkeaan enerzijds, en de landschappelijke uitgangspunten vanuit Rijkswegestaat anderzijds, is in het ontwerp gekozen voor het bepalen van de ruimte tussen het knooppunt en de kern van Raamsdonksveer. Daarnaast komt er een meer open inbedding in het overige deel van het knooppunt waarbij is gezocht naar inpassing van houtwallen die het zicht vanaf de kerkeaan op de verbindingsboog beperken.

# Een nieuwe aansluiting bij Scheiwijk

Niet ten noorden van Gorinchem, ter hoogte van tankstation Scheiwijk, ontvoert de gemeente Gorinchem een nieuwe aansluiting op de A27 en zorgt Rijkswegestaat dat de nieuwe aansluiting past binnen de verbreding van de rijlsweg. Deze aansluiting heeft als doel het toekomstige bedrijventerrein De Groote Haar goed te ontsluiten. Het bedrijventerrein wordt 37 hectare groot en een directe aansluiting op de A27 is van belang voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein.

In juni 2015 hebben de gemeente Gorinchem en Rijkswegestaat een bestuursovereenkomst getekend. De gemeente Gorinchem is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan en de realisatie. Hierná trekt de gemeente Gorinchem gezamenlijk op met de gemeente Giessenlanden en het Waterschap Rivierland. De aansluiting maakt dus geen deel uit van het project A27 Houten-Hoopolder.



# Uit het archief Bouw brug Gorinchem





Foto vanaf Fort Altena, kijkend op de A27

# FORT ALTENA

## De planning - van verkenning tot uitvoering

Sinds 2007 heeft Rijkswaterstaat diverse oplossingsrichtingen verkend voor de verkeersproblemen op de A27. Ook zijn er verschillende alternatieven en varianten (eerst 13, later 3) ontworpen en onderzocht. Dit proces leidde in overleg met de omgevingspartijen tot een voorkeursalternatief dat op 18 april 2014 is vastgesteld door minister Schultz van Haegen. Dit hele proces is ook terug te lezen in het *Trechtersdocument* dat te vinden is op de site van het *Platform Participatie*.

In 2015 werkt Flow27 in opdracht van Rijkswaterstaat het voorkeursalternatief verder uit tot een gedetailleerd Ontwerp Tracébesluit en een Milieueffectrapport (MER). Op voorwaarde dat het MER-rapport geen aanleiding geeft tot ingrijpende aanpassing van de plannen, kan de minister voor de zomer van 2016 het Ontwerp Tracébesluit nemen. Het ontwerp gaat hiermee formeel in procedure en iedereen (ook de bedrijven en bewoners uit de omgeving) heeft dan gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Rijkswaterstaat zal meerdere bijeenkomsten organiseren tijdens deze periode, die tijdig aangekondigd zullen worden via onder andere de regionale dagbladen.

Na beoordeling en weging van alle inspraakreacties neemt de minister in 2017 het Tracébesluit. Daarmee staat het plan in beginsel vast. In beginsel, want tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Raad van State. Als de beroepen zijn afgehandeld, is het Tracébesluit onherroepelijk. Als het Tracébesluit definitief is, kan het project worden aanbesteed en een aannemer worden gecontracteerd. De aannemer heeft vervolgens tijd nodig om het project voor te bereiden.

Vanaf 2019 starten de werkzaamheden van de aannemer die naar verwachting in totaal zo'n vier à zes jaar zullen gaan duren.

### Dagelijks dwars door Werelderfgoed

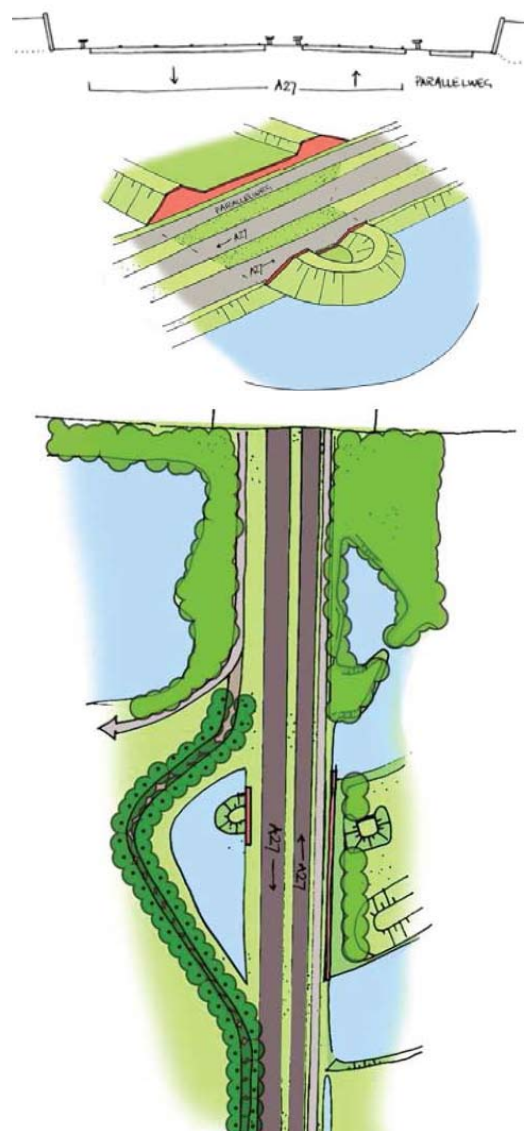
Rijdend op de A27 komend vanuit het zuiden maakt een bruin bord, vlak voor de afrit Werkendam, automobilisten erop attent dat zij Fort Altena passeren. Goed zichtbaar is het fort niet vanaf de snelweg, maar waardevol is het zeker.

Het fort is niet alleen een rijksmonument, maar het staat als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zelfs op de nominatie om in 2019 te worden toegevoegd aan de Werelderfgoedlijst van Unesco. Bewust of onbewust passeert men hier dagelijks een uniek stukje erfgoed! *Hier* vindt u een video over Fort Altena.

#### Zichtbaarheid en herkenbaarheid van het fort verbeteren

Des te meer reden om nu, ruim 60 jaar na de aanleg van de A27 vlak langs het fort, zorgvuldig en bewust om te gaan met de cultuurhistorische waarde van het fort en de omgeving. Het Fortgebouw wordt niet geraakt door de verbreding van de A27. De belangrijkste opgave, die ook door 'de omgeving' werd ingebracht, is het verbeteren van de zichtbaarheid en herkenbaarheid van het fort vanaf de A27.

In meerdere ontwerpateliers is samen met het Brabants Landschap, omwonenden, gemeenten, gebruikers en het Projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie, gezocht naar een landschappelijke inpassing van de weg en de inrichting van de omgeving van het fort. Hiernaast ziet u de eerste ideeën verbeeld van hoe de omgeving van het fort kan worden ingericht. Deze worden de komende tijd verder uitgewerkt.



## Aanvullende informatie

Naast de informatie uit deze informatiekant en de opgenomen verwijzingen is meer informatie beschikbaar: *Hier* vindt u het voorkeursalternatief met bijbehorende stukken en *hier* kunt u zich ook abonneren op de nieuwsbrief A27 Houten-Hooipolder.

Op [www.a27participatie.nl](http://www.a27participatie.nl) vindt u, naast de laatste versie van het ontwerp en de terugkoppeling van de reactie van Rijkswaterstaat op alle binnengekomen wensen, ook de verslagen van de bijeenkomsten die in de afgelopen maanden zijn gehouden.

#### Heeft u vragen of wilt u reageren?

U kunt contact opnemen met de omgevingsmanager van RWS via e-mail: [a27houtenhooipolder@rws.nl](mailto:a27houtenhooipolder@rws.nl)

#### COLOFON

Deze informatiekant is een gezamenlijke uitgave van Rijkswaterstaat en Flow27. Flow27 is een combinatie van vier ingenieurs- en adviesbureaus: Antea Group, Tauw, Goudappel Coffeng en Movares. Flow27 maakt in opdracht van Rijkswaterstaat het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het Milieueffectrapport (MER) voor de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder. Aan deze informatiekant kunnen geen rechten worden ontleend.



ANTEA GROUP | MOVARES | TAUW | GOUDAPPEL COFFENG

REDACTIE | Edmee Jongkind **Goeie Tekst**  
 VORMGEVING | Jet van der Veen **Puur in Vorm**  
 KAARTEN EN IMPRESSIES | **Flow27**  
 BEELD | **Beeldbank Rijkswaterstaat**,  
**Beeldbank Projectbureau NHW**  
 December 2015