

Ontwerp-Tracébesluit
A27 Houten – Hooipolder

Samenvatting

Datum	28-4-2016
Status	Definitief

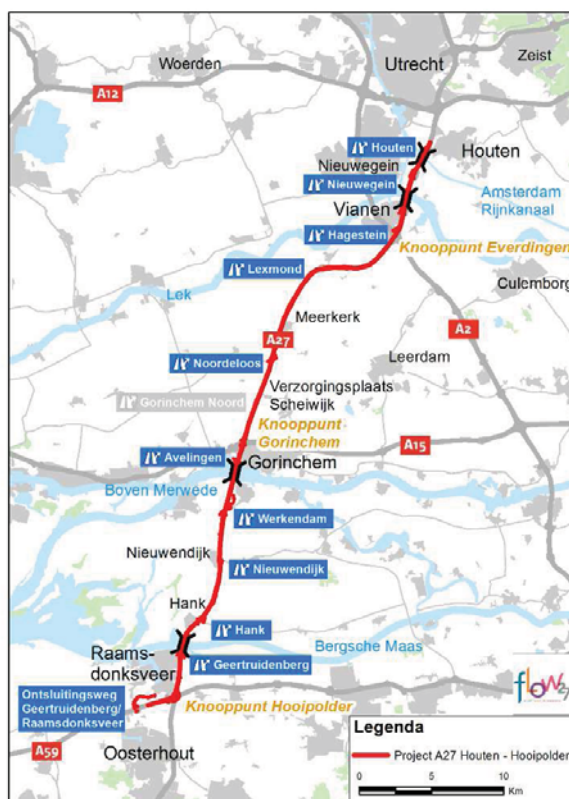
Voor u ligt de samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit (verder OTB) voor de A27 Houten-Hoipolder. Op de A27 tussen het knooppunt Hoipolder en de aansluiting Houten staan automobilisten vaak in de file. Door de capaciteit op grote delen van het tracé te verruimen wordt de doorstroming verbeterd en verminderen de files.

In het OTB en de daarbij behorende toelichting met bijlagen staat alle informatie over het project, de effecten op het milieu en welke maatregelen getroffen worden om deze effecten te voorkomen danwel te beperken. In de voorliggende samenvatting leest u ook hoe u uw reactie kunt geven en waar u terecht kunt voor meer informatie. Het OTB vindt u op www.platformparticipatie.nl. Daar vindt u ook de achterliggende deelrapporten en het Milieueffectrapport die in het kader van de aanpassing van de A27 Houten – Hoipolder zijn opgesteld.

Waarom dit OTB?

De doorstroming van het verkeer op de A27 tussen de aansluiting Houten en knooppunt Hoipolder vormt een probleem. De weg kan op een groot aantal plaatsen het huidige verkeersaanbod niet goed verwerken. Zo stonden er de afgelopen jaren bijna dagelijks files op delen van het traject A27 Houten – Hoipolder. Door de verdere toename van het verkeer op de A27 in de komende jaren nemen de verkeersproblemen op de A27 verder toe. Deze groei wordt onder andere veroorzaakt door de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de omgeving van de A27.

Maatregelen aan de A27 zijn nodig om de doorstroming te verbeteren en het aantal files te verminderen. Om de maatregelen uit te kunnen voeren moet door de minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, een Tracébesluit worden genomen. In het Tracébesluit staat welke infrastructurele en ruimtelijke maatregelen worden genomen. Tevens zijn maatregelen opgenomen die nadelige effecten voor de omgeving compenseren of verzachten. In het Tracébesluit wordt aangetoond dat de ontwikkeling past binnen de wettelijke kaders.



Figur S.1: Tracé A27 Houten – Hoipolder

Milieueffectrapport

Bij de aanpassing van de A27 geldt ook de plicht om een Milieueffectrapport (MER) op te stellen. Het Milieueffectrapport (MER) wordt tezamen met het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie gelegd. In het MER zijn de effecten op de (natuurlijke) omgeving en de mens (leefmilieu) beschreven ten opzichte van de situatie in het jaar 2030 (hierna de referentiesituatie genoemd), indien de aanpassing van de A27 niet zou plaatsvinden.

Wat zijn de belangrijkste problemen en doelen?

De A27 tussen Houten en Hooipolder heeft in de huidige en de toekomstige situatie te weinig capaciteit om de (verwachte) hoeveelheid verkeer goed te kunnen verwerken. De beperkte capaciteit leidt nu al tot files in de ochtend- en avondspits en dat zal de komende jaren nog verder toe gaan nemen. Het traject A27 Houten – Hooipolder komt al jaren voor in de file-top lijsten. In de file-top 50 over de periode september tot en met december 2015 komt het traject zelfs zes keer voor.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een landelijke streefwaarde opgenomen voor doorstroming. Deze streefwaarde stelt dat de reistijd tussen twee steden in de spits maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn, als buiten de spits. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het OTB en het MER blijkt dat er in het jaar 2030 op drie trajecten niet wordt voldaan aan deze streefwaarde. , Op deze trajecten is de gemiddelde reistijd in de spits dus meer dan 1,5 keer zo lang als buiten de spits. Het gaat hierbij om de volgende trajecten (met de daarbij horende reistijdfactor):

- Annabosch - Gorinchem (1,7 in de ochtendspits)
- Gorinchem - Lunetten (1,8 in de ochtendspits)
- Lunetten - Gorinchem (2,0 in de avondspits)

De slechte doorstroming in de spits heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van de regio. De toenemende verkeersdruk op de A27 heeft bovendien gevolgen voor het onderliggend wegennet, waar steeds meer gebruik wordt gemaakt van sluiproutes, waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat.

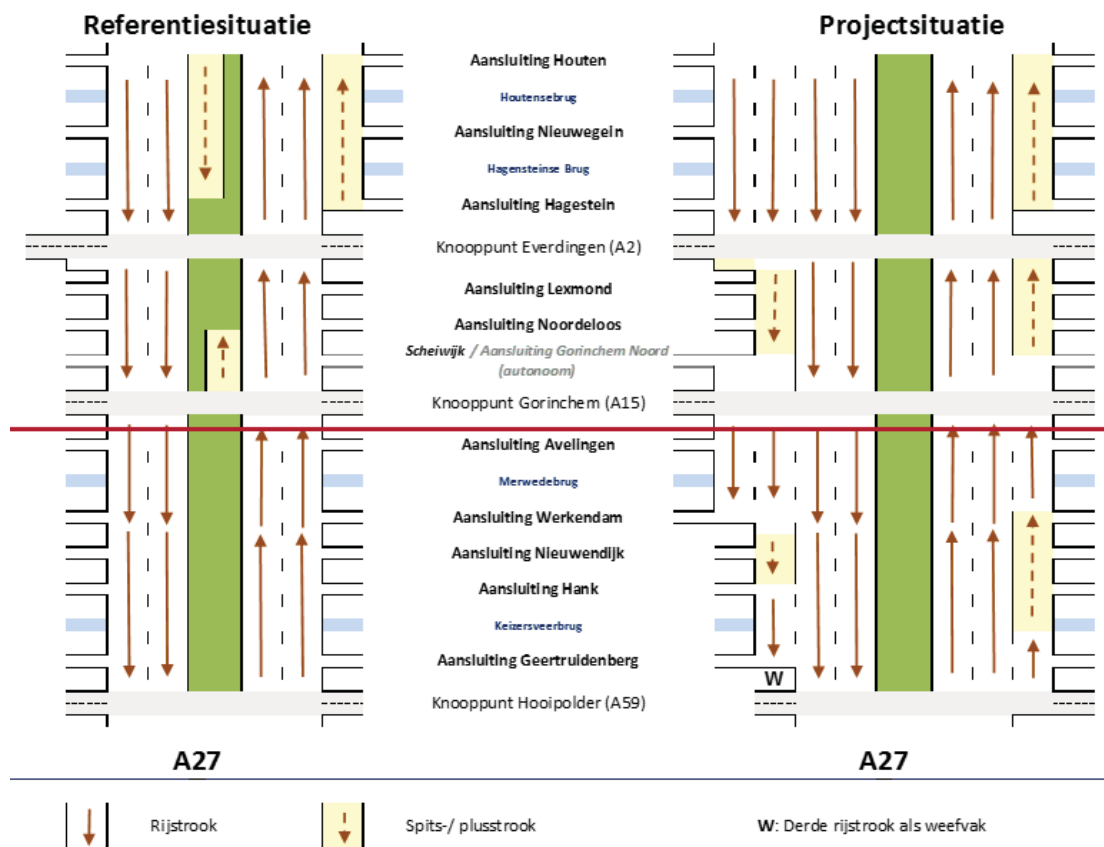
Het doel van het aanpassen van de A27 tussen Houten en Hooipolder is het verbeteren van de doorstroming, zodat in 2030 zoveel mogelijk voldaan wordt aan de eerder genoemde streefwaarde voor de doorstroming. Daarnaast worden met de aanpassing de volgende doelen nagestreefd (in willekeurige volgorde):

- een afname van het aantal voertuigverliesuren¹ op het hoofdwegennet;
- een meer toekomstvaste en veilige weg, zodat in 2030 zoveel mogelijk aan de bijbehorende criteria uit de SVIR wordt voldaan;
- een robuuster wegennetwerk dat verstoringen in het mobiliteitssysteem kan opvangen;
- een beperking van de hoeveelheid verkeer die als gevolg van filevorming op de A27 uitwijkt naar het onderliggende wegennet.

Welke maatregelen worden mogelijk gemaakt?

In de navolgende figuur S.2 is schematisch weergegeven hoe de A27 tussen Houten en Hooipolder er in de referentiesituatie en na uitvoering van het OTB uitziet.

¹ Met voertuigverliesuren wordt het totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit aangegeven.



Figuur S.2: Schematische weergave van het (O)TB-ontwerp

Op hoofdlijnen vinden de volgende aanpassingen plaats:

Houten – Everdingen

De westbaan gaat van twee rijstroken + spitsstrook naar vier rijstroken. De oostbaan valt buiten de scope van het project en wordt niet gewijzigd. De oostbaan houdt daarmee twee rijstroken + spitsstrook. Om de wegverbreding te kunnen realiseren wordt de bestaande Houtensebrug (over het Amsterdam – Rijnkanaal) aan de westzijde verbreed.

De bestaande brugdelen van de Hagesteinsebrug (over de Lek) blijven gehandhaafd. Westelijk van de bestaande brug wordt een nieuwe brug voor de westelijke parallelrijbaan gebouwd. Op deze brug is ruimte voor twee rijstroken en een weefstrook. Enkele lokale wegen die fysiek door de wegverbreding worden geraakt, worden aangepast.

Everdingen – Scheiwijk

De westbaan bestaat in de projectsituatie uit drie rijstroken met een spitsstrook tussen knooppunt Everdingen en de brug over het Merwedekanaal. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een toevoeging van een spitsstrook. Vanaf het Merwedekanaal tot aan Scheiwijk wordt in de projectsituatie aan de bestaande twee rijstroken een spitsstrook toegevoegd.

Het eerste deel van de oostbaan tussen Scheiwijk en Knooppunt Everdingen bestaat uit drie rijstroken. Ten noorden van de (toekomstige) toerit Gorinchem Noord wordt daar een spitsstrook aan toegevoegd. In de huidige situatie liggen op dit deel twee rijstroken en een spitsstrook. Tussen Scheiwijk en Noordeloos gaan de drie rijstroken met een spitsstrook over in twee rijstroken met een spitsstrook. Waar in de huidige situatie de spitsstrook stopt bij de aansluiting Noordeloos, loopt deze in de projectsituatie door tot knooppunt Everdingen. Ten behoeve van de toekomstige aansluiting Gorinchem Noord die door middel van een bestemmingsplanprocedure wordt geregeld (en dus buiten het (O)TB valt), wordt een in- en uitvoegstrook gerealiseerd.

Ter hoogte van de aansluiting Noordeloos wordt de N214 aangepast waarbij er ter plekke van de oostelijke toe- en afrit een turbotonde wordt gerealiseerd. De turbotonde aan de westzijde wordt aangepast. De bestaande viaducten Blommendaal, Dorpsweg en Groeneweg worden alle vervangen door viaducten met een grotere overspanning. Door de grotere overspanning en de grotere constructiedikte van de viaducten komen het viaduct Blommendaal en de aansluitende parallelweg en de viaducten in de Dorpsweg en de Groeneweg, hoger te liggen dan in de huidige situatie het geval is.

Scheiwijk – Werkendam

Op de westbaan tussen Scheiwijk en Werkendam liggen in de projectsituatie vier rijstroken. Ter hoogte van de aansluitingen Avelingen en Werkendam gaat de vierde strook over in de toe- en afrit zodat de doorgaande rijrichting ter plaatse drie rijstroken beschikbaar heeft. In de huidige situatie liggen er op dit wegvak twee rijstroken. Ten behoeve van de westelijke rijbaan wordt een nieuwe brug over de Boven Merwede gerealiseerd die tevens ruimte biedt voor een twee richtingen fietspad.

Op de oostbaan tussen Werkendam en Scheiwijk liggen in de projectsituatie drie rijstroken tot aan de aansluiting Avelingen. In de huidige situatie zijn dat er twee. Tussen de aansluiting Avelingen en het knooppunt Gorinchem bestaat de rijbaan in de projectsituatie uit drie rijstroken en een weefstrook. De hoofdrijbaan in het knooppunt blijft ongewijzigd en bestaat uit twee rijstroken. Vanaf het punt waar de verbindingsboog vanaf de A15 is samengevoegd met de A27, bestaat de oostbaan uit vier rijstroken tot aan Scheiwijk, waarvan één weefstrook naar de (toekomstige) afrit Gorinchem-Noord.

Aan de aansluitingen op het onderliggend wegennet vinden verschillende aanpassingen plaats. De aansluiting Werkendam wordt aangepast waarbij de toe- en afrit in noordelijke richting verplaatst worden. Bij de aansluiting van de oostelijke toe- en afrit wordt een turbotonde gerealiseerd. De oostelijke toe- en afrit van de aansluiting Werkendam worden circa 600 meter naar het noorden verplaatst en met een turbotonde aangesloten op de Rijksstraatweg.

Werkendam – Hooipolder

In beide rijrichtingen liggen in de projectsituatie tussen Werkendam en Hank twee rijstroken met een spitsstrook. Tussen Hank en Geertruidenberg liggen op de westbaan vier rijstroken, waarvan twee als hoofdrijbaan en twee als parallelrijbaan. Na de aansluiting Geertruidenberg voegen deze samen en is tot knooppunt Hooipolder sprake van twee rijstroken en een weefstrook. Op de oostbaan liggen tussen knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg drie rijstroken. Vanaf Geertruidenberg tot aan Hank liggen drie rijstroken met een spitsstrook. In de huidige situatie kent dit traject op zowel de west- als oostbaan twee rijstroken.

Ten oosten van de bestaande Keizersveerbrug zal er een nieuwe brug over de Bergsche Maas gebouwd worden voor de oostelijke rijbaan en het twee richtingen fietspad. In de aansluiting Geertruidenberg wordt een nieuwe oostelijke toe- en afrit aangelegd die door middel van een

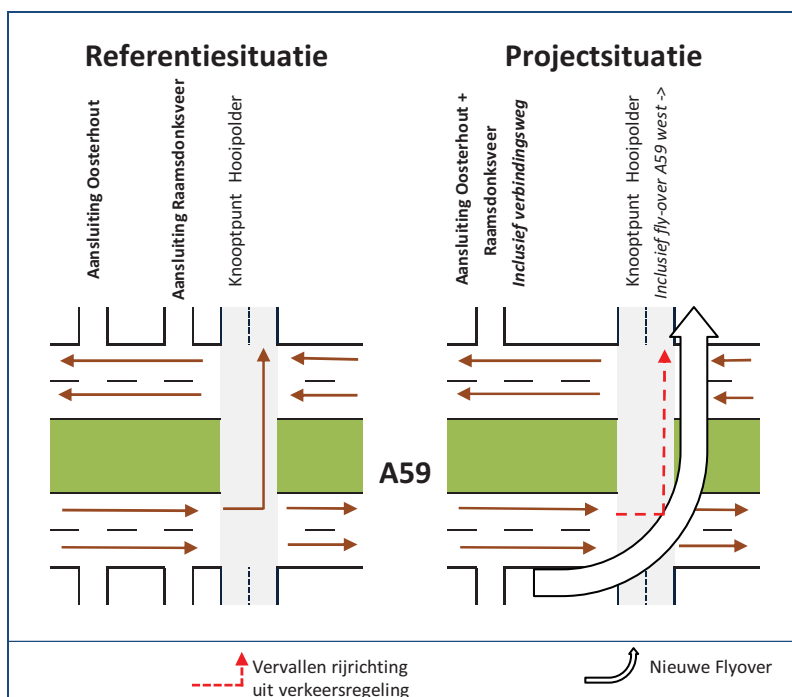
rotonde aansluit op de Werfkampseweg. Ter hoogte van de westelijke toe- en afrit naar de A27 wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd. De huidige afrit Hank wordt circa 1300 meter in noordelijke richting verplaatst waarbij de toe- en afritten aan weerszijden van de A27 door middel van een rotonde worden aangesloten op de N283. De toe- en afrit van de aansluiting Nieuwendijk worden eveneens aangepast en worden aan de oostzijde door middel van een rotonde aangesloten op de N322.

A59 Aansluiting Oosterhout (nr. 33) – knooppunt Hooipolder

Bij knooppunt Hooipolder wordt er een vrijliggende verbingsboog / flyover gerealiseerd tussen de A59 West (vanuit knooppunt Zonzeel) en de A27 (richting Utrecht). De overige verbindingen worden via de huidige kruispunten met verkeerregelinstantaties afgewikkeld. Bij het ontwerp van de verbingsboog is een mogelijke toekomstige uitbreiding van het knooppunt Hooipolder naar een volledig knooppunt niet onmogelijk gemaakt. De verbingsboog bestaat uit twee rijstroken en een vluchtstrook. De bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (richting 's-Hertogenbosch) komt te vervallen

Voor de ontsluiting van Raamsdonksveer en Geertruidenberg op de A59 wordt een nieuwe verbingsweg richting de bestaande aansluiting Oosterhout (nr. 33) op de A59 gerealiseerd.

In figuur S.3 is het ontwerp van de A59 schematisch weergegeven, evenals de referentiesituatie.



Figuur S.3: Schematische weergave autonome en nieuwe rijstrookconfiguratie A59

Raakvlak met Deltaprogramma

Onderdeel van het project zijn rivierverruimende maatregelen aan de zuidzijde van de huidige Merwedebrug en aan de nieuw te bouwen Merwedebrug ten behoeve van de doorstroming tijdens hoogwater. In het OTB is hiervoor voorzien in een extra doorlaat door

het zuidelijke grondlichaam van de Merwedebrug. De maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Deltaprogramma.

Aandacht voor de omgeving

De aanpassingen aan de A27 Houten – Hooipolder hebben gevolgen voor de (natuurlijke) omgeving en de mens (leefmilieu). In het OTB en het MER zijn deze effecten beschreven. Het OTB voorziet in maatregelen die de negatieve effecten zoveel mogelijk verkleinen of zelfs tot een verbetering leiden. Hiermee wordt aan de wettelijke normen voldaan. Voorbeelden van maatregelen zijn de landschappelijke inpassing (waaronder beplanting) geluidarm asfalt, geluidsschermen, herstel van ecologische verbindingen, herstel van het watersysteem en het bevorderen van de verkeersveiligheid (o.a. middels het aanpassen van enkele aansluitingen van de A27 op het onderliggend wegennet).

De (inpassende) maatregelen staan gedetailleerd beschreven in het Besluit (artikelen 6 tot en met 13), en zijn voor een belangrijk deel ook opgenomen op de detailkaarten. Ten behoeve van de landschappelijke inpassing is een ruimtelijke visie en een landschapsplan opgesteld.

Hieronder worden de belangrijkste effecten en maatregelen van het project A27 Houten-Hooipolder beschreven.

Bereiken van de projectdoelen

In het algemeen kan worden gesteld dat met het realiseren van de beschreven aanpassingen aan de A27 in de toekomst (2030) wordt voldaan aan de projectdoelstellingen. De aanpassingen hebben een positief effect op de doorstroming en er zijn minder files. Op vrijwel het gehele traject tussen Houten en Hooipolder wordt na de beschreven aanpassingen aan de A27 voldaan aan de landelijke streefwaarde voor de doorstroming in de spits.

Verkeer

De verruiming van de capaciteit zorgt er voor dat in de toekomst meer verkeer gebruik gaat maken van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Een groot deel van de verkeersgroei betreft latente groei². Deze groei is voor een deel afkomstig van de onderliggende wegen, doordat de (sluip)routes over het onderliggende wegennet minder druk bereden gaan worden. Daar staat tegenover dat de onderliggende wegen die het verkeer naar de A27 leiden drukker worden, doordat meer lokaal verkeer de A27 gaat gebruiken. Een ander deel van het verkeer dat in de toekomst gebruik gaat maken van de A27 maakt in de referentiesituatie nog gebruik van andere rijkswegen.

Door de beschreven aanpassingen kan de A27 meer verkeer verwerken dan in de referentiesituatie. Er gaat echter ook meer verkeer van de weg gebruik maken. Ten opzichte van de referentiesituatie leiden de aanpassingen tot een verbetering van de doorstroming (in de spits) en de bereikbaarheid van de regio.

De aanpassingen aan de A27 zorgen er voor dat de weg veiliger wordt vormgegeven. Het aantal ongevallen in relatie tot het aantal afgelegde autokilometers neemt af.

Geluid

Het wettelijk kader voor geluid wordt, voor het hoofdwegennet, gevormd door de Wet milieubeheer en voor het onderliggend wegennet door de Wet geluidhinder.

De Wet milieubeheer gaat uit van toetsing aan geluidproductieplafonds op referentiepunten langs de hoofdwegen. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op 4 meter hoog en circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. De punten liggen 100 meter uit elkaar.. Het

² Latente verkeersvraag betreft voertuigen die bij een overbelaste verkeerssituatie geen gebruik maken van de betreffende weg of waarbij gebruik wordt gemaakt van andere vervoerwijzen. In plaats daarvan rijden zij op een ander moment (buiten de spits) of via een andere route (sluipverkeer). Wanneer de overbelaste verkeerssituatie wordt verminderd of opgelost, gaan deze voertuigen toch van de betreffende weg gebruik maken en/of wordt van andere vervoerwijzen weer overgestapt op de auto, waardoor de weg in de spitsperiode druk blijft.

geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Voor de onderliggende wegen wordt getoetst of de geluidbelasting op de gevel van woningen voldoet aan de maximale normen uit de Wet geluidhinder.

In het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd voor de A27 is onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds door de aanpassingen aan de A27 worden overschreden. Daar waar de geluidproductieplafonds als gevolg van het project overschreden worden, zijn geluidmaatregelen zoals de toepassing van geluidsreducerend asfalt en geluidsschermen onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat er over grote delen van het traject geluidreducerend asfalt wordt gerealiseerd en dat op 35 locaties nieuwe schermen worden geplaatst of bestaande schermen worden vervangen.

Door de aanpassingen aan het onderliggend wegennet treedt lokaal een toename van de geluidsbelasting op. Doelmatige geluidmaatregelen om overschrijding van de grenswaarde voor de gevelbelasting te voorkomen zijn niet in alle gevallen mogelijk. Bij uitvoering van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder is dit bij 5 woningen het geval. Voor deze geluidgevoelige objecten wordt in het OTB een hogere waarde vastgesteld.

Langs de A27 Houten – Hooipolder is ook een aantal woningen gelegen die nu al een geluidsbelasting hebben die de wettelijke norm overschrijdt. Deze objecten zijn voor sanering aangemeld (ook wel autonome sanering genoemd). Voor deze objecten zijn, in het kader van Hoofdstuk 11 van de Wet Milieubeheer, geluidmaatregelen onderzocht en opgenomen in het separate (Ontwerp-) Saneringsplan A27 Houten-Hooipolder dat tegelijkertijd met het OTB A27 Houten-Hooipolder in procedure gaat.

Binnen het studiegebied van het akoestisch onderzoek in het kader van het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder bevinden zich, langs de tracédelen waar als gevolg van de aanpassingen aan de A27 geluidproductieplafonds wijzigen, 158 saneringsobjecten waarvoor niet eerder een saneringsprogramma is vastgesteld. Deze saneringsobjecten waar sprake is van zogenaamde "gekoppelde sanering" zijn in het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit meegenomen.

Luchtkwaliteit

Het project A27 Houten - Hooipolder is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit is een samenwerkingsprogramma van Rijk, provincies en gemeenten. Het NSL is vastgesteld om ervoor te zorgen dat Nederland tijdig aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit kan voldoen. De waarden voor luchtkwaliteit staan in de Wet milieubeheer. Als gevolg van het project A27 treden er geen knelpunten op en hoeven er geen projectspecifieke maatregelen getroffen te worden.

Landschap en natuur

De A27 Houten-Hooipolder loopt door een gebied met diverse natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Om deze aspecten op zorgvuldige en respectvolle wijze landschappelijk in te passen, is er een Landschapsplan opgesteld. Een van de maatregelen in het OTB betreft het aanbrengen van wanden aan beide zijden van de weg en het verwijderen van beplanting bij Fort Altena, wat de beleving en zichtbaarheid van het fort ten goede komt.

Gevolgen voor de natuur, met name als gevolg van doorsnijding van groene elementen of kap van bomen, zijn helaas niet geheel te voorkomen. Wel worden de gevolgen zo veel mogelijk beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen. Resterende gevolgen in de vorm van bijvoorbeeld aantasting of verstoring van natuurgebieden en soorten wordt gecompenseerd door realisatie van nieuw leefgebied (zoals bijvoorbeeld voor de bever) of kwaliteitsverbetering van bestaande natuurgebieden. Zowel binnen als buiten het plan vindt bomencompensatie plaats, waarbij rekening wordt gehouden met de landschappelijke inpassing in de omgeving.

Hoe nu verder?

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt samen met het MER ter inzage gelegd. Hierop is inspraak (zienswijzen) mogelijk.

Hierna wordt door het bevoegd gezag, de minister van Infrastructuur en Milieu, met medeondertekening van de minister van Economische Zaken, het Tracébesluit genomen. Dit gebeurt mede op basis van het MER, de eventuele zienswijzen en na overleg met regionale bestuurders. Vervolgens kan door belanghebbenden die een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit hebben ingediend tegen het Tracébesluit beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor een verdere toelichting over de termijnen en de mogelijkheden van inspraak wordt verwezen naar het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten- Hooipolder en naar de advertenties zoals verschenen in diverse lokale, regionale dag- en weekbladen en de website www.platformparticipatie.nl.