

**Tracébesluit
A27 Houten – Hooipolder**

Samenvatting

Datum	11-12-2018
Status	Definitief

Voor u ligt de samenvatting van het Tracébesluit (verder TB) voor de A27 Houten - Hooipolder. Op de A27 tussen het knooppunt Hooipolder 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.

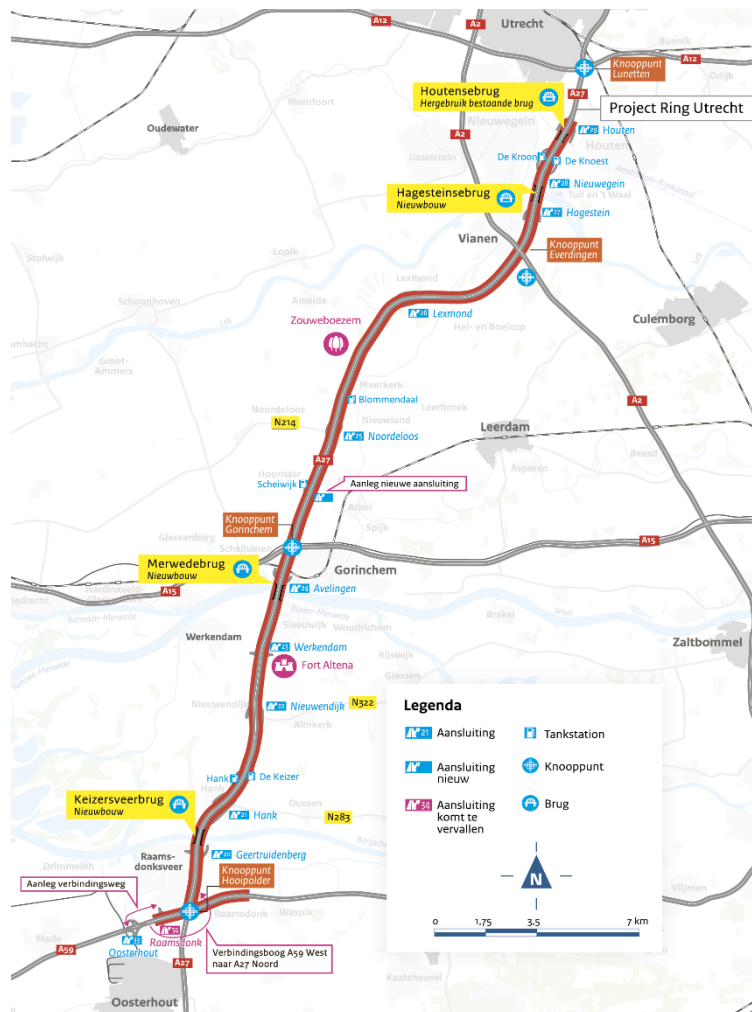
In het TB en de daarbij behorende toelichting met bijlagen staat alle informatie over het project, de effecten op het milieu en welke maatregelen getroffen worden om deze effecten te voorkomen danwel te beperken. In de voorliggende samenvatting leest u ook over de mogelijkheden om beroep in te stellen tegen het genomen besluit en waar u terecht kunt voor meer informatie. Het TB vindt u op www.platformparticipatie.nl. Daar vindt u ook de achterliggende deelrapporten die in het kader van de aanpassing van de A27 Houten – Hooipolder zijn opgesteld.

Waarom dit TB?

De doorstroming van het verkeer op de A27 tussen de aansluiting Houten en knooppunt Hooipolder 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 – Hooipolder. Door de verdere toename van het verkeer op de A27 in de komende jaren nemen de verkeersproblemen op de A27 verder toe. Maatregelen aan de A27 zijn nodig om de doorstroming te verbeteren en het aantal files te verminderen.

Bij het besluit over het voorkeursalternatief voor de A27 Houten - Hooipolder (april 2014) en ten tijde van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) was het uitgangspunt dat de bestaande Hagesteinsebrug, Merwedebrug en Keizersveerbrug in dit gedeelte van de A27 nog een levensduur van minimaal dertig jaar hadden. Nadat schade aan de Merwedebrug werd geconstateerd, is die brug in oktober 2016 een tijd voor al het vrachtverkeer gesloten geweest. Deze situatie is aanleiding geweest om het uitgangspunt voor het behoud van de genoemde drie bruggen in de A27 te heroverwegen. Het resultaat van deze heroverweging is dat de Hagesteinsebrug, Merwedebrug en Keizersveerbrug compleet worden vervangen.

Om alle voorziene aanpassingen aan de A27 tussen Houten en Hooipolder, een deel van de aansluitende A59 en delen van het onderliggend wegennet (met name bij aansluitingen) uit te kunnen voeren moet door de minister van Infrastructuur en Waterstaat een TB worden genomen. In het TB staat welke infrastructurele en ruimtelijke maatregelen worden getroffen. Tevens zijn maatregelen opgenomen die nadelige effecten voor de omgeving compenseren of verzachten. In het TB wordt aangetoond dat de ontwikkeling past binnen de wettelijke kaders.



Figuur S.1: Tracé A27 Houten – Hooipolder

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 lijst over 2017 komt het traject Houten - Hooipolder zelfs vijf keer voor.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een landelijke streefwaarde opgenomen voor de 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 (O)TB/MER blijkt dat er in het jaar 2030 op twee 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):

- Gorinchem - Lunetten (1,7 in de ochtendspits)
- Lunetten - Gorinchem (1,9 in de avondspits)

Op het wegvak Gorinchem-Annabosch (vice versa) geldt een reistijdfactor van 1,4. De hoogste intensiteiten treden op dit wegvak echter op tussen Gorinchem en knooppunt Hooipolder en vice versa en daarmee binnen de scope van het project A27 Houten - Hooipolder¹.

De slechte doorstroming in de spits heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van de regio. De toenemende verkeersdrukte op de A27 heeft bovendien gevolgen voor het onderliggend wegennet, waar steeds meer gebruik wordt gemaakt van sluiproutes, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op deze routes 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 aanpassingen de volgende doelen nagestreefd (in willekeurige volgorde):

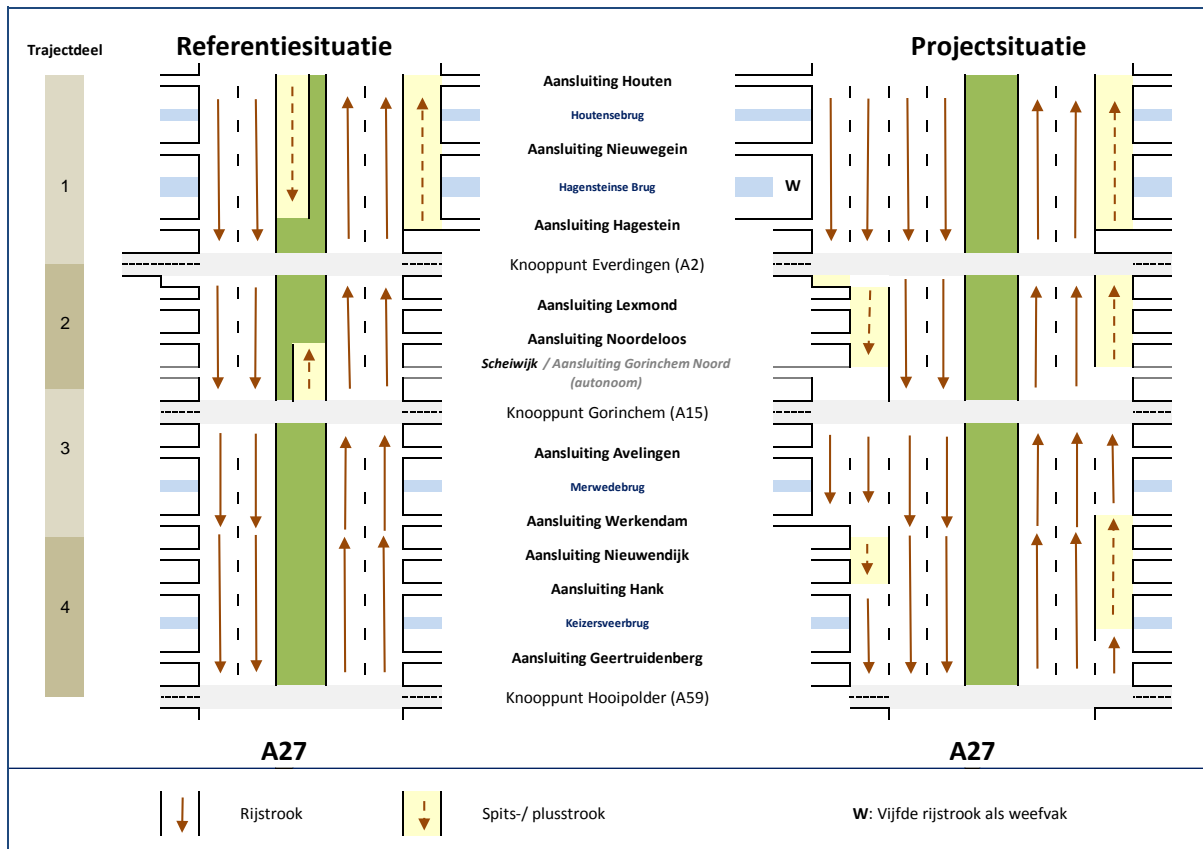
- een afname van het aantal voertuigverliesuren² op het hoofdwegennet;
- een meer toekomstvaste en veilige weg, zodat in 2030 zoveel mogelijk aan de bijbehorende criteria uit de SVIR wordt voldaan;
- een robuuster wegennetwerk dat verstoringen in het mobiliteitssysteem kan opvangen;
- een beperking van het aantal locaties met een te hoge Intensiteit/Capaciteit-verhouding (hierna I/C-verhouding) op de A27 zodat op de A27 een goede doorstroming mogelijk is;
- 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 TB uitziet.

¹ Aangezien de reistijdfactor wordt uitgemiddeld over de gehele trajecten, leidt dit tot een enigszins vertekend beeld voor het projectgebied.

² Met voertuigverliesuren wordt het totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de weggcapaciteit aangegeven.



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

Op hoofdlijnen vinden de volgende aanpassingen plaats:

Houten – Everdingen

De westelijke rijbaan gaat van twee rijstroken plus een spitsstrook naar vier rijstroken. De capaciteit van de oostelijke rijbaan wordt niet gewijzigd. De oostelijke rijbaan houdt daarmee twee rijstroken plus een spitsstrook en valt grotendeels buiten de scope van het TB. Om de wegverbreding op de westelijke rijbaan te kunnen realiseren wordt de bestaande Houtensebrug (over het Amsterdam-Rijnkanaal) aan de westzijde verbreed.

De bestaande Hagesteinsebruggen (over de Lek) in de westelijke rijbaan en de oostelijke rijbaan worden vervangen. Westelijk van de bestaande bruggen wordt eerst een nieuwe brug voor het verkeer naar het zuiden gebouwd. Op deze brug worden vier rijstroken en een weefstrook aangelegd. Daarnaast ligt er een twee richtingen fietspad op deze brug. Op de locatie van de bestaande bruggen wordt vervolgens een nieuwe brug voor verkeer naar het noorden gebouwd. Op deze brug worden twee rijstroken plus een spitsstrook aangelegd. Daarnaast biedt de oostelijke brug ruimte voor een capaciteitsuitbreiding in de toekomst. De aansluiting Hagestein (nr. 27) en enkele lokale wegen en kunstwerken die door de wegverbreding worden geraakt, worden aangepast.

Everdingen – Scheiwijk

De westelijke rijbaan bestaat na de aanpassing 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 aan de bestaande twee rijstroken een spitsstrook toegevoegd.

Tussen knooppunt Gorinchem en de (toekomstige aansluiting Gorinchem-Noord) bestaat de oostelijke rijbaan na aanpassing uit drie rijstroken en een weefstrook. Ten noorden van de (toekomstige) toerit Gorinchem-Noord wordt aan de drie rijstroken een spitsstrook toegevoegd. Tussen Gorinchem-Noord en Noordeloos gaan de drie rijstroken met een spitsstrook over in twee rijstroken met een spitsstrook. De spitsstrook loopt straks door tot knooppunt Everdingen waar die nu stopt bij de aansluiting Noordeloos. In de huidige situatie liggen op het gedeelte van knooppunt Gorinchem tot de aansluiting Noordeloos twee rijstroken en een spitsstrook. Tussen de aansluiting Noordeloos en knooppunt Everdingen liggen nu twee rijstroken.

Ten behoeve van de toekomstige aansluiting Gorinchem-Noord, waarvoor een bestemmingsplanprocedure is doorlopen, wordt een in- en uitvoegstrook en het eerste gedeelte van een toe- en afrit gerealiseerd.

Ter hoogte van de aansluiting Noordeloos wordt de N214 aangepast waarbij er ter plekke van de oostelijke toe- en afritten een turborotonde wordt gerealiseerd. De turborotonde aan de westzijde wordt aangepast. De bestaande viaducten Blommendaal, Dorpsweg en Groeneweg worden allen vervangen door viaducten met een grotere/ hogere overspanning. Daardoor komen de Blommendaal en de aansluitende parallelweg, de Dorpsweg en de Groeneweg hoger te liggen dan in de huidige situatie het geval is. Daarnaast worden de onderdoorgangen bij de Zouwendijk en de Veldweg vervangen en bij de Pr. Marijkeweg aangepast.

Scheiwijk – Werkendam

De westelijke rijbaan tussen Scheiwijk en Werkendam bestaat na aanpassing uit vier rijstroken. Ter hoogte van de aansluitingen Avelingen en Werkendam sluit de vierde strook telkens aan op 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. De bestaande Merwedeburg wordt gesloopt. Eerst wordt ten behoeve van de westelijke rijbaan een nieuwe brug, ten westen van de bestaande brug, over de Boven Merwede gerealiseerd welke tevens ruimte biedt aan een twee richtingen fietspad. Op de nieuwe brug worden vier rijstroken ingericht. Na sloop van de bestaande brug wordt op dezelfde locatie de nieuwe brug voor verkeer naar het noorden gebouwd. Op deze brug liggen drie rijstroken en een twee richtingen fietspad. Daarnaast biedt de brug ruimte voor een toekomstige uitbreiding met één rijstrook.

Op de oostelijke rijbaan tussen Werkendam en Scheiwijk liggen na aanpassing 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 uit drie rijstroken en een weefstrook. De hoofdrijbaan in het knooppunt blijft ongewijzigd en bestaat uit twee rijstroken. Nadat de verbindingsboog vanaf de A15 is samengevoegd met de A27, bestaat de oostelijke rijbaan 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 turborotonde gerealiseerd. De oostelijke toe- en afrit van de aansluiting Werkendam worden circa 600 meter naar het noorden verplaatst en met een rotonde aangesloten op de Rijksstraatweg.

Werkendam – Hooipolder

Na aanpassing liggen tussen Werkendam en Hank in beide rijrichtingen twee rijstroken met een spitsstrook. Tussen Hank en knooppunt Hooipolder liggen op de westelijke rijbaan drie rijstroken. Op de oostelijke rijbaan liggen tussen knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg drie rijstroken. Vanaf Geertruidenberg tot aan Hank bestaat de oostelijke rijbaan na aanpassing uit drie rijstroken en een spitsstrook. In de huidige situatie kent dit traject op zowel de westelijke- als de oostelijke rijbaan twee rijstroken.

Ten oosten van de bestaande brug zal er een nieuwe brug over de Bergsche Maas gebouwd worden voor de oostelijke rijbaan. Deze brug kent voor de oostelijke rijbaan drie rijstroken en een spitsstrook en een apart gedeelte voor het landbouwverkeer. Na de bouw van de nieuwe brug voor het verkeer naar het noorden, worden de bestaande bruggen geamoveerd. Vervolgens wordt op de locatie van de bestaande bruggen een nieuwe brug voor verkeer naar het zuiden gebouwd. Op deze brug worden drie rijstroken, een uitvoegstrook en een twee richtingen fietspad aangelegd.

De aansluiting Geertruidenberg wordt aangepast waarbij de oostelijke toe- en afrit circa 300 meter zuidelijker komen te liggen en met een rotonde aansluiten op de Werfkampenseweg. Ter hoogte van de westelijke toe- en afrit naar de A27 wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd. De verbinding voor het landbouwverkeer wordt naar de oostzijde van de A27 verplaatst. De huidige afrit Hank wordt over circa 1300 meter in noordelijke richting verplaatst waarbij de toe- en afritten aan weerszijde 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

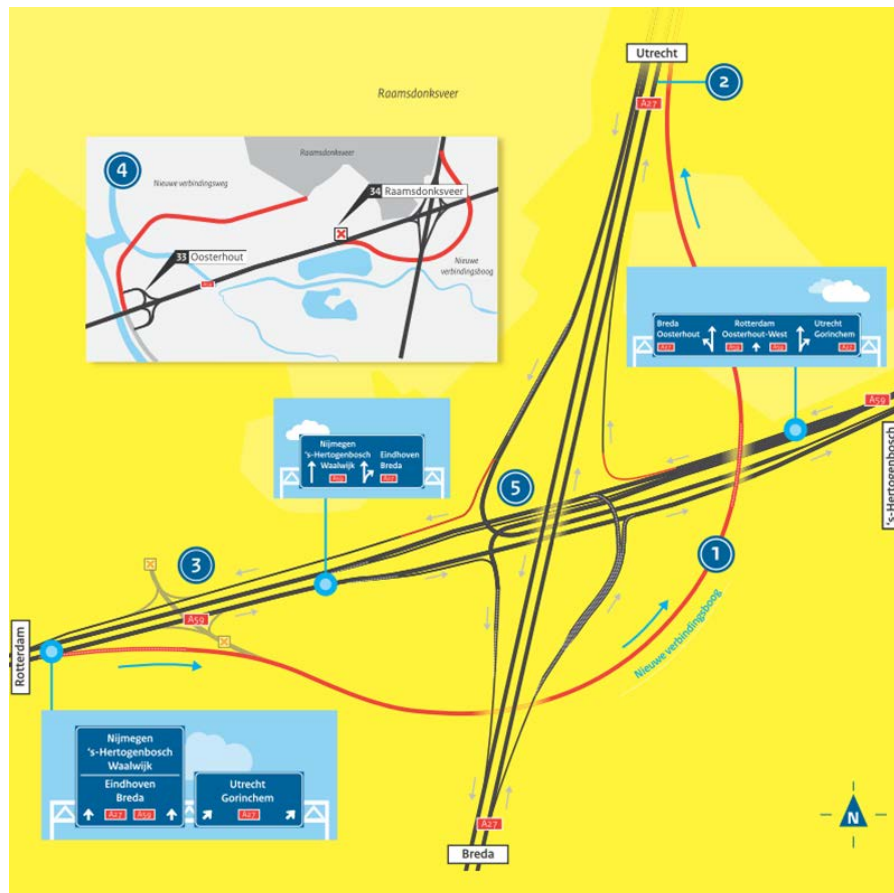
Knooppunt Hooipolder wordt aangepast. De volgende maatregelen worden op en rond het knooppunt genomen:

1. Verbindingsboog van de A59 (west) naar de A27 (noord). De verbindingsboog bestaat uit twee rijstroken en een vluchtstrook.
2. Verbreding van de A27 ten noorden van Hooipolder naar twee maal drie rijstroken.
3. Afsluiting aansluiting 34 in Raamsdonksveer. De bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (richting 's-Hertogenbosch) komt te vervallen³.
4. Voor de ontsluiting van Raamsdonksveer en Geertruidenberg op de A59 wordt een nieuwe verbindingsweg richting de bestaande aansluiting Oosterhout (nr. 33) op de A59 gerealiseerd.
5. Overige maatregelen:
 - verlengen invoegstrook Hooipolder – Utrecht op de A27;
 - vrije rechtsaffer Utrecht (A27) – Rotterdam (A59);
 - vrije rechtsaffer Den Bosch (A59) – Utrecht (A27);
 - diverse aanpassingen op de hoofdrijbaan ten aanzien van de wegvakindeling voor het doorgaand verkeer op de A59.

Daarnaast wordt de uitvoegstrook op de A27 vanuit Utrecht richting de A59 verdubbeld.

In figuur S.3 is de toekomstige indeling van knooppunt Hooipolder weergegeven. De voorgaande nummering correspondeert met de nummering van de maatregelen in het figuur.

³ Met de realisatie van de nieuwe verbindingsboog (1^e punt) en het realiseren van de vrije rechtsaffer Utrecht (A27) – Rotterdam (A59) (5^e punt) kan de bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (nr. 34 richting 's-Hertogenbosch) niet gehandhaafd blijven. De verbindingsboog en de vrije rechtsaffer doorkruisen namelijk de huidige ligging van de toe- en afrit.



Figuur S.3: De nieuwe indeling van Knooppunt Hooipolder

Raakvlak met Deltaprogramma

Het project Ruimte voor de Rivier is gericht op het terugdringen van het toenemende overstromingsgevaar van de rivieren de Rijn, IJssel, Waal/Boven-Merwede, Nederrijn en Lek. De regering neemt daarom maatregelen om in de toekomst het rivierengebied beter te beschermen tegen overstromingen. Het project Ruimte voor de Rivier voert een aantal maatregelen uit in de nabijheid van het project A27 Houten - Hooipolder. Zo zijn ter hoogte van het bedrijventerrein Avelingen de uiterwaarden afgegraven en vindt er ten oosten van de Keizersveerbrug dijkverbetering plaats.

Het Deltaprogramma is eveneens gericht op een adequate bescherming tegen hoogwater en het tevens op orde houden van de zoetwatervoorziening, na afronding van de lopende beschermingsprogramma's, gericht op de lange termijn. Het Deltaprogramma heeft impact op het project A27 Houten - Hooipolder. De nieuwe bruggen zijn afgestemd met het Deltaprogramma. In het geval van de Boven-Merwede zijn de zuidelijke aanbruggen qua ontwerp voorbereid op een mogelijke toekomstige aanleg van een stroomgeul, om daarmee het doorstroomprofiel van de rivier te vergroten. In het ontwerp van de bruggen over de Bergsche Maas is rekening gehouden met de mogelijkheid dat in de toekomst tussen het zuidelijke landhoofd en de rivierdijk een geul gerealiseerd kan worden..

Aandacht voor de omgeving

De aanpassingen aan de A27 Houten – Hooipolder hebben gevolgen voor de (natuurlijke) omgeving en de mens (leefmilieu). Het TB 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), geluidreducerend asfalt, geluidsschermen, herstel van ecologische verbindingen, herstel van het watersysteem en het treffen van maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen (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 landschappelijk inpassing is een ruimtelijke visie (routeontwerp) en een landschapsplan opgesteld die als bijlage bij de Toelichting bij het TB zijn gevoegd.

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 verkeersdoorstroming in de spits.

Verkeer

Door de beschreven aanpassingen kan de A27 meer verkeer verwerken. De aanpassingen leiden tot een verbetering van de doorstroming (in de spits) en de bereikbaarheid van de regio.

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 groei⁴. Deze groei is voor een deel afkomstig van de onderliggende wegen. Dit zorgt er voor dat 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 zou, indien de A27 niet aangepast werd, gebruik maken van andere rijkswegen.

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 zogeheten 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 geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt.

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

⁴ 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 overstapt op de auto.

geleid dat er over grote delen van het traject geluidreducerend asfalt wordt gerealiseerd en dat op 28 locaties nieuwe schermen worden geplaatst of bestaande schermen worden vervangen.

Voor de onderliggende wegen wordt getoetst of de geluidbelasting op de gevel van woningen voldoet aan de normen uit de Wet geluidhinder. 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 TB A27 Houten - Hooipolder is dit bij 2 woningen het geval. Voor deze geluidgevoelige objecten wordt in het TB een hogere waarde vastgesteld.

Langs de A27 Houten – Hooipolder is ook een aantal woningen (zogenaamde saneringsobjecten) gelegen waarvoor een wettelijke verplichting bestaat om eenmalig te onderzoeken of het geluid dat de rijksweg op deze woningen maakt kan worden verlaagd. Wanneer een weg (zoals in dit geval de A27 Houten-Hooipolder) wordt aangepast moet deze saneringsdoelstelling worden meegenomen wanneer als gevolg van dat project één of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd. In dat geval is er sprake van “gekoppelde sanering”. In het kader van de A27 Houten-Hooipolder liggen 92 saneringsobjecten langs delen van de A27 waar de geluidproductieplafonds wijzigen. Daarnaast is er voor 5 saneringsobjecten buiten de projectgrenzen sprake van zogenaamde “gekoppelde sanering” binnen het TB. Buiten de projectgrenzen zijn door het projecteffect inclusief alle geadviseerde maatregelen nog GPP-verlagingen ter hoogte van deze saneringsobjecten. Deze 97 saneringsobjecten zijn in het akoestisch onderzoek voor het TB meegenomen en de maatregelen die hieruit voortkwamen zijn in het TB vastgelegd. Voor locaties waar vanwege het TB geen geluidproductieplafonds wijzigen maar voor de saneringsobjecten wel geluidmaatregelen nodig zijn, wordt de sanering geregeld in een zogenaamd saneringsplan, 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 ook een saneringsplan opgesteld. Dit saneringsplan waarin er bovenop de, in het TB vastgelegde, maatregelen nog extra maatregelen zijn vastgelegd, wordt samen met het TB vastgesteld.

De geadviseerde maatregelen langs en aan de rijkswegen zorgen ervoor dat de toekomstige geluidbelasting op geen van de aanwezige geluidgevoelige objecten toeneemt. Binnen het TB worden 97 objecten gekoppeld gesaneerd (92 objecten binnen de projectgrenzen en 5 objecten buiten de projectgrenzen). Bij 44 saneringsobjecten (waarvan 35 saneringsobjecten gelegen zijn in het appartementencomplex aan de Dokter van Stratenweg te Gorinchem) wordt de saneringsstreefwaarde ondanks de maatregelen niet volledig gehaald. De maatregelen zorgen er wel voor dat voor deze woningen het maximaal toegestane geluidniveau (Lden,GPP) wordt verlaagd.

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.

Op de historisch-geografische en (steden)bouwkundige waarden heeft de aanpassing van de A27 een enigszins negatief effect. Met het vervangen van de Merwedeburg en de Keizersveerburg gaan twee cultuurhistorisch waardevolle bruggen verloren. Daarnaast leiden de aanpassingen tot (extra) ruimtebeslag in de Nieuwe (en Oude) Hollandse Waterlinie. Nuance hierin is dat bij Fort Altena, de

aanpassing van de A27 juist gericht is op het (zoveel mogelijk) beperken van het ruimtebeslag en verbetering van de beleefbaarheid/ zichtbaarheid door het aanbrengen van wanden aan beide zijden van de weg en het verwijderen van beplanting bij Fort Altena. In het kader van het (O)TB/MER heeft er een archeologisch bureauonderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek laat zien dat ca. 30 km van het tracé door zones loopt met een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde. Daarnaast laat het zien dat de nieuwe verbindingsweg van de aansluiting Oosterhout naar Raamsdonksveer, net als de huidige Kloosterweg een AMK (Archeologische Monumenten Kaart)-terrein van zeer hoge waarde en met een beschermd status raakt. Als vervolg op het bureauonderzoek zal er ter plekke van het AMK-terrein en ter plekke van de zones met een (middel)hoge verwachtingswaarde waarvoor op de diverse gemeentelijke beleidskaarten een onderzoeksplicht geldt (voor het merendeel stroomgordels) en waar volgens het TB-ontwerp bodemverstoring zal optreden, archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd worden. 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 nieuwe of uitbreiding van bestaande natuurgebieden 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 TB is gepubliceerd. Belanghebbenden die op het OTB zienswijzen naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, kunnen op basis van het TB beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Van dat laatste geval is ook sprake indien er tussen het OTB en het TB wijzigingen zijn doorgevoerd in het besluit.

Voor een verdere toelichting over de termijnen en de mogelijkheden tot het instellen van beroep tegen dit besluit wordt verwezen naar de Toelichting bij het TB A27 Houten- Hooipolder en naar de advertenties zoals verschenen in diverse lokale, regionale dag- en weekbladen en de website www.platformparticipatie.nl.