

Oplegnotitie Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder

Sociale aspecten



| | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| datum | 8 november 2018 |
| Auteur | Marijke Wassens, Marthe de Haan |
| 1 ^e lijns controle | M. Wassens |
| 2 ^e lijns controle | M. Kerkvliet |
| Vrijgave | R. de Boer |

1 Inleiding

De voorliggende notitie betreft de oplegnotitie voor het aspect Sociale aspecten ten behoeve van het Tracébesluit (TB) A27 Houten - Hooipolder. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER) is voor dit aspect een volledig onderzoek uitgevoerd. Resultierend in een deelrapport aspect Sociale aspecten behorend bij het OTB en MER.

In de voorliggende oplegnotitie wordt op kwalitatieve wijze op de (gewijzigde) effecten als gevolg van de ontwerpaanpassingen tussen OTB en TB ingegaan. Deze oplegnotitie vormt hiermee een aanvulling op dan wel een actualisatie van het deelrapport.

In deze notitie worden de optredende effecten beschouwd voor zover deze afwijken van het deelrapport OTB en MER, getoetst (indien van toepassing) aan vigerende wet- en regelgeving en er wordt ingegaan op benodigde mitigerende en/of compenserende maatregelen.

De oplegnotitie vormt samen met het deelrapport de basis voor (de Toelichting bij) het TB, de Nota van Wijziging en de MER-validatie (als afgeleide van de beschreven effecten).

1.1 Het kader: Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder

Nu en in de toekomst is de capaciteit van de A27 tussen Houten en Hooipolder onvoldoende om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De te beperkte capaciteit zorgt voor negatieve effecten ten aanzien van de doorstroming op de A27, de bereikbaarheid van de regio, de verkeersdruk op het onderliggende wegennet en de verkeersveiligheid. Daarom heeft Rijkswaterstaat het voornemen de capaciteit van de A27 tussen aansluiting Houten en knooppunt Hooipolder te vergroten.

Het project kent een lange voorgeschiedenis. Vanaf eind jaren negentig staat de A27 tussen Lunetten en knooppunt Hooipolder op de bestuurlijke agenda en is dit traject onderwerp van studie naar het zoeken van oplossingsrichtingen voor het bereikbaarheidsprobleem. In het eerste fase MER is het probleemoplossend vermogen van de alternatieven en het onderling onderscheidend vermogen onderzocht, met als planhorizon 2020. Vervolgens is een versoberd alternatief E gekozen om verder uit te werken. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden in twee stappen: zeef 1 en zeef 2. Deze fasen kennen een meer inhoudelijk-analytisch karakter. De informatie die is verkregen in zeef 2 heeft geleid tot een keuze voor het voorkeursalternatief. Op 18 april 2014 heeft de minister het Voorkeursalternatief voor het tracé van de A27 tussen de aansluiting Houten en knooppunt Hooipolder vastgesteld. Het betreft de E3 variant. Van de drie onderzochte varianten in zeef 2 leidt deze tot de grootste verbetering van de doorstroming op de A27 en heeft deze de hoogste MKBA-score.

Het voorkeuralternatief, dat is uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit met bijbehorend Milieueffectrapport (MER), omvat de uitbreiding van de A27 tussen Houten en knooppunt Hooipolder met deels extra rijstroken en deels extra spitsstroken. Na de ter inzage legging van het OTB en MER in 2016 is de scope van het project A27 Houten - Hooipolder bijgesteld, ten behoeve van het TB A27 Houten - Hooipolder. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- de volledige vervanging van de bestaande Hagesteinsebrug (Lek)¹, Merwedebrug (Boven Merwede) en Keizersveerbrug (Bergsche Maas);
- bij de Hagesteinsebrug de toevoeging van een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de (reeds in het OTB) voorziene nieuwe brug voor verkeer in zuidelijke richting naar aanleiding van een initiatief vanuit de regio;
- de realisatie van de nieuwe Merwedebrug zonder middenpijler;
- de toevoeging van enkele vrije rechtsaffers in knooppunt Hooipolder en uitbreiding van de opstelcapaciteit voor de verkeerslichten op de A59;
- een geoptimaliseerde ligging van de verbindingsweg bij Raamsdonksveer;
- kleinschalige grenscorrecties naar aanleiding van zienswijzen;
- de toepassing van een nieuw verkeersmodel, wat invloed heeft op geluid, de geluidseffecten op natuur, stikstofdepositie en luchtkwaliteit.

Op hoofdlijnen wordt de huidige A27 als volgt gewijzigd:

Houten – Everdingen

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

De bestaande brugdelen van de Hagesteinsebrug (over de Lek) in de westbaan en de oostbaan worden vervangen. Westelijk van de bestaande brug 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 brugdelen wordt vervolgens een nieuwe brug voor verkeer naar het noorden gebouwd. Op deze brug worden twee rijstroken plus een spitsstrook aangelegd. De aansluiting Hagestein (nr. 27) en enkele lokale wegen en kunstwerken die door de wegverbreding worden geraakt, worden aangepast.

Everdingen – Scheiwijk

De westbaan bestaat in de plansituatie 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 plansituatie 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 plansituatie door tot knooppunt Everdingen.

Ten behoeve van de toekomstige aansluiting Gorinchem-Noord, waarvoor een bestemmingsplanprocedure is doorlopen en wat daarmee een autonome ontwikkeling voor het (O)TB is, wordt een in- en uitvoegstrook gerealiseerd evenals het eerste gedeelte van een toe- en afrit.

¹ De oostbaan vanaf knooppunt Everdingen richting Houten viel buiten de scope van het OTB. Als gevolg van vervanging van het bestaande kunstwerk wordt de oostbaan, voor het gedeelte van de Hagesteinsebrug (incl. aanbruggen en tot en met de aansluiting op de bestaande situatie), in de scope van het Tracébesluit meegenomen.

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.

Scheiwijk – Werkendam

Op de westbaan tussen Scheiwijk en Werkendam liggen in de plansituatie vier rijstroken. Ter hoogte van de aansluitingen Avelingen en Werkendam gaat de vierde strook telkens over in de op- 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 Merwedebrug wordt gesloopt. Eerst wordt ten behoeve van de westelijke rijbaan een nieuwe brug, ten westen van de bestaande bruggen, 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 bruggen wordt op dezelfde locatie de nieuwe brug voor verkeer naar het noorden gebouwd. Op deze brug liggen drie rijstroken en een twee richtingen fietspad.

Op de oostbaan tussen Werkendam en Scheiwijk liggen in de plansituatie drie rijstroken tot aan 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 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 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

In beide rijrichtingen liggen in de plansituatie tussen Werkendam en Hank twee rijstroken met een spitsstrook. Tussen Hank en knooppunt Hooipolder liggen op de westbaan drie rijstroken. 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 brug zal er een nieuwe brug over de Bergsche Maas gebouwd worden voor de oostelijke rijbaan en het landbouw verkeer. Deze brug kent voor de oostelijke rijbaan drie rijstroken en een spitsstrook. De bestaande bruggen worden geamoveerd en op die locatie wordt een nieuwe brug voor verkeer naar het zuiden gebouwd. Op deze brug worden drie rijstroken, een uitvoegstrook en een twee richtingen fietspad aangelegd.

In de aansluiting Geertruidenberg wordt een nieuwe oostelijke toe- en afrit aangelegd die middels een rotonde aansluit op de Werfkampenseweg. Ter hoogte van de westelijke toe- en afrit naar de A27 wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd. 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

Om de doorstroming bij knooppunt Hooipolder te bevorderen wordt er een vrij liggende verbindingsboog gerealiseerd tussen de A59 West (vanuit knooppunt Zonzeel) en de A27 (richting Utrecht). De overige verbindingen worden via de huidige kruispunten met verkeersregelinstanties afgewikkeld en er worden twee vrije rechtsaffers aangelegd voor verkeer van de A27 (noord) naar de A59 (west) en vanaf de A59 (oost) naar de A27 (noord). Daarnaast wordt in het knooppunt de wegconfiguratie aangepast voor een betere verkeersafwikkeling.

Bij het ontwerp van de verbindingsboog is met een mogelijke toekomstige uitbreiding van het knooppunt Hooipolder naar een volledig knooppunt rekening gehouden. De verbindingsboog bestaat uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Met de realisatie van de nieuwe verbindingsweg kan de bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (nr. 34 richting 's-Hertogenbosch) niet meer gehandhaafd blijven. De verbindingsboog doorkruist namelijk de huidige ligging van de toe- en afrit.

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

Onderdeel van het project zijn rivier verruimende maatregelen aan de zuidzijde van de nieuw te bouwen Merwedeburgen ten behoeve van de doorstroming tijdens hoogwater. De maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Deltaprogramma.

In figuur 1.1 is het traject het traject A27 Houten-Hooipolder op hoofdlijnen weergegeven. De separate detailkaarten van het Tracébesluit bieden meer detail.



Figuur 1.1: Traject A27 Houten - Hooipolder

Het voorkeursalternatief is in het Tracébesluit nader uitgewerkt tot het TB-ontwerp. Hierbij zijn de effecten van de aanpassingen aan de weg onderzocht en zijn de exacte aanpassingen aan de weg met de benodigde maatregelen in de omgeving beschreven.

Het MER is opgesteld ten behoeve van ter visie legging bij het OTB. Het MER wordt niet geactualiseerd bij het TB. Om die reden zijn er in deze voorliggende oplegnotitie geen MER-teksten opgenomen. Wel is bij het TB een separate M.e.r.-validatie notitie opgesteld, op basis van de voor het TB uitgevoerde onderzoeken en kwalitatieve beschouwingen (oplegnotities).

2 Onderzoeksmethodiek en wet- en regelgeving

2.1 Onderzoeksmethodiek

In deze oplegnotitie worden de effecten van de ontwerpwijzigingen tussen OTB-ontwerp en TB-ontwerp ten aanzien van Sociale aspecten, kwalitatief, op hoofdlijnen beschouwd.

In de OTB-fase heeft het onderzoek en de beoordeling van het aspect Sociale aspecten zich gericht op zes inhoudelijke aspecten:

- Sociale veiligheid
- Visuele hinder
- Subjectieve verkeersveiligheid
- Barrière werking
- Veranderingen in bereikbaarheid
- Verwacht draagvlak

Bij sociale veiligheid gaat het om verbetering of verslechtering van de zichtbaarheid (zien en gezien worden), overzichtelijkheid, attractiviteit en comfort. Onderscheid wordt gemaakt tussen sociale veiligheid bij kunstwerken dwars op de A27 en bij carpool-/parkeerplaatsen langs de A27. Hierbij worden de verschillen in het ontwerp op het vlak van kunstwerken en carpoolplaatsen geanalyseerd en samengevat (onderzoeksresultaten). Vervolgens volgt een kwalitatieve behandeling van de gewijzigde effecten (relevant voor het TB) ten opzichte van het deelrapport bij het OTB/MER.

Bij het aspect visuele hinder gaat het om de verbetering of verslechtering van uitzicht van omwonenden. Ook hier worden de verschillen in het ontwerp op hoofdlijnen geanalyseerd waarna een kwalitatieve behandeling van de gewijzigde effecten (relevant voor het TB) volgt ten opzichte van het deelrapport bij het OTB/MER.

Het aspect subjectieve verkeersveiligheid behandelt de verbetering of verslechtering van gevoel van veiligheid van de verkeersdeelnemer op en rond de snelweg en het onderliggend wegennet (subjectieve veiligheid). Hierbij analyseren we de invloed van de ontwerpwijzigingen op dit deelaspect en geven aan of er sprake is van gewijzigde effecten ten opzichte van het deelrapport bij het OTB/MER.

Barrière werking wordt onderzocht met het criterium: Verbetering of verslechtering van de functionele relatie. Ook hierbij analyseren we de invloed van de ontwerpwijzigingen op dit deelaspect en geven aan of er sprake is van gewijzigde effecten ten opzichte van het deelrapport bij het OTB/MER.

De effecten op de veranderingen in bereikbaarheid worden ingeschat op basis van de verbetering en verslechtering van feitelijke bereikbaarheid. Hierbij analyseren we de invloed van de ontwerpwijzigingen op dit deelaspect en geven aan of er sprake is van gewijzigde effecten ten opzichte van het deelrapport bij het OTB/MER.

Bij draagvlak is het criterium: Verbetering of verslechtering van perceptie van belanghebbenden. Hierbij beschrijven we kort het omgevingsproces en geven we, op basis van informatie van de omgevingsmanager van de A27 Houten - Hooipolder, een inschatting van de veranderende effecten.

2.2 Wet- en regelgeving

Er zijn op het vlak van Sociale aspecten geen substantiële wijzigingen in de wet- en regelgeving ten opzichte van de situatie bij het OTB. Voor meer informatie over wet- en regelgeving omtrent Sociale aspecten, zie Deelrapport Sociale aspecten van de OTB-fase.

3 **Huidige situatie en autonome ontwikkeling**

In het deelrapport is de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen opgenomen. Er zijn geen relevante, substantiële wijzigingen voor de analyse en beoordeling van de gewijzigde effecten op het vlak van Sociale aspecten (relevant voor het TB).

4 **Onderzoeksresultaten**

4.1 **Sociale veiligheid**

Voor het aspect sociale veiligheid is gekeken naar alle kunstwerken van kruisende wegen. In deze paragraaf is beschreven of er wijzigingen zijn aan de kunstwerken en wat het effect op sociale veiligheid is.

De 4 grote rivierkruisingen

Conform het besluit van de Minister worden de rivierkruisingen Bergsche Maas, Boven Merwede en Lek in het TB volledig voorzien van nieuwe bruggen voor de beide rijrichtingen. In het OTB bleven bij deze rivierkruisingen de bestaande bruggen behouden voor het voor het verkeer in één rijrichting en kwam hiernaast een nieuwe brug te liggen voor het verkeer in de andere richting. Tussen OTB en TB zijn ook een aantal regionale wensen in het project opgenomen, zoals het fietspad aan de westzijde van de Lekbrug.

Houtensebrug (Amsterdam Rijnkanaal): Geen verandering ten opzichte van OTB.

Hagesteinsebrug (Lek): Nieuwe bruggen voor het verkeer in de beide rijrichtingen met aan de westzijde een fietspad. Fietsers hadden eerder (in het OTB) een veel langere, minder overzichtelijke route die wel door gebieden ging met meer sociaal toezicht. De nieuwe route wordt uiteraard sociaal veilig gerealiseerd. De veranderingen hebben een neutrale invloed op effecten.

Keizersveerbrug (Bergsche Maas): Nieuwe bruggen voor het verkeer in de beide rijrichtingen met aan westzijde een fietsroute en aan de oostzijde een route voor landbouwverkeer. In het OTB was hier sprake van het behoud van de bestaande brug voor het verkeer in zuidelijke richting, met daarnaast een nieuwe brug voor het verkeer in noordelijke richting. Hierbij waren aan de westzijde en oostzijde fietspaden voorzien en lag een route voor landbouwverkeer tussen de westelijke hoofdrijbaan en parallelrijbaan om zo de Bergsche Maas te passeren. De nieuwe routes worden uiteraard sociaal veilig gerealiseerd. De veranderingen hebben een neutrale invloed op effecten.

Merwedebrug (Boven Merwede): Nieuwe bruggen voor de beide rijrichtingen. Zowel in het OTB als in het TB is aan weerszijde een fietspad voorzien. Voor langzaam verkeer geen substantiële verschillen. Neutrale invloed op effecten.

Sociale veiligheid bij overige kunstwerken

Kunstwerken verbingsboog Hooipolder

Het kunstwerk wijzigt niet ten opzichte van het OTB, maar de verkeerssituatie onder het kunstwerk over de A59 wijzigt wel. Er is hier sprake van snelverkeer.

Brug over de Donge

De locatie van deze brug is verschoven richting het zuidoosten. Er zijn geen veranderingen ten aanzien van sociale veiligheid.

Viaduct Oosterhoutseweg (over A59)

De bestaande situatie van dit viaduct wijzigt niet. Ook niet in het TB.

Onderdoorgang Kerklaan; Julianalaan

Deze onderdoorgang wordt wat langer dan in het OTB en de vide wordt wat kleiner. Het dek wordt circa 12 centimeter opgevijseld. Onder het dek blijft de indeling op maaiveld gelijk.

Onderdoorgang Maasdijk-Keizersveer

Dit kunstwerk werd in het OTB deels gesloopt en verlengd. In het TB wordt het kunstwerk volledig vernieuwd. De doorrijhoogte voor deze onderdoorgang wordt 4,6 meter. De bouw van een kunstwerk geeft meer mogelijkheden voor integrale ontwerp kwaliteit, waaronder sociale veiligheid.

Landbouwtunnel Kurenpolderweg

Het landbouwverkeer gaat via de oostzijde van de brug, op één niveau, waardoor deze landbouwtunnel gesloopt wordt.

Onderdoorgang Kurenpolderweg in Hank

Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Onderdoorgang Provinciale weg N283 Hank/Jachtlaan

Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Onderdoorgang Geffelhoek/Hankse buitenkade/Schenkeldijk

Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Onderdoorgang Provinciale weg N322 Doornseweg

Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Viaduct Dijkgraaf Den Dekkerweg

De bestaande situatie van dit viaduct wijzigt niet.

Onderdoorgang Deltaweg; Sleeuwijk

Het kunstwerk wordt volledig vervangen voor twee losstaande viaducten met een doorrijhoogte van circa 4,4 meter. De bouw van een kunstwerk geeft meer mogelijkheden voor integrale ontwerp kwaliteit, waaronder sociale veiligheid.

Fietstunnel Kerkeinde/Bandijk

Het kunstwerk wordt volledig vervangen. Het fietspad wordt verhoogd, waardoor er een minder steile helling voor fietsers is en het comfort wordt verbeterd. De doorrijhoogte is iets verkleind naar 3,3 meter. Dit is voor een fietstunnel voldoende.

Onderdoorgang Nieuwe Wolpherensedijk/Brug Steenenhoek

Hier vindt een kleine wijziging t.o.v. het OTB plaats. De brug wordt circa 8 meter (was circa 7 meter) verbreed.

Onderdoorgang Parallelweg

Dek van de onderdoorgang (kunstwerk voor A27) wordt aan beide zijden verbreed. Ten behoeve van sociale veiligheid wordt verlichting toegevoegd. Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Onderdoorgang Bataafsekade

Deze onderdoorgang vraagt in de huidige situatie extra aandacht ten aanzien van sociale veiligheid van langzaam verkeer. Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden ten opzicht van het OTB.

Onderdoorgang Banneweg

De bestaande situatie van de onderdoorgang wijzigt niet.

Onderdoorgang Haarweg

De bestaande situatie van deze onderdoorgang wijzigt niet. Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Viaduct Groeneweg, Dorpsweg en Blommendaal

Dit viaduct wordt, net zoals in het OTB geheel vervangen. Naast het viaduct wordt voor de verbindingsweg Grote Haar gerealiseerd.

Onderdoorgang Zijlkade

De bestaande situatie van deze onderdoorgang wijzigt niet. Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Kunstwerk Korenmolen/Heicopperweg

Dit kunstwerk hoeft niet te worden aangepast. Geen wijziging ten opzichte van OTB.

Fietstunnel Parallelweg/Prinses Marijkeweg/Broeksweg

Aan deze fietstunnel hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Onderdoorgang Zouwendijk

Het kunstwerk wordt, in tegenstelling tot het OTB, geheel vervangen (1 op 1 terugbrengen wat weg gaat) inclusief de voor het TB noodzakelijke verbreding. Als standaard extra wordt verlichting toegevoegd.

Onderdoorgang Veldweg

Het kunstwerk wordt, in tegenstelling tot het OTB, geheel vervangen (1 op 1 terugbrengen wat weg gaat) inclusief de voor het TB noodzakelijke verbreding. Als standaard extra wordt verlichting toegevoegd.

Onderdoorgang Hocht Lakerveld

De bestaande situatie van deze onderdoorgang wijzigt niet. Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden in het TB.

Onderdoorgang Heicopperweg

De bestaande situatie van deze onderdoorgang wijzigt niet. Aan deze onderdoorgang hebben geen wijzigingen plaatsgevonden in het TB.

Viaduct Achterkade

De bestaande situatie van dit viaduct wijzigt niet. Aan dit viaduct hebben geen wijzigingen plaatsgevonden in het TB.

Fiets-/voetbrug Bolgerijsekade

Aan deze brug hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. Dit kunstwerk wordt als autonome ontwikkeling geamoveerd, nog voor vaststelling van het TB A27 Houten - Hooipolder.

Fietstunnel Autenasekade

Aan deze fietstunnel hebben geen wijzigingen plaatsgevonden in het TB.

Onderdoorgang Lange Dreef; De Kuil

Deze onderdoorgang wijzigt volledig. De westelijke toerit wordt opgeschoven en er is geen vide. De onderdoorgang is volledig gesloten.

Onderdoorgang Hagenweg; Witboom

Deze onderdoorgang wordt vernieuwd. Het bestaande viaduct wordt verbreed. De doorrijhoogte voldoet hier.

Onderdoorgang Lekdijk zuid- en noordzijde nabij Hagesteinsebrug

De doorrijhoogte verandert t.o.v. het OTB (hoger).

Onderdoorgang Achterweg/ 't Haagjen/Waalse tunnel

Er vindt een minimale aanpassing aan deze onderdoorgang t.o.v. het OTB.

De Kroon: Voetgangersbrug

Deze voetgangersbrug wordt geheel vervangen. Geen wijzigingen in het TB

Nieuwe geluidsschermen

Er zijn kleine wijzigingen in de locaties van de nieuwe geluidsschermen. Dit heeft geen andere effecten op sociale veiligheid.

Sociale veiligheid bij carpoolplaatsen/parkeerplaatsen

Er zijn 4 carpoolplaatsen/parkeerplaatsen geprojecteerd. Dat is hetzelfde ten opzicht van het OTB.

- De parkeerplaats Raamsdonksveer wordt voor een kleiner deel aangetast en ook weer hersteld.
- De carpoolplaats bij aansluiting 20 (Geertruidenberg) wordt verplaatst. De nieuwe locatie is meer in het zicht van andere weggebruikers.
- De carpoolplaats bij de aansluiting 21 (Hank) wijzigt niet ten opzicht van het OTB.
- De oostelijke carpoolplaats bij de aansluiting 24 (Avelingen) is aangepast om bestaande bomen worden zoveel mogelijk te behouden.

Beoordeling

De veranderingen rondom de grote rivierkruisingen zorgen niet voor een verbetering of verslechtering in de sociale veiligheid. Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen zijn wel kansen om extra aandacht te besteden aan sociale veiligheid.

Bij de onderdoorgangen en viaducten zijn wel kleine verslechtingen en verbeteringen. Een aantal viaducten worden in plaats van deels gesloopt en aangepast, nu geheel vernieuwd. Het OTB-ontwerp en het TB-ontwerp moeten beiden voldoen aan de eisen van sociale veiligheid. Bij nieuwe ontwerpen zijn wel meer kansen om extra aandacht te besteden aan sociale veiligheid.

Voor het aspect Sociale Veiligheid blijven de effecten, ondanks de wijzigingen, t.o.v. het OTB gelijk.

4.2

Visuele hinder en zichtbaarheid

De veranderingen tussen OTB- en TB-fase ten aanzien van Visuele hinder en zichtbaarheid zijn vooral de drie nieuwe bruggen bij de grote rivierkruisingen, het verdwijnen van het compensatiebos ten noorden van Fort Altena en veranderingen ten aanzien van de uitwerking van de geluidsschermen. Andere veranderingen hebben minder invloed op dit aspect.

Van de drie nieuwe bruggen hadden de Keizersveerbrug en de Merwedebrug een markante vormgeving die voor veel mensen onderdeel zijn van de oriëntatie op de A27 maar ook vanaf de waterweg en vanuit de omgeving. Bovendien vormen ze naar alle waarschijnlijkheid onderdeel van ons collectieve geheugen.

Bij de uitwerking van de nieuwe bruggen is meer aandacht voor het benadrukken van het markante moment van de kruising van de waterweg dan de wens voor een markante of opvallende vormgeving. De ontwerpen voor deze bruggen worden echter later gemaakt. De esthetische eisen (waaronder eisen voor ruimtelijke kwaliteit, herkenbaarheid en oriëntatie) zijn opgenomen in het EPvE wat nu nog in ontwikkeling is.

Het bosgebied ten noorden van Fort Altena (Werkendam) is niet meer nodig om aan de compensatieopgave te voldoen. Voor zichtbaarheid en visuele hinder heeft dat voor- en nadelen. Het bos maakte de A27 minder zichtbaar vanuit de omgeving maar had zelf ook een visuele impact, doordat het in een overwegend open gebied was geprojecteerd.

De geluidsschermen in het OTB waren schuingeplaatste schermen met aan omgevingszijde begroeiing. In het TB zijn rechtopstaande schermen geprojecteerd met aan omgevingszijde en aan A27 zijde klimbeplanting. Ook de bestaande schermen worden zoveel mogelijk voorzien van klimbeplanting. Dit heeft een positief effect op het aspect visuele hinder en zichtbaarheid.

4.3 **Subjectieve verkeersveiligheid**

De wijzigingen ten opzichte van het OTB die relevant zijn voor dit aspect zijn de wijzigingen in het wegontwerp, de veranderingen van de 3 nieuwe bruggen met de fietspaden, de extra verkeersmaatregelen rondom het knooppunt Hooipolder en de extra veiligheidsmaatregelen voor langzaam verkeer ten noordoosten van aansluiting 23 (Werkendam).

Dit heeft een positief effect op de subjectieve verkeersveiligheid. Echter, dit positieve effect is niet genoeg om van – naar 0 te gaan.

4.4 **Barrière werking**

Voor het aspect Barrière werking zijn geen substantiële wijzigingen t.o.v. het OTB.

4.5 **Veranderingen in bereikbaarheid**

Het gaat hierbij om algemene bereikbaarheid, wijzigingen in aansluitingen, wijzigingen in parallelwegen, kruisingen met het onderliggend wegennet en perceelontsluitingen. Voor het aspect veranderingen in bereikbaarheid zijn geen substantiële wijzigingen t.o.v. het OTB.

4.6 **Verwacht draagvlak**

In het OTB aspectrapport is opgenomen:

Voor zover het aspect draagvlak kan worden gemeten kan worden gesteld dat het draagvlak voor het nemen van maatregelen - op de schaal van de A27 als zijnde 47 km snelweg waar de doorstroming wordt verbeterd - in de essentie groot is. Nut en noodzaak van te nemen maatregelen wordt door vrijwel iedereen onderschreven. Waar het gaat om de bijkomende effecten en het nemen van maatregelen op lokaal niveau, laat het draagvlak een divers beeld zien. Dit ook logisch; ondanks dat het algemeen belang van de verbreding wordt gezien, kan plaatselijk toch hinder worden ondervonden van wijzigingen aan de weg. Omdat het lastig is deze gevoelens en belangen tegen elkaar af te wegen, wordt het draagvlak als neutraal beoordeeld (Totaalscore: van --- tot +++).

Het OTB A27 Houten - Hooipolder heeft de formele procedure doorlopen; het heeft ter inzage gelegen en er zijn onder andere inloopavonden georganiseerd waarin het publiek geïnformeerd is. In de periode daarna zijn zienswijzen ingediend en inspraakreacties verzameld. Er is ambtelijk en bestuurlijk overleg geweest en er is contact geweest met direct betrokkenen over de plannen.

Met o.a. de analyse van de opgehaalde informatie is tot een aantal aanpassingen in het TB besloten. Bovendien heeft de minister eind 2016/begin 2017 besloten om drie bruggen geheel nieuw te bouwen. Over de nieuwe bruggen is aanvullende ambtelijk en bestuurlijk overleg geweest.

De veranderingen in het project hebben zowel positieve invloed op het geschatte draagvlak als negatieve invloed. Men is positief met het besluit tot veranderingen die door de omgeving zijn ingebracht en dat de nieuwe bruggen ruimer en waarschijnlijk stiller zijn. Men is negatief over het feit dat de onzekerheid voor betrokkenen voortduurt en dat de oplossingen waarvoor het project moet zorgen (o.a. minder files) dus ook later gerealiseerd worden door de vertragingen in de planning.

Voor het aspect draagvlak zijn daarom geen substantiële wijzigingen in de effecten t.o.v. het OTB.

5 **Maatregelen**

De maatregelen zijn reeds opgenomen in het TB. Dit betreft bijvoorbeeld de eerder genoemde combinatie van geluidschermen met klimbeplanting. Verder zijn op de aanpassingen in het TB ook de maatregelen in het kader van sociale aspecten van toepassing zoals beschreven in het Deelrapport Sociale aspecten t.b.v. MER en OTB. Specifiek ten aanzien van verlichting in kunstwerken geldt hierbij dat bij nieuwe/ aan te passen ondergangen voor gemotoriseerd en/of langzaam verkeer verlichting wordt aangebracht.

6

Conclusie

In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER) is voor dit aspect een volledig onderzoek uitgevoerd. Resultierend in een deelrapport aspect Sociale aspecten behorend bij het OTB en MER. In deze oplegnotitie wordt op kwalitatieve wijze ingegaan op de effecten van de ontwerpwijzigingen tussen OTB en TB.

De ontwerpaanpassingen tussen OTB en TB leiden tot zowel positieve als negatieve invloed op de effecten van het aspect sociale aspecten. De scores van de effectmeting blijven echter gelijk.