



Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. A27 Houten - Hooipolder

Definitief
versie 4.0
13-05-2015

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Planuitwerking A27 Houten – Hooipolder	3
1.2	Project-MER en Notitie Reikwijdte en Detailniveau	3
1.3	Voorgeschiedenis van het project in een notendop	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Probleemstelling, doelstelling en kader	6
2.1	Probleemstelling	6
2.2	Doelstelling	6
2.3	Kader voor het project-MER	6
3	Alternatieven	9
3.1	Te onderzoeken alternatieven	9
3.2	Referentiesituatie	9
3.3	Voorkeursalternatief	9
4	Plan- en studiegebied	13
4.1	Plangebied	13
4.2	Studiegebied	14
4.3	Korte karakteristiek van het gebied	14
5	Beoordelingskader voor het Project-MER	17
5.1	Algemene aanpak van het onderzoek	17
5.2	Beoordelingskader	17
5.3	Scoringssystematiek	20
6	Te volgen procedure	21
6.1	Tracébesluit en Project-MER	21
6.2	Te doorlopen procedurestappen	21

Bijlagen:

Bijlage 1: Grotere schematische weergave voorkeursalternatief

1 Inleiding

1.1 Planuitwerking A27 Houten – Hooipolder

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie R&D) ten behoeve van de planuitwerking voor het gekozen voorkeursalternatief voor de capaciteitsuitbreiding (extra rijstroken) van het wegvak van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Het traject betreft een tracé van ca. 47 kilometer, grofweg gelegen tussen km 16 en km 69. Het doel van het project is de doorstroming op de A27 tussen Houten en Hooipolder zodanig te verbeteren, dat in 2030 zoveel mogelijk wordt voldaan aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Op 18 april 2014 heeft de minister het Voorkeursalternatief voor het tracé van de A27 tussen Houten en Hooipolder vastgesteld. Deze voorkeur is gepubliceerd in de Kennisgeving over het voornemen een m.e.r.-plichtige activiteit uit te voeren.

1.2 Project-MER en Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de planuitwerkingsfase wordt het gekozen voorkeursalternatief uitgewerkt naar het detailniveau van een Tracébesluit. Ter onderbouwing van dit besluit wordt een Project-MER opgesteld overeenkomstig artikel 7.22 en verder van de Wet milieubeheer. Deze notitie R&D is bedoeld om betrokkenen vooraf te informeren en te raadplegen over de gewenste inhoud en diepgang van het Project-MER, ofwel over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De 'reikwijdte' geeft aan welke alternatieven en varianten in het Project-MER worden onderzocht en welke milieuaspecten/effecten in beeld worden gebracht. Het 'detailniveau' betreft de diepgang en methode van het onderzoek, onder andere de beoordelingscriteria.

In deze notitie R&D is onder meer beschreven:

- welke voorgeschiedenis het project heeft doorgemaakt;
- wat de doelstellingen zijn van het project;
- welke alternatieven en varianten worden onderzocht in het Project-MER;
- welk beoordelingskader in het Project-MER gebruikt wordt bij de beoordeling van het voorkeursalternatief.

De betrokken bestuursorganen wordt overeenkomstig artikel 7.27 Wet milieubeheer gevraagd om een reactie op de notitie R&D. Betrokken partijen betreffen naast Rijkswaterstaat onder meer het Ministerie van I&M, provincies, gemeenten en de adviseurs die op grond van de wet geraadpleegd moeten worden over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

De reacties ten aanzien van reikwijdte en het detailniveau worden betrokken bij het opstellen van het Project-MER.

1.3 Voorgeschiedenis van het project in een notendop¹

Vanaf eind jaren negentig staat de A27 tussen Lunetten en Hooipolder op de bestuurlijke agenda en is dit traject onderwerp van studie naar het zoeken van oplossingsrichtingen voor het bereikbaarheidsprobleem. Destijds is een aanvang genomen met het uitvoeren van een verkennende studie naar de doorstromingsproblematiek op de corridor Breda-Utrecht (BRUT). Door de toenemende problemen met de doorstroming op de A27 en lokale/regionale initiatieven voor een herstart van BRUT heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) in november 2001 toegezegd de verkenning Breda-Utrecht op te nemen in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Na een aantal aanvullende onderzoeken is het Rijk in 2007 gestart met het onderzoeken van de bereikbaarheidsproblemen op het tracé tussen de knooppunten Lunetten en Hooipolder. In september 2007 is door de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu de Aanvangsbeslissing gepubliceerd en is de Startnotitie op grond van de tracéwetprocedure uitgebracht waarin de te onderzoeken alternatieven in het milieueffectrapport (hierna: het MER) zijn beschreven. De Richtlijnen voor het MER zijn vervolgens in oktober 2008 door het bevoegd gezag vastgesteld en uitgebracht. Hierna is gestart met het opstellen van het MER.

In de eerste fase van het MER is het probleemoplossend vermogen van de alternatieven en onderling onderscheidend vermogen onderzocht, met als planhorizon 2020. Hiervoor zijn vier alternatieven (A tot en met D) en enkele varianten binnen deze alternatieven onderzocht op hun milieueffecten. Binnen het traject zijn vier onderscheidende deeltrajecten aangemerkt:

1. Houten - Everdingen
2. Everdingen - Scheiwijk
3. Scheiwijk - Werkendam
4. Werkendam - Hooipolder

Op basis van het MER 1^e fase heeft de minister een keuze gemaakt voor een alternatief (B), wat echter niet binnen het ter beschikking gestelde budget bleek te passen. Daarom is een alternatief ontwikkeld (alternatief E) dat binnen het beschikbare budget past en zoveel mogelijk verkeersoplossend vermogen heeft. Het ambitieniveau is naar beneden bijgesteld, nadat is onderzocht wat maximaal haalbaar is binnen het beschikbare budget met betrekking tot het realiseren van de beleidsdoelstellingen binnen de randvoorwaarden. Daarbij zijn keuzes gemaakt ten aanzien van de prioriteiten in de doelstellingen. Binnen dit alternatief is prioriteit gegeven aan het deeltraject Houten-Everdingen en het deeltraject Scheiwijk-Werkendam, aangezien op deze trajecten de twee belangrijkste verkeerskundige knelpunten zich bevinden. Tot slot is ook vastgesteld dat het budget dat resteert na inzet op deze prioritaire delen en dat niet nodig is als risicoreservering, zal worden ingezet op de maatregelen voor overige weggedeelten. Hierbij zal prioriteit gegeven worden aan knooppunt Hooipolder.

¹ Zie http://rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a27/houten_hooipolder Voor informatie over het project en beschikbare documenten.

De uitwerking van het alternatief E is uitgevoerd in twee stappen: zeef 1 en zeef 2. In zeef 1 zijn de kansrijke oplossingsrichtingen opgebouwd uit mogelijke deeloplossingen, waarbij zowel ruimtelijke als verkeerskundige aspecten aan de orde komen. In deze studie zijn 13 varianten² meegenomen. Hiervan worden globaal de gevolgen inzichtelijk gemaakt. Na afronding van zeef 1 heeft een trechtering naar een beperkt aantal varianten plaatsgevonden.

Deze varianten zijn in zeef 2 nader, meer inhoudelijk onderzocht. De informatie die is verkregen in zeef 2 heeft geleid tot een keuze voor een voorkeursalternatief. In paragraaf 2.3 is de gevolgde trechtering nader toegelicht. De minister heeft op 18 april 2014 besloten dit voorkeursalternatief ook verder uit te werken in een (ontwerp)-Tracébesluit (hierna OTB). Parallel aan dit OTB wordt de m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) doorlopen.

1.4

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) treft u een korte beschrijving van de probleem- en doelstelling van het project. Een kaderschets toont daarnaast de eerdere stappen die in het project zijn gezet voor het uit te voeren onderzoek in het Project-MER. Hoofdstuk 3 beschrijft de alternatieven (referentiesituatie en voorkeursalternatief) die in het Project-MER onderzocht worden. In hoofdstuk 4 staat een schets van het plan- en studiegebied voor de A27 Houten – Hooipolder. Hoofdstuk 5 geeft aan welk milieuonderzoek zal worden uitgevoerd in het kader van het Project-MER en welk detailniveau dit zal hebben. Ter afsluiting vindt u in hoofdstuk 6 informatie over het verdere verloop van de procedure.

² In de verkenningfase is de term 'varianten' gebruikt; bij deze terminologie is in deze Notitie R&D aangesloten waar het de beschrijving van de voorgeschiedenis van het project betreft.

2 Probleemstelling, doelstelling en kader

2.1 Probleemstelling

De capaciteit van de A27 is nu al onvoldoende. Zonder maatregelen zal het in de toekomst onvoldoende blijven om het verkeersaanbod goed te kunnen afwickelen. De voorziene reistijden voldoen niet aan de geformuleerde streefwaarden die zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Vier knelpunten zijn te onderscheiden:

Traject van	Traject naar	Locatie
Gorinchem	Breda	tussen Industrierrein Avelingen en Merwedebrug
Utrecht	Gorinchem	tussen Lexmond en Noordeloos
Utrecht	Gorinchem	tussen Everdingen en Lexmond
Breda	Gorinchem	tussen Hank en Nieuwendijk

Er is dus sprake van negatieve effecten op de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de regio. De toenemende verkeersdruk op de A27 heeft ten slotte ook gevolgen op het onderliggend wegennet en de verkeersveiligheid.

2.2 Doelstelling

Het doel van het project is om de doorstroming op de A27 tussen Houten en Hooipolder zodanig te verbeteren, dat in 2030 zoveel mogelijk wordt voldaan aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Dat betekent dat de gemiddelde reistijd op de snelwegen tussen de steden in de spits maximaal 1,5 keer zo lang is als de reistijd buiten de spits.

Daarnaast zijn er de volgende projectdoelstellingen voor het verkeer:

- het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet neemt af;
- nieuw aan te leggen infrastructuur is toekomstvast en veilig, zodat in 2030 zoveel mogelijk aan de criteria uit het SVIR wordt voldaan;
- de A27 moet bijdragen aan een robuust wegennetwerk; een wegennetwerk dat verstoringen in het mobiliteitssysteem kan opvangen;
- het aantal locaties met een te hoge Intensiteit/Capaciteit-verhouding (hierna I/C-verhouding) op de A27 te beperken zodat een goede doorstroming mogelijk is;
- de hoeveelheid verkeer die uitwijkt naar het onderliggende wegennet (hierna: OWN) wordt als gevolg van filevorming op de A27 zoveel mogelijk beperkt.

In het kader van het Deltaprogramma zijn maatregelen voorzien aan de bestaande Merwedebrug en aan de nieuw te bouwen Merwedebrug ten behoeve van de doorstroming tijdens hoogwater.

2.3 Kader voor het project-MER

Op grond van het Besluit m.e.r. (onderdeel C) is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken m.e.r.-plichtig. Door middel van een m.e.r. wordt inzicht verkregen in de milieueffecten die optreden als gevolg van een voorgenomen activiteit. Daardoor kunnen

bepaalde negatieve milieueffecten worden voorkomen of beperkt. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan een wettelijk plan of besluit van de overheid en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen; in dit geval de Tracéwetprocedure.

Het project is in maart 2015 definitief geplaatst op de bijlage II van de Crisis- en herstelwet bij publicatie van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dat betekent dat twee verplichtingen uit de m.e.r.-regeling (hoofdstuk 7 Wet milieubeheer) niet gelden:

- De verplichting om in het MER alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in beeld te brengen en te onderzoeken
- De verplichting om de Commissie m.e.r. te laten adviseren over het opgestelde milieueffectrapport voor dit project.

Inhoudelijk gezien vormen de in de verkenningsfase gemaakte keuzes en genomen besluiten een belangrijk kader voor het vervolg van het project (planuitwerkingsfase). Deze keuzes en besluiten bepalen in belangrijke mate de Ausgangssituatie van het Project-MER. Daarom treft u in deze paragraaf een korte beschouwing van het doorlopen trechteringsproces en besluitvorming.

Het project A27 Houten –Hooipolder is met het nemen van de aanvangsbeslissing in 2007 gestart onder de toen geldende Tracéwet. Het project omvat namelijk het verbreden van de hoofdweg met één of meer rijstroken tussen 2 knooppunten of aansluitingen. Op 1 januari 2012 is de Tracéwet echter gewijzigd, met als doel een bijdrage te leveren aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming over infrastructurele projecten. In het overgangsrecht behorende bij de wijziging van de Tracéwet is geregeld dat de minister projecten kan aanwijzen waarvoor de nieuwe regels ten aanzien van de verkenning niet van toepassing zijn. Het project A27 Houten-Hooipolder is als zodanig aangewezen en valt daarmee onder de oude Tracéwet. Daardoor kan direct overgestapt worden naar de planuitwerkingsfase en toegewerkt worden naar het Tracébesluit.

Binnen het voorkeursalternatief is een dertiental varianten ontwikkeld dat nader onderzocht is op het detailniveau behorende bij een verkenning. Op basis van het Trechteringsdocument en de variantenstudie heeft de minister haar voorkeur uitgesproken voor één van de varianten: het voorkeursalternatief. Deze voorkeur is gepubliceerd in de Kennisgeving over het voornemen een m.e.r.-plichtige activiteit uit te voeren. Het betreft de zogenoemde E3-variant. Van de onderzochte varianten in zeef 2 leidt deze tot de grootste verbetering van de doorstroming op de A27 en heeft de hoogste MKBA-score. De regio ondersteunt deze variant. In onderstaande tabel is weergegeven hoe het traject A27 Houten–Hooipolder eruit zal zien na uitvoering van de maatregelen van het voorkeursalternatief.

Variant	en richting	Variantdefinitie			
		Houten- Everdingen	Everdingen- Scheiwijk	Scheiwijk- Werkendam	Werkendam- Hooipolder
E3	W	4 rijstroken	2 rijstroken + spitsstrook	4 rijstroken (nieuwe brug bij Gorinchem)	2 rijstroken + spitsstrook
	O	2 rijstroken + spitsstrook (= is handhaven bestaande situatie)	2 rijstroken + spitsstrook	3 rijstroken (hergebruik bestaande brug)	2 rijstroken + spitsstrook

Het MER zal een schets bevatten van de voornaamste alternatieven en varianten die in de verkenningsfase zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan. De keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven is ook onderbouwd.

In het MER-onderzoek worden meegenomen:

- Aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. uit het Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase³.
- Zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van de bekendmaking van het voornemen een MER op te stellen voor de A27 Houten - Hooipolder.
- Opmerkingen van betrokken bestuursorganen (zoals provincies, gemeenten en wettelijk adviseurs) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

³ 14 september 2010, rapportnummer 1979-117

3 Alternatieven

3.1 Te onderzoeken alternatieven

In het Project-MER worden de effecten onderzocht van:

- De referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkelingen, overeenkomstig de omschrijving in paragraaf 3.2);
- Het voorkeursalternatief (zie paragraaf 3.3 en figuur 3.2)

3.2 Referentiesituatie

De milieugevolgen van het voorkeursalternatief voor het traject tussen Houten en Hooipolder op de A27 worden in het Project-MER vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie die in 2030 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt aangelegd. Het betreft dus de huidige situatie aangevuld met "autonome ontwikkelingen". Voor het definiëren van de autonome ontwikkelingen wordt aangesloten bij de ontwikkelingen die in het verkeersmodel (NRM) zijn opgenomen.

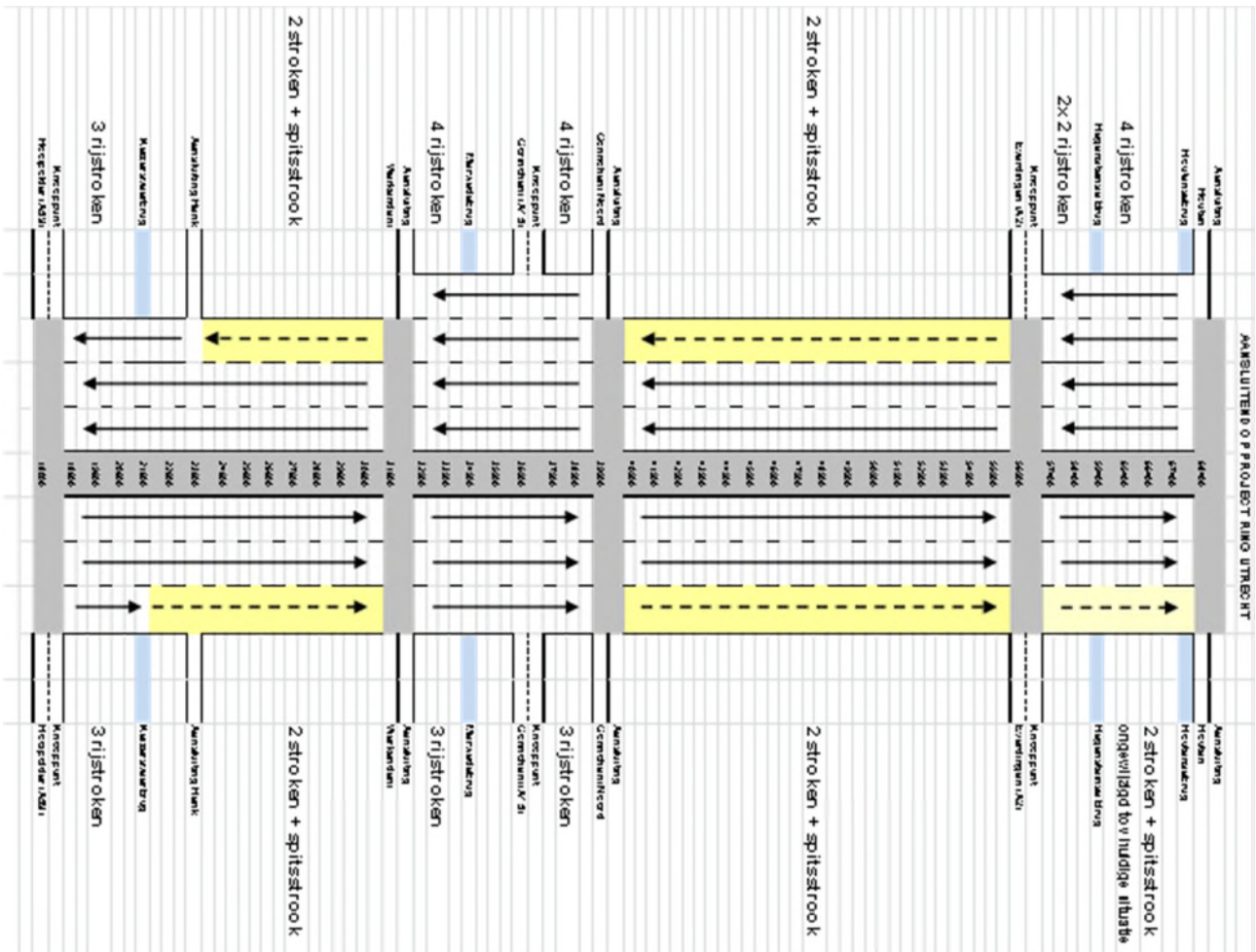
De referentiesituatie voor de weg zelf is op het grootste deel van het tracé vergelijkbaar met de huidige situatie. Op het gedeelte Houten - Everdingen houdt dit in dat zowel op de westbaan als de oostbaan 2 rijstroken met een spitsstrook beschikbaar zijn. Bij knooppunt Everdingen zijn er weefvakken voor het verkeer van en naar de A2. Knooppunt Everdingen is een zogenoemd onvolwaardig knooppunt; verkeer kan niet alle mogelijke afslagbewegingen maken in het knooppunt.

Ook op het gedeelte Everdingen – Scheiwijk zijn op de westbaan 2 rijstroken beschikbaar, op de oostbaan 2 rijstroken plus een spitsstrook tussen Gorinchem en Noordeloos. De nog aan te leggen aansluiting Gorinchem-Noord wordt als een autonome ontwikkeling beschouwd.

Tussen Scheiwijk en Hooipolder zijn 2 rijstroken per richting aanwezig. Het knooppunt Gorinchem is een typisch klaverbladknooppunt met rangeerbanen, waarbij de A27 hoog over de A15 (en Betuweroute) kruist.

3.3 Voorkeursalternatief

In de verkenningfase zijn diverse alternatieven/varianten op milieueffecten onderzocht. Het gekozen voorkeursalternatief wordt nu (planuitwerkingsfase) tot in detail uitgewerkt en onderzocht. De milieueffecten worden in het project-MER gerapporteerd. Op basis hiervan wordt het voorkeursalternatief mogelijk op onderdelen geoptimaliseerd. Onderstaand wordt het voorkeursalternatief schematisch weergegeven en daarna kort toegelicht. Als bijlage 1 is het figuur in groter formaat opgenomen. Tevens is in de bijlage gevisualiseerd op welke wijze (bestaande/nieuwe bruggen en het aantal rijstroken) de vier grote overspanningen worden vormgegeven.



Figuur 3.1 schematische weergave voorkeursalternatief (zie ook bijlage 1)

Beschrijving van het voorkeursalternatief

Het project omvat het wegvak van de A27 tussen aansluiting Houten en Hooipolder. Het betreft een tracé van ongeveer 47 kilometer, grofweg gelegen tussen km 16 en km 69 (de kilometrering binnen dit traject sluit getalsmatig niet aan). De wegaanpassingen op hoofdlijnen zijn:

Houten - Everdingen

De Westbaan gaat van 2 rijstroken + spitsstrook naar 4 rijstroken. De Oostbaan houdt 2 rijstroken + spitsstrook. Om de wegverbreding te kunnen realiseren wordt de bestaande Houtensebrug aan de westzijde verbreed. De bestaande brugdelen van de Hagesteinsebrug (over de Lek) blijven gehandhaafd. Het westelijke gedeelte wordt teruggebracht naar twee rijstroken met vluchtstrook. Westelijk van de bestaande bruggen wordt een nieuwe brug voor 1x2 rijstroken met vluchtstrook gebouwd.

Everdingen-Scheiwijk

In beide richtingen wordt de weg verbreed van 2 rijstroken naar 2 rijstroken + spitsstroken.

Scheiwijk – Werkendam

De Westbaan gaan van 2 naar 4 rijstroken, de Oostbaan van 2 naar 3. De bestaande Merwedebrug wordt ingericht voor drie rijstroken in noordelijke richting. Naast de bestaande brug wordt aan de westzijde een nieuwe brug gebouwd voor vier rijstroken met vluchtstrook richting het zuiden.

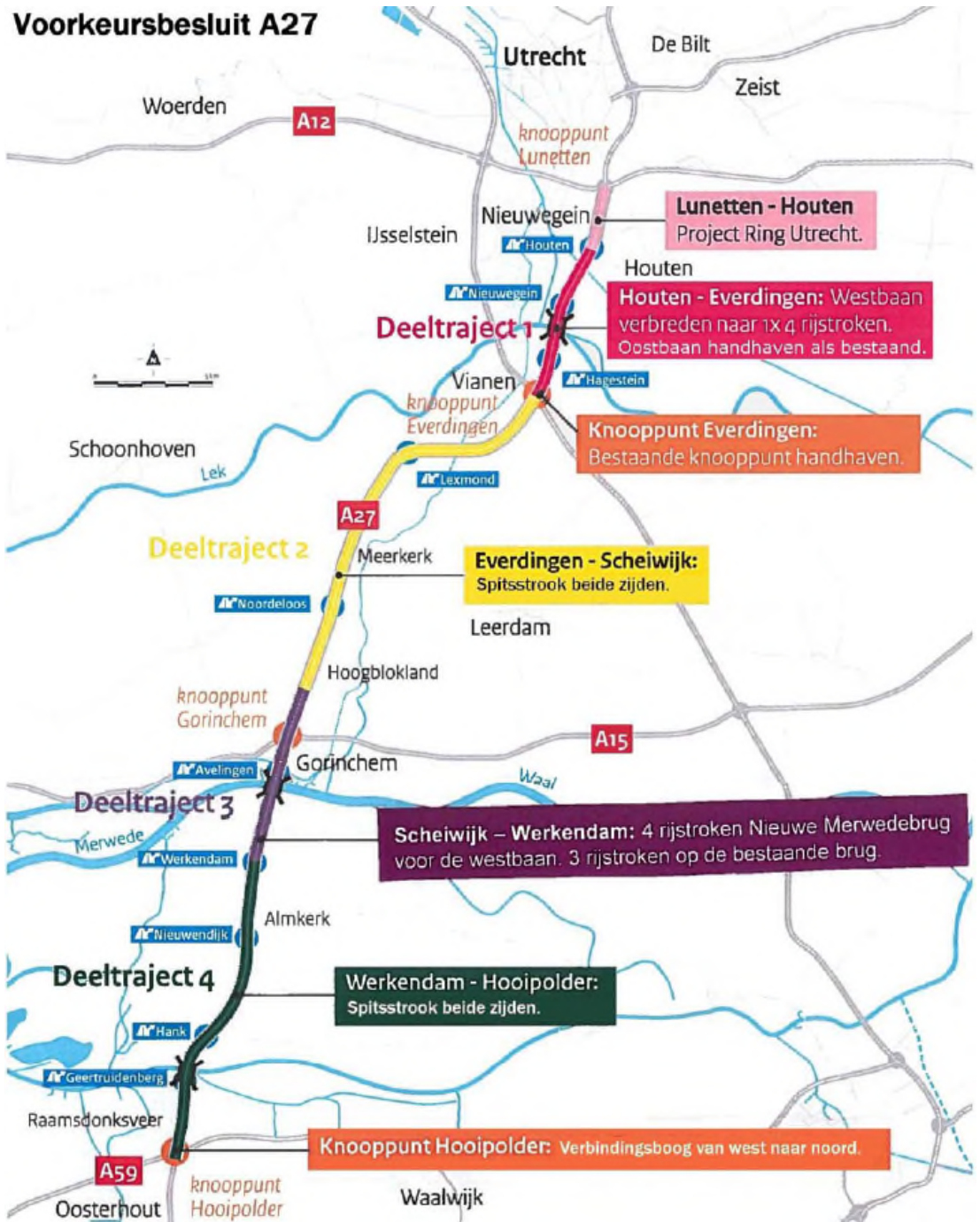
Werkendam – Hooipolder

In beide rijrichtingen wordt de capaciteit uitgebreid van 2 rijstroken naar 2 rijstroken + spitsstroken (deel Werkendam-Hank) of naar 3 rijstroken (Hank – Hooipolder). Om het knooppunt Hooipolder toekomstvast te maken, is in het voorkeursalternatief in het knooppunt een vrije doorstroom van de A59 vanuit het westen richting de A27 naar het noorden opgenomen.

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. De maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Deltaprogramma. Daarnaast zijn in het project fietsverbindingen bij de Houtenseburg en bij de Hagensteinsebrug opgenomen.

Optimalisaties

Het MER wordt gebaseerd op het nader uitgewerkte (en op onderdelen geoptimaliseerde) voorkeursalternatief, zoals dat in het OTB wordt opgenomen. In het MER wordt onderzocht welke optimalisaties vanuit oogpunt van natuur, milieu en/of ruimtelijke kwaliteit mogelijk dan wel verplicht zijn. Optimalisaties worden alleen meegenomen als ze aansluiten op de projectdoelstelling en passen binnen de financiële kaders.



Figuur 3.2: Voorkeursalternatief overzicht

4 Plan- en studiegebied

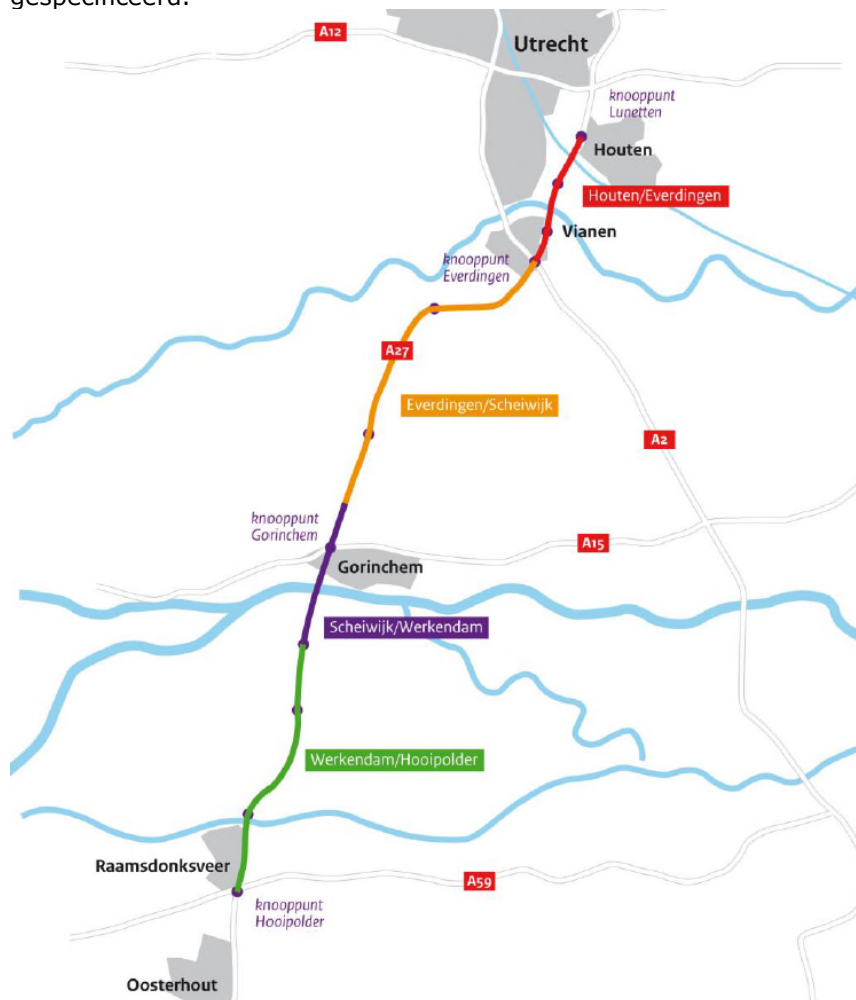
In dit hoofdstuk leest u meer over het plangebied en het studiegebied van de A27 tussen Houten en Hooipolder.

4.1 Plangebied

Het plangebied is het gebied waarin de infrastructurele maatregelen voor de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Houten en Hooipolder daadwerkelijk plaatsvinden. Dit is het gebied dat wordt vastgelegd in het Tracébesluit. Het plangebied ligt tussen Houten en Hooipolder, dat doorkruist wordt door de A59. Het traject maakt deel uit van de gemeenten Houten, Nieuwegein, Vianen, Zederik, Giessenlanden, Gorinchem, Werkendam, Woudrichem, Geertruidenberg en Oosterhout.

De definitieve begrenzing van het plangebied is in deze fase van de m.e.r. nog niet exact bekend en hangt onder meer af van het uiteindelijke ontwerp en de voor realisatie benodigde werkterreinen.

In het project-MER wordt het plangebied indien nodig nog nader gespecificeerd.



Figuur 4.1 Plangebied

4.2 **Studiegebied**

Naast het plangebied is ook sprake van een studiegebied. Dit is het invloedsgebied van de nieuwe weg. Het studiegebied verschilt per (natuur- en milieu)aspect. De begrenzing hangt af van de aard, omvang en uitstraling van de effecten. In het MER zal per aspect het studiegebied worden aangegeven en verantwoord. In hoofdstuk 5 wordt hiervoor per thema al een aanzet gedaan.

4.3 **Korte karakteristiek van het gebied**

De A27 vormt een belangrijke noord-zuidverbinding tussen het noordelijke deel van de Randstad (Amsterdam, Utrecht) en Noord-Nederland met Noord-Brabant (Breda) en België (Antwerpen en zuidelijker). De A27 vormt daarnaast de schakel tussen een aantal belangrijke oost-westverbindingen zoals de A12, de A15 en de A59. Bovendien bestaat ter hoogte van knooppunt Everdingen veel uitwisseling van verkeer met een andere noord-zuidverbinding, de A2.

Het studiegebied tussen Houten en Hooipolder loopt op korte of langere afstand van een aantal dorpskernen, zoals Vianen, Lexmond, Meerkerk en Gorinchem. In Meerkerk, Gorinchem, Raamsdonksveer, Hank en Nieuwendijk zijn in het verleden geluidsafschermende voorzieningen gerealiseerd. Voor zowel de woningen in de kernen als de verspreid liggende woningen is de geluidsbelasting vanwege de A27 relatief hoog. Langs het traject liggen 23 clusters van woningen. De hoogste geluidsbelasting treedt op bij de lintbebouwing Hoogblokland en Meerkerk.

Tussen de dorpskernen ligt voor het grootste deel open poldergebied. Het landschap langs de A27 is divers. In de nabijheid van de A27 liggen verschillende markante objecten, die onderdeel uitmaken van gebieden met hoge landschappelijke- of natuurwaarden (zie hierna). Deze gebieden lenen zich voor recreatie. Enerzijds liggen deze recreatieve functies direct langs de A27, anderzijds worden ze verbonden via recreatieve routes die de A27 doorsnijden (invloedssfeer). Het gebied bevat ook enkele items met een monumentale status: Historische tuin Heemstede, Kasteleiland Wulven en Archeologisch monument Rondeel. De agrarische en recreatieve functies zijn enigszins met elkaar vervlochten. Veel van de recreatieve routes lopen langs of door landbouwgebieden (veelal weide). Voor deze routes vormt de A27 een visuele barrière, ook al zijn de aansluitingen ongelijkvloers. Er worden vier wateren gekruist: het Amsterdam-Rijnkanaal, de Lek, de Boven-Merwede en de Bergsche Maas.

Daarnaast bevat het traject drie knooppunten met andere hoofdwegen (de A2, de A15 en de A59) en meerdere aansluitingen met het onderliggend wegennet.

De A27 doorsnijdt het Natura-2000 gebied 'de Zouweboezem'. In de omgeving van de A27 Houten-Hooipolder liggen natuurgebieden van nationale en internationale betekenis. Het gaat om vier Natura-2000-gebieden en twee Beschermd natuurplekken (zie figuur hieronder). Daarnaast liggen er diverse gebieden behorende tot de Ecologische Hoofdstructuur. Zowel in deze gebieden als daarbuiten komen wettelijk beschermde planten- en diersoorten voor, zoals vleermuizen en vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten.

De A27 kruist diverse landschappen met diverse landschapskarakteristieken. Een aantal gebieden is aangewezen als Nationale Landschappen, te weten:

- het Groene Hart;
- het Rivierenlandschap;
- de Nieuwe Hollandse Waterlinie1 (zie figuur 4.2).

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is behalve Nationaal Landschap ook Rijksmonument en opgenomen op de voorlopige lijst van UNESCO Werelderfgoed.



Figuur 4.2 Beschermd gebieden (natuur, landschap)

5 Beoordelingskader voor het Project-MER

5.1 Algemene aanpak van het onderzoek

In het Project-MER wordt een vervolg gegeven aan reeds uitgevoerd milieuonderzoek in het kader van de verkenningfase. Effecten op de thema's verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, water, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie en ruimtelijke kwaliteit behoren tot het onderzoek. De thema's zijn daarbij weer onderverdeeld in aspecten die zijn afgeleid uit de plaatselijke waardevolle kenmerken, wet- en regelgeving en vigerend beleid. Het totaal aan thema's en aspecten, en de wijze waarop de verschillende aspecten zullen worden uitgedrukt, vormt het beoordelingskader. Aan de hand van deze thema's en aspecten worden de effecten van de voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. Daarnaast wordt getoetst aan het doelbereik, voor de thema's waarvoor dit relevant is (met name verkeer, verkeersveiligheid en water).

Vertrekpunt voor de toetsing aan doelbereik en de effectbeoordeling is het verder uitgewerkte voorkeursalternatief. Dit ontwerp wordt vertaald in het OTB. Op onderdelen zal een ruimere bestemming worden toegekend, om ruimte te creëren voor nader te maken keuzes (in afstemming met de omgeving) ten aanzien van de inpassing. In deze situaties wordt een worstcasebenadering gehanteerd voor het MER-onderzoek.

De effecten worden in het MER waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Bij de beschrijving van de effecten wordt, daar waar dit aan de orde is, onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (effecten tijdens de aanlegfase) en permanente effecten (na aanleg). De nadruk ligt daarbij op de permanente effecten, van zowel de aanleg als het gebruik van de weg. Tenzij anders is aangegeven, wordt 2030 als zichtjaar gehanteerd. Voor de thema's lucht, geluid en stikstofdepositie worden verkeersgegevens voor het jaar 2033 gehanteerd (referentiesituatie en plansituatie).

Als huidige situatie wordt zoveel mogelijk de actuele situatie in beeld gebracht (2015).

Voor verkeer wordt gebruikgemaakt van modelgegevens voor het jaar 2010. Voor luchtkwaliteit wordt het jaar 2013 als huidige situatie beschouwd.

Voor ieder thema worden in het MER waar nodig mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld voor het voorkomen of verminderen van optredende negatieve effecten. Indien nadelige effecten niet zijn tegen te gaan worden - waar dit verplicht is - compenserende maatregelen voorgesteld. Vervolgens worden de 'resteffecten' na toepassing van de mitigerende maatregelen opnieuw beoordeeld.

5.2 Beoordelingskader

In deze paragraaf is per thema een voorstel voor het beoordelingskader opgenomen, waarmee het voorkeursalternatief in het MER op effecten wordt beoordeeld.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. A27 Houten - Hooipolder

Thema	Aspect	Criterium	Wijze van beoordelen
Verkeer	Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten (etmaal en spitsuren) - Verkeersprestatie 	Kwantitatief (NRM-berekeningen)
	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Reistijdfactoren - I/C-verhoudingen - Voertuigverliesuren - Afname verkeer onderliggend wegennet - Afwikkeling kruispunten, toe- en afritten 	Kwantitatief (NRM-berekeningen)
	Betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Betrouwbaarheid reistijd - Robuustheid van het netwerk 	Kwalitatief
Verkeersveiligheid	Verkeersslachtoffers	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal ernstige gevallen op het hoofdwegennet - Aantal ernstige ongevallen op onderliggend wegennet 	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid van het ontwerp	Kritische ontwerpelementen (aandachtspunten uitvoering wegontwerp en tijdelijke situatie)	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	Projecteffect	Wijzigingen in jaargemiddelde NO ₂ -, PM ₁₀ - en PM _{2,5} -concentraties	Kwantitatief
Geluid ¹	Geluidbelaste woningen	Verandering in het aantal geluidbelaste woningen (geluidgehinderden) per geluidbelastingklasse (vanaf 50 dB)	Kwantitatief
	Geluidbelast oppervlak	Verandering van het totaal akoestisch ruimtebeslag (vanaf 50 dB Lden)	Kwantitatief
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico (PR)	PR 10 ⁻⁶ / jaar, oftewel het PR plafond	Kwantitatief / kwalitatief ²
	Groepsrisico (GR)	Groepsrisico (GR)-beoordeling vindt plaats o.b.v. GR-plafond indien dit voor deze weg in basisnet weg is opgenomen, zo niet dan gebeurt dit o.b.v. PR-plafond)	Kwantitatief / kwalitatief ²
Bodem ³	Bodemopbouw	Beïnvloeding opbouw en gelaagdheid	Kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Directe en indirecte beïnvloeding van (water)bodemverontreinigingslocaties	Kwalitatief
Water	Waterhuishouding	Beïnvloeding afvoer oppervlaktewater, doorsnijding watersysteem en waterberging, Beïnvloeding van het grondwatersysteem	De watercompensatie opgave (waterberging) wordt kwantitatief beoordeeld. De overige aspecten kwalitatief.

¹ Voor geluid wordt 2033 als zichtjaar gehanteerd (referentiesituatie en plansituatie). De situatie bij volledige benutting van het plafond geldt als referentiesituatie. Daarbij geldt ook het uitgangspunt dat de autonome sanering is voltooid. Voor het akoestisch ruimtebeslag op natuur wordt 2015 als jaartal voor de huidige situatie gehanteerd.

² Afhankelijk van de beoordeling conform de Beleidsregels van het Basisnet

³ De beschikbare onderzoeksgegevens worden in het kader van het vooronderzoek conform NEN5725 beoordeeld. Hierbij wordt de bodemkwaliteit beoordeeld zoals beschreven in de onderzoeksrapporten en wordt bekeken of en hoe deze zich verhoudt tot het uitgewerkte ontwerp van de A27

Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. A27 Houten - Hoopolder

Thema	Aspect	Criterium	Wijze van beoordelen
	Waterkwaliteit	Beïnvloeding kwaliteit grond- en oppervlaktewater inclusief oevers; omgaan met afstromend wegwater	Kwalitatief
Natuur	Natura 2000 en Beschermde Natuurmonumenten	Effecten op instandhoudingsdoelen, met voor stikstof een verwijzing naar de PAS	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbepaling, kwantitatief (geluid, stikstof ⁴)
	Ecologische hoofdstructuur	Aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbepaling, kwantitatief
	Overige beschermde gebieden, bijv. weidevogelgebieden	Vernietiging en/of aantasting van leefgebied, verstoring	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbepaling, kwantitatief
	Beschermde soorten (Flora- en faunawet)	Vernietiging en/of aantasting van leefgebied, verstoring	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbepaling, kwantitatief
	Boswet	Vernietiging van bomen en houtachtige opstanden	Kwantitatief
Archeologie	Archeologische waarden	Verandering kwaliteiten archeologische sporen, structuren en elementen	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie	Landschap	Lijn (structuren, deels overlap met historische geografie)	Kwantitatief of kwalitatief wanneer dat meer recht doet aan het criterium
		Punt (elementen)	Kwantitatief of kwalitatief wanneer dat meer recht doet aan het criterium
		Vlak (karakteristiek gebied)	Kwantitatief of kwalitatief wanneer dat meer recht doet aan het criterium
	Ruimtelijke kwaliteit	Veranderingen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	- Historische geografie - Historische (steden)bouwkunde	Kwalitatief
Overige aspecten	Ruimtegebruik	Effecten op gebruiksfuncties aan de hand van verlies in areaal, aantallen woningen, bedrijven, recreatiegebieden en verbindingen	Kwantitatief
	Sociale aspecten	- Effecten op sociale veiligheid, visuele hinder, subjectieve verkeersveiligheid e.d. - Effect op perceptie van belanghebbenden en mate van draagvlak	Kwalitatief

⁴ Voor stikstofdepositie worden de zichtjaren 2024 en 2033 gehanteerd (referentiesituatie en plansituatie). Het jaar 2015 wordt voor de huidige situatie gehanteerd.

5.3 Scoringssystematiek

De effecten van het voorkeursalternatief worden inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. Deze vergelijking vindt plaats op basis van een + / - score. Hiervoor wordt de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Kwalitatieve score	Betekenis
- -	Groot negatief effect
-	Negatief effect
- / 0	Gering negatief effect
0	Geen effect
+ / 0	Gering positief effect
+	Positief effect
+ +	Groot positief effect

Voor de waardering van de effecten voor de diverse thema's wordt in het Project-MER een maatlat gegeven. De maatlat geeft aan op basis van welke argumenten de scores aan de alternatieven worden toegekend.

6 Te volgen procedure

6.1 Tracébesluit en Project-MER

Nu het voorkeursalternatief is vastgesteld worden de tracéwetprocedure en m.e.r.-procedure vervolgd. Uiteindelijk resulteert dit in een Ontwerp-Tracébesluit/MER en als eindresultaat een Tracébesluit (TB). Parallel wordt voor het aspect geluid een (Ontwerp-)Saneringsplan opgesteld op grond van de Wet milieubeheer. De Minister van I&M is bevoegd gezag en verantwoordelijk voor het uiteindelijke Tracébesluit.

Ten behoeve van het Tracébesluit wordt de uitgebreide procedure van milieueffectrapportage doorlopen. De m.e.r.-procedure leidt in deze fase van het project tot het opstellen van een Project-MER gericht op de uitvoering van de voorkeursvariant.

6.2 Te doorlopen procedurestappen

Stap 1 Kennisgeving

Het voornemen om de voorkeursalternatief nader uit te werken ten behoeve van het Tracébesluit en hiervoor de project-m.e.r.-procedure te doorlopen, is op 18 april 2014 door de minister openbaar aangekondigd conform artikel 7.27 lid 3 uit de Wet milieubeheer. De kennisgeving vermeldde de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken. Een ieder is de gelegenheid geboden zienswijzen te geven op het voornemen een Project-MER op te stellen.

Stap 2 Afbakening Reikwijdte & Detailniveau

In deze stap bevindt het project zich nu en is voorliggende Notitie R&D opgesteld. Doel is te bepalen wat in het kader van de planuitwerking nog in het Project-MER onderzocht moet worden; de reikwijdte en het detailniveau van het Project-MER. Betrokken bestuursorganen en adviseurs worden geraadpleegd over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen Project-MER. Er bestaan geen wettelijke vereisten voor de vorm van de raadpleging. De Commissie voor de m.e.r. wordt niet om advies gevraagd.

Stap 3 Opstellen Project-MER en Ontwerp-Tracébesluit

De initiatiefnemer bereidt in deze stap het Project-MER en het Ontwerp-Tracébesluit voor. De eisen uit de Wet milieubeheer en de definitieve afbakening van de studie bepalen de opzet van het Project-MER. De belangrijkste onderdelen van het Project-MER zijn:

- een beschrijving van de keuze voor het voorkeursalternatief;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie (2030);
- een analyse van de effecten van het voorkeursalternatief;
- een beschrijving van de mogelijke effectbeperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

De tervisielegging van het OTB/MER is voorzien in 2016.

Stap 4: Inspraak en advies op Ontwerp-Tracébesluit en MER

Na het opstellen van het Project-MER en Ontwerp-Tracébesluit liggen de beide documenten gedurende zes weken ter inzage, conform artikel 11 lid 1 uit de Tracéwet. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen over beide documenten naar voren te brengen. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het Ontwerp-Tracébesluit en het Project-MER.

Stap 5: Vaststelling Tracébesluit

Na afweging van de ingekomen zienswijzen en adviezen op het Ontwerp-Tracébesluit en Project-MER, stelt de Minister van I&M het Tracébesluit vast. Dit Tracébesluit is het definitieve besluit over de uitgewerkte oplossing en maakt duidelijk wat de gevolgen van het project zijn voor de omgeving. Vaststelling van het Tracébesluit is voorzien in 2017.

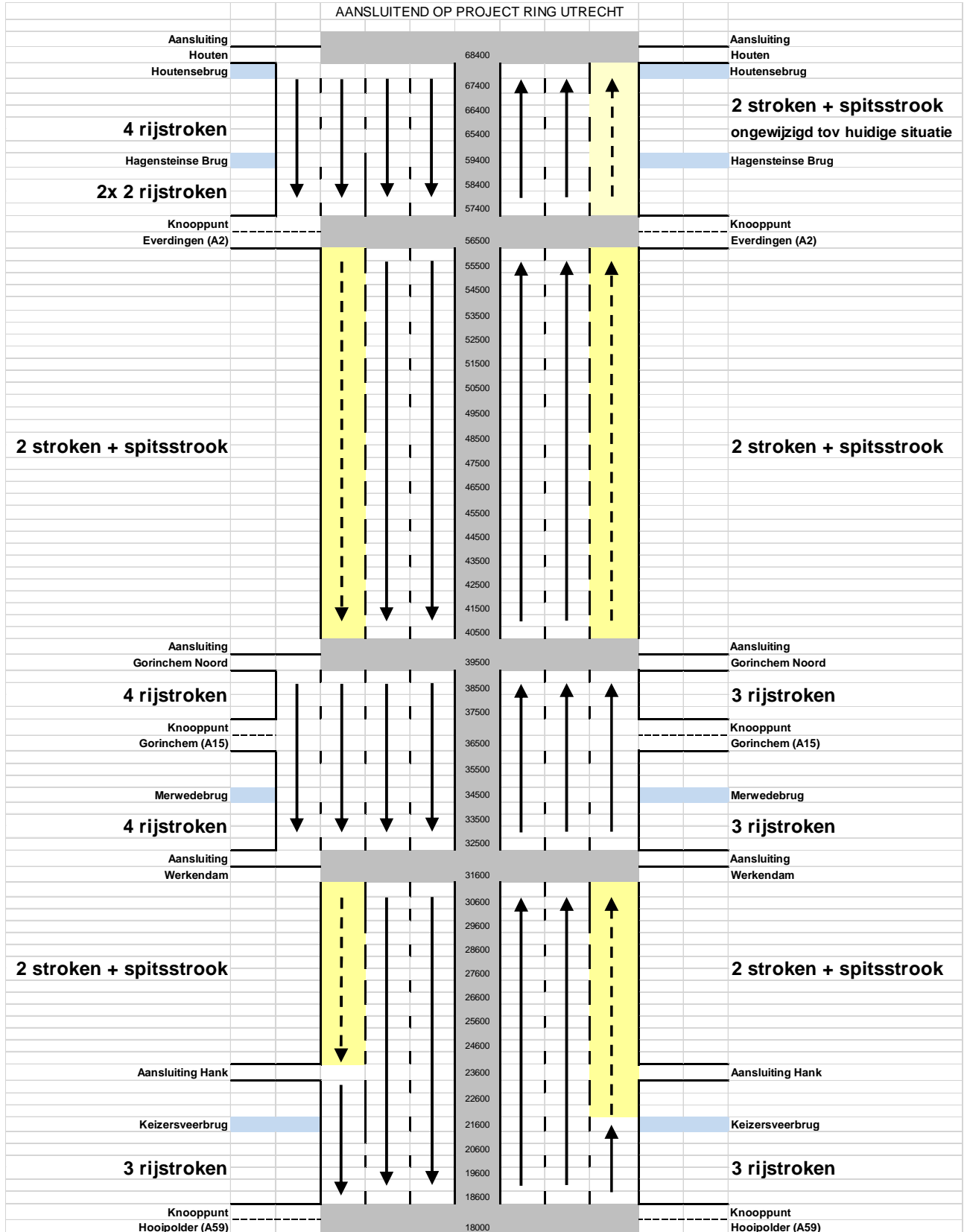
Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State

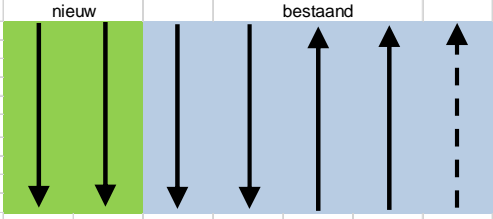
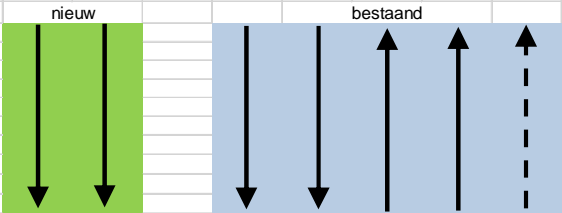
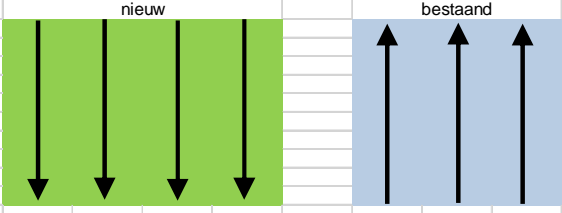
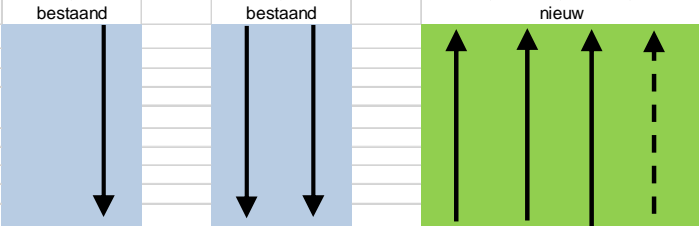
Degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht bij het Ontwerp-Tracébesluit en/of MER kunnen tegen het definitieve Tracébesluit beroep instellen bij de Raad van State (Afdeling bestuursrechtspraak). Binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn doet de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak, conform artikel 1.6, vierde lid uit de Crisis- en herstelwet.

Stap 7: Uitvoering en evaluatie

De ingebruikname van de gewijzigde hoofdinfrastructuur staat gepland voor 2023. Binnen een in het Tracébesluit genoemde termijn na de ingebruikneming van de nieuwe verbinding zal de Minister de gevolgen van de ingebruikneming onderzoeken. Dit onderzoek wordt de opleveringstoets genoemd. Die is opgenomen in artikel 23 van de Tracéwet. Daarnaast zal ook een evaluatie van de MER plaatsvinden. De evaluatie beperkt zich tot de in het MER voorspelde milieugevolgen conform artikel 7.39 in de Wet milieubeheer. Hierin worden de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen onderzocht. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot mitigatie en compensatie is voldaan. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt vangt aan vanaf het moment dat met de werkzaamheden worden gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen. De opleveringstoets en de evaluatie van het MER worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

Bijlage 1: Grotere schematische weergave voorkeursalternatief



<p>4 rijstroken</p>		<p>2 stroken + spitsstrook ongewijzigd tov huidige situatie</p>
<p>HOUTENSEBRUG</p>		
<p>2x 2 rijstroken</p>		<p>2 stroken + spitsstrook ongewijzigd tov huidige situatie</p>
<p>HAGENSTEINSE BRUG</p>		
<p>4 rijstroken</p>		<p>3 rijstroken</p>
<p>MERWEDE BRUG</p>		
<p>1 + 2 rijstroken</p>		<p>3 stroken + spitsstrook</p>
<p>KEIZERSVEER BRUG</p>		