

# Milieueffectrapportage A27 Houten – Hooipolder

## Samenvatting

Datum 28-4-2016

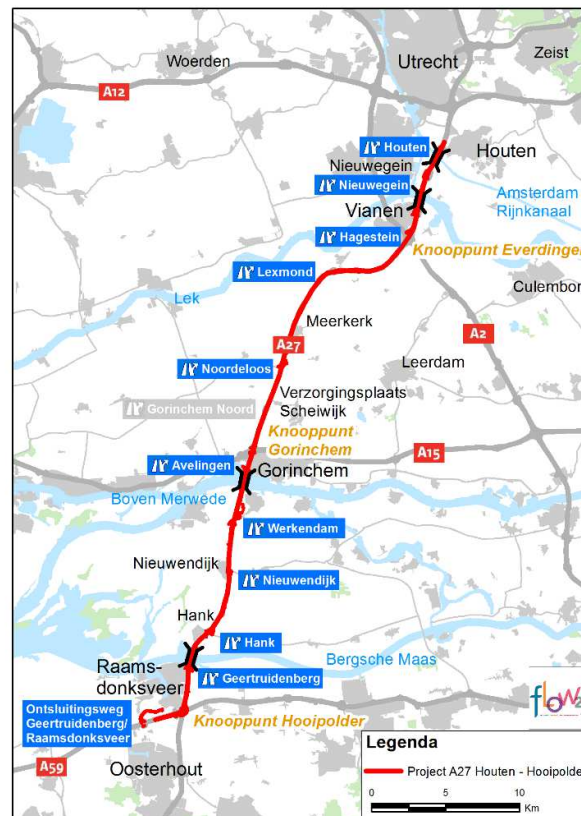
Status Definitief

Voor u ligt de samenvatting van het Milieueffectrapport A27 Houten-Hooipolder. Op de A27 tussen het knooppunt Hooipolder en Houten staan automobilisten vaak in de file. Door de capaciteit van de weg te verruimen wordt de doorstroming op het traject A27 Houten-Hooipolder verbeterd en verminderen de files. In het Milieueffectrapport (MER) staat alle informatie over het project, zijn de effecten op het milieu beschreven en is beschreven welke maatregelen getroffen worden om deze effecten te voorkomen dan wel zoveel als mogelijk te beperken. Het voorliggende document is een samenvatting van het MER. Ook leest u hoe u uw mening kunt geven en waar u terecht kunt voor meer informatie. Het Milieueffectrapport vindt u op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl). Daar vindt u ook de achterliggende deelrapporten en het Ontwerp Tracébesluit die in het kader van de verbreding van de A27 Houten – Hooipolder zijn opgesteld.

### Waarom deze milieueffectrapportage?

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 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, veroorzaakt door de algemeen verwachte verkeersgroei in dit deel van het land en de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de omgeving van de A27, 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. Om de maatregelen uit te kunnen voeren moet door de minister van Infrastructuur en Milieu een Tracébesluit worden genomen. Als onderdeel van de Tracéwetprocedure wordt de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Hierbij geldt dat het project is opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Het Milieueffectrapport (MER) wordt tezamen met het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie gelegd.



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 filevorming 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 jaarlijkse file toplijsten. In de file-top 50 lijst over de periode september tot en met december 2015 komt het traject zelfs zes keer voor.

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit en de MER blijkt dat het verkeer in de spits op drie plekken niet aan de landelijke streefwaarden voor doorstroming (zoals vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)) voldoet. Dat betekent dat de gemiddelde reistijd op de snelwegen tussen twee steden in de spits meer dan 1,5 keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Het gaat hierbij om de volgende plekken:

- Annabosch - Gorinchem (1.7 in de ochtendspits)
- Gorinchem - Lunetten (1.8 in de ochtendspits)
- Lunetten - Gorinchem (2.0 in de avondspits)

Traject	Lengte (km)	Streefwaarde	Reistijdfactor ochtendspits		Reistijdfactor avondspits	
			Referentie	(O)TB-ontwerp	Referentie	(O)TB-ontwerp
Lunetten-Gorinchem	29	1,5	1,3	1,0	2,0	1,2
Gorinchem-Lunetten	29	1,5	1,8	1,7	1,3	1,2
Gorinchem-Annabosch	35	1,5	1,3	1,1	1,4	1,3
Annabosch-Gorinchem	36	1,5	1,7	1,4	1,4	1,2

De slechte doorstroming van het verkeer in de spits heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van de regio. De toenemende verkeersdruk op de A27 heeft ten slotte ook gevolgen voor het onderliggend wegennet, waar steeds meer gebruik wordt gemaakt van sluiproutes, en de verkeersveiligheid.

Doel van de maatregelen zoals uitgewerkt in het project A27 Houten – Hooipolder is het verbeteren van de doorstroming zodat in 2030 zoveel mogelijk voldaan wordt aan de eerder genoemde streefwaarden voor de doorstroming.

Daarnaast zijn er de volgende projectdoelstellingen voor het verkeer:

- het aantal voertuigverliesuren<sup>1</sup> 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 draagt bij aan een robuust wegennetwerk; een wegennetwerk dat verstoringen in het mobiliteitssysteem kan opvangen;
- het aantal locaties met een te hoge I/C-verhouding op de A27 wordt beperkt zodat een goede doorstroming mogelijk is;
- de hoeveelheid verkeer die als gevolg van filevorming op de A27 uitwijkt naar het onderliggende wegennet zoveel mogelijk beperkt wordt.

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

### **Welke oplossingen zijn er?**

In dit MER is één alternatief onderzocht: het (O)TB-ontwerp. Dit alternatief wordt in het MER vergeleken met de referentiesituatie.

#### *Referentiesituatie*

In het MER worden de effecten bepaald ten opzichte van de referentiesituatie (ook wel autonome situatie genoemd). De referentiesituatie betreft de situatie waarin het project niet wordt gerealiseerd. Dat betekent dat er geen capaciteitsvergroting op de A27 Houten – Hooipolder zal plaatsvinden. In de referentiesituatie ontwikkelt de snelweg en het omliggende gebied zich conform vastgesteld beleid. Hierbij is 2030 als richtjaar gehanteerd. De referentiesituatie lost de huidige verkeersknelpunten niet op. Door de toename van het verkeer nemen de problemen de komende jaren zelfs toe met meer filevorming en verkeersonveiligheid als gevolg. Door het vergelijken van de effecten van het OTB-ontwerp met de referentiesituatie wordt duidelijk welke voor- en nadelen het OTB-ontwerp heeft ten opzichte van de situatie waarin de capaciteitsvergroting achterwege blijft.

#### *(O)TB-ontwerp*

Het project-MER voor de A27 Houten-Hooipolder is gekoppeld aan het (Ontwerp) Tracébesluit. Eind 2008 is het MER 1<sup>e</sup> fase opgesteld. Hierin zijn meerdere alternatieven en varianten onderzocht. Vervolgens is, vanwege budgettaire bijstellingen, een versoeringsstudie gestart. Hierin zijn aanvullende alternatieven en varianten onderzocht die zoveel als mogelijk voldoen aan de doelstelling én passen binnen het budget. In april 2014 is door de minister van Infrastructuur en Milieu het voorkeursalternatief gekozen. Hierin staan op hoofdlijnen de aanpassingen aan de A27 die nodig zijn voor een betere doorstroming. Dit voorkeursalternatief is in het (O)TB verder uitgewerkt; het (O)TB-ontwerp. Het (O)TB-ontwerp voorziet in de volgende maatregelen:

#### **Richting Utrecht**

Het traject tussen knooppunt Hooipolder en Houten krijgt grotendeels 3 rijstroken. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om reguliere rijstroken en op de rest van het traject komt een spitsstrook naast de bestaande rijstroken te liggen. Tussen Everdingen en Houten worden geen aanpassingen doorgevoerd op de oostbaan. Bij knooppunt Hooipolder komt een vrijliggende verbidingsboog tussen de A59 West (vanuit Rotterdam) en A27 Noord (naar Utrecht).

#### **Richting Breda**

Tussen Houten en Everdingen (westelijke rijbaan) en tussen Scheiwijk en Werkendam komen 4 reguliere rijstroken. De andere delen van het traject krijgen 3 rijstroken, waarvan 1 spitsstrook.

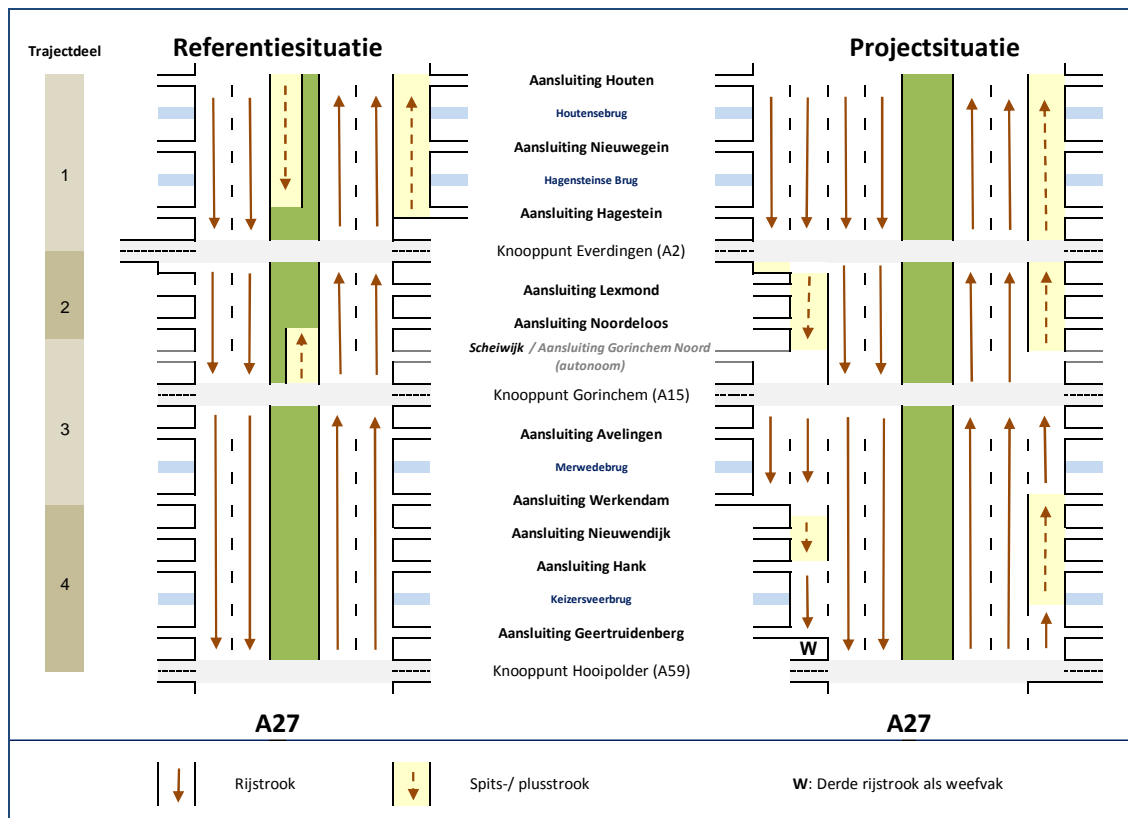
#### **Bruggen**

De A27 Houten-Hooipolder bevat vier grote rivierkruisingen waarvoor de volgende maatregelen worden gerealiseerd:

- Een verbreding van de Houtensebrug aan de westzijde
- Het bouwen van een extra brug in zuidelijke richting bij de Hagesteinsebrug
- Het bouwen van een extra brug in zuidelijke richting bij de Merwedeburg; verkeer in noordelijke richting gebruikt de huidige brug
- Het bouwen van een extra brug in noordelijke richting bij de Keizersveerbrug; verkeer in zuidelijke richting gebruikt de huidige bruggen

#### **Nieuwe verbidingsweg A59 (aansluiting Oosterhout) – Raamsdonksveer**

Als gevolg van het opheffen van de aansluiting Raamsdonksveer wordt er een nieuwe verbidingsweg tussen Raamsdonksveer en de A59 (aansluiting Oosterhout) gerealiseerd.



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

### Wat blijkt uit de effectbeoordeling van de gekozen oplossing?

Op basis van het OTB-ontwerp is een studie naar de effecten op verkeer en vervoer uitgevoerd. Ook zijn de milieueffecten van dit ontwerp onderzocht. In het MER en de bijbehorende achtergrondrapporten zijn de onderzoeksresultaten en de hierbij gehanteerde onderzoeksaanpak beschreven. In het ontwerp zijn maatregelen opgenomen die de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk verkleinen of zelfs tot een verbetering leiden. Zowel het ontwerp zonder als met deze mitigerende maatregelen is beoordeeld in het MER.

### Bereiken doelen

In het algemeen kan worden gesteld dat door de maatregelen die aan de A27 worden genomen 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 capaciteitsverruiming voldaan aan de landelijke streefwaarde voor de doorstroming in de spits. Door de verkeerstoename wordt ondanks de veiligere weginrichting, een toename van het aantal ernstige ongevallen verwacht. Daarmee wordt ten aanzien van verkeersveiligheid niet aan de doelstelling uit het SVIR voldaan. Het aantal ongevallen in relatie tot de verkeersprestatie, dat wil zeggen het aantal afgelegde autokilometers, neemt echter af.

### Milieueffecten

In het MER is onderzoek gedaan naar de effecten door de aanleg van het project op verkeer, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie, archeologie, bodem, water, ruimtegebruik en sociale aspecten. Hierna worden deze effecten kort toegelicht.

In onderstaande tabel zijn alle effectbeoordelingen van het OTB-ontwerp met mitigerende maatregelen opgenomen.

Thema	Aspecten	(O)TB-ontwerp
<b>Verkeer</b>	<b>Mobiliteit</b>	
	Intensiteiten	+
	Verkeersprestatie	+ / 0
	<b>Bereikbaarheid</b>	
	Reistijdfactoren	+
	I/C-verhoudingen	+ / 0
	Voertuigverliesuren	+
	Afname verkeer onderliggend wegen	0
	Afwikkeling kruispunten, toe- en afritten	+
	<b>Betrouwbaarheid</b>	
	Betrouwbaarheid reistijd	+
	Robuustheid van het netwerk	+ / 0
<b>Verkeersveiligheid</b>	Slachtofferongevallen op hoofdwegennet	-
	Slachtofferongevallen op onderliggend wegennet	-
	Verkeersveiligheid van ontwerp	0
<b>Geluid</b>	Geluidbelaste woningen	+ / 0
	Geluidbelast oppervlak	+ / 0
<b>Luchtkwaliteit</b>	Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	0
	Fijn stof (PM <sub>10</sub> )	0
	Ultra fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	0
<b>Externe veiligheid</b>	Plaatsgebonden Risico (PR)	0
	Groepsrisico (GR)	0
<b>Natuur</b>	Natura 2000 en Beschermde Natuurmonumenten	0
	NNN	--
	EVZ	0
	Weidevogelgebied	0

Thema	Aspecten	(O)TB-ontwerp
	Beschermde en bijzondere soorten	--
	Bomen	--
<b>Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie</b>	Ruimtelijke kwaliteit	+
	Landschap	+
	Cultuurhistorie: historische geografie	-/0
	Cultuurhistorie: historische (steden)bouwkunde	-/0
<b>Archeologie</b>	Bekende archeologische waarden	--
	Verwachte archeologische waarden	--
<b>Bodem</b>	Bodemopbouw	-
	Bodemkwaliteit	+/0
<b>Water</b>	Beïnvloeding afvoer oppervlaktewater	0
	Doorsnijding watersysteem en waterberging	0
	Waterveiligheid	0
	Beïnvloeding kwaliteit oppervlaktewater	0
	Beïnvloeding kwaliteit grondwater	0
<b>Ruimtegebruik</b>	Wonen	-/0
	Werken/Bedrijven	-/0
	Recreatie en toerisme	0
	Agrarisch	-
<b>Sociale aspecten</b>	Sociale veiligheid	-
	Visuele hinder en zichtbaarheid	--
	Subjectieve verkeersveiligheid	-
	Barrièrewerking	-
	Bereikbaarheid	+
	Draagvlak	0

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

### *Positieve effecten*

#### Verkeer:

De verruiming van de capaciteit zorgt er voor dat er in de toekomst meer verkeer gebruik gaat maken van de A27 Houten-Hoopolder. Groot deel van de verkeersgroei als gevolg van het project betreft latente groei<sup>2</sup>. Slechts een beperkt deel is afkomstig vanaf de onderliggende wegen omdat de parallelle (sluip)routes over het onderliggende wegennet minder druk bereiden gaan worden. Daar staat tegenover dat de onderliggende wegen die het verkeer naar de A27 leiden drukker zullen worden als gevolg van het project. Een ander deel van het verkeer dat in de toekomst gebruik gaat maken van de A27 maakt in de referentiesituatie nog gebruik van andere rijkswegen.

Door de capaciteitsuitbreiding kan de A27, ondanks de stijging in de hoeveelheid verkeer die gebruik gaat maken van de A27, meer verkeer verwerken dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een verbetering van de doorstroming (in de spits) en de bereikbaarheid van de regio.

Het (O)TB-ontwerp zorgt ervoor dat de reistijdfactoren op alle NoMo-trajecten afnemen. In vrijwel alle gevallen wordt nu voldaan aan de streefwaarde van 1,5. Uitzondering is het traject Gorinchem – Lunetten. Hier neemt de reistijdfactor af van 1,8 naar 1,7. De streefwaarde wordt niet gehaald door de hoge reistijd tussen het Knooppunt Everdingen en Knooppunt Lunetten. Dit gedeelte valt buiten de scope van het project A27 Houten – Hoopolder. Hier is sprake van een toename van het verkeer terwijl de capaciteit niet wordt uitgebreid.

Geluid: Onderdeel van project is het treffen van geluidbeperkende maatregelen, in de vorm van geluidreducerend asfalt en geluidsschermen. Door de geluidbeperkende maatregelen in het project neemt het totale geluidbelaste oppervlakte af ten opzichte van de referentiesituatie. Ook het aantal geluidgehinderden neemt met 5% tot 6% af.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap: Het project kan leiden tot een (licht) positief effect op de ruimtelijke kwaliteit en het landschap, mede indien de maatregelen uit het landschapsplan worden opgevolgd. Het gaat daarbij onder andere om het versterken van zichtrelaties met de omgeving en in het bijzonder oriëntatiepunten zoals de Vlietmolen. Een van de maatregelen in het (O)TB-ontwerp betreft het aanbrengen van wanden aan beide zijden van de weg en het verwijderen van beplanting bij Fort Altena, wat de beleefbaarheid ten goede komt.

Bodem: Het project heeft ook een (licht) positief effect op de bodemkwaliteit vanwege het saneren van verontreinigde locaties die door het project worden geraakt.

Luchtkwaliteit en externe veiligheid: Voor de thema's luchtkwaliteit en externe veiligheid treden geen noemenswaardige effecten op, wat resulteert in een neutrale score (0).

<sup>2</sup> 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, waardoor de weg in de spitsperiode druk blijft.



### *Negatieve effecten*

Verkeersveiligheid: De aanpassingen aan de A27 zorgen er voor dat de weg (conform de meest recente richtlijnen) veiliger wordt vormgegeven. Het risicocijfer neemt hierdoor af maar vanwege het extra verkeer dat als gevolg van de capaciteitsverruiming gebruik gaat maken van de A27 zal het aantal slachtofferongevallen op de A27 toe nemen. Ondanks dat per afgelegde kilometer een afname van het aantal ernstige slachtofferongevallen te verwachten is, wordt niet aan de doelstelling uit het SVIR voldaan.

Natuur: Ter plaatse van het Natura 2000-gebied Zouweboezem is er sprake van een zeer beperkte aansnijding en neemt de barrièrewerking zeer beperkt toe. Dit leidt niet tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van de aangewezen habitattypen en soorten van het Natura 2000-gebied.

Het project leidt tevens tot ruimtebeslag in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en belangrijke weidevogelgebieden. Het ruimtebeslag op het NNN wordt gecompenseerd door realisatie van NNN binnen zoekgebieden van de groene contour van de provincie Utrecht, en binnen zoekgebieden van nog niet gerealiseerde NNN van de provincie Noord-Brabant en binnen een zoekgebied nabij de Zouweboezem binnen de provincie Zuid-Holland. Het ruimtebeslag op belangrijke weidevogelgebieden wordt volledig gecompenseerd binnen bestaande weidevogelgebieden.

Voor beschermde soorten is er sprake van een groot negatief effect door fysieke aantasting van het leefgebied van meerdere streng beschermde soorten (tabel 3 van de Flora- en faunawet): bever, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en vogels met jaarrond beschermde nesten (buizerd en sperwer). Effecten op beschermde soorten worden zoveel mogelijk gemitigeerd. Resterende negatieve effecten worden weggenomen door het treffen van compenserende maatregelen. Zoals de inrichting van een nieuw leefgebied voor de bever.

Cultuurhistorie: Het project leidt tot een beperkt ruimtebeslag in de Nieuwe (en Oude) Hollandse Waterlinie. Omdat het een Rijksmonument betreft dient er, conform Wabo en Monumentenwet 1988, een vergunning te worden aangevraagd.

Archeologie: Door de verbreding van de A27 en de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting Oosterhout (A59) en Raamsdonksveer worden bekende en verwachte archeologische waarden doorsneden (groot negatief effect). Hiertoe is aanvullend onderzoek nodig om daadwerkelijk vast te stellen of de verwachte waarden daadwerkelijk aanwezig zijn.

Water: De voorziene ingrepen leiden, zonder het nemen van aanvullende maatregelen, tot aantasting van de bestaande waterstructuur in de directe nabijheid van de weg door demping van water. De toename van verhard oppervlak leidt daarnaast tot een afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem. Deze effecten worden volledig gecompenseerd, waardoor er geen resterende effecten zijn op oppervlakte- en grondwater.

Ruimtegebruik: De verbreding van de A27 leidt tot zowel lichte als groot negatieve effecten op ruimtegebruik. Lichte negatieve effecten ontstaan op locaties waar het project leidt tot ruimtebeslag op gronden met een woon, werk, recreatie of agrarische bestemming, maar waarbij de functionaliteit behouden blijft of na aanleg wordt hersteld. Daarmee is er geen sprake van effecten op het gebruik of de ontwikkelpotentie van deze gebieden. Wat zwaardere negatieve effecten ontstaan daar waar bebouwing geamoveerd moet worden of waar percelen hun functionaliteit verliezen. In totaal zijn er 6 locaties waar bebouwing verwijderd moet worden, het gaat daarbij overigens niet om woningen.

Sociale veiligheid: Op het thema sociale veiligheid is sprake van een licht negatieve beoordeling als gevolg van een verslechtering van de zichtbaarheid (zien en gezien kunnen worden). Ondanks dat de kunstwerken en uitbreidingen van kunstwerken sociaal veilig worden vormgegeven, voortkomt dit niet dat er meer donkere en minder zichtbare plekken ontstaan dan in de referentiesituatie. Deze beoordeling geldt ook voor de subjectieve verkeersveiligheid, als gevolg van de toepassing van spitsstroken over een grote lengte, en voor het criterium barrièrewerking.

Het gevoel van aanwezigheid van de snelweg en de zichtbaarheid vanuit de omgeving neemt door het project toe. Dit leidt tot een groot negatief effect op het criterium visuele hinder en zichtbaarheid.

Zoals beschreven kan een deel van de negatieve effecten van het (O)TB-ontwerp (deels) weggenomen worden door het treffen van mitigerende maatregelen. Dit is onder andere het geval bij geluid, water, natuur en ruimtelijke kwaliteit. Resterende negatieve effecten bij natuur worden gecompenseerd. Voor de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten is er ook na het treffen van maatregelen sprake van (licht) negatieve effecten, welke inherent zijn aan de capaciteitsuitbreiding van de A27.

Nagenoeg alle maatregelen zijn integraal onderdeel van het (O)TB-ontwerp en het (Ontwerp-) Tracébesluit. Enkele maatregelen, veelal landschappelijk van aard, kunnen niet dwingend voorgeschreven worden en zijn opgenomen in het landschapsplan. Dit plan gaat onderdeel uitmaken van het uitvoeringscontract voor de aannemer(s), waarmee de uitvoering is geborgd.

### **Hoe nu verder?**

Het MER wordt gecombineerd met het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegd. Hierop is inspraak (zienswijzen) mogelijk. Hierna wordt door het bevoegd gezag, de minister van Infrastructuur en Milieu, met medeondertekening van de minister van EZ het Tracébesluit genomen. Dit gebeurt mede op basis van het MER, de eventuele zienswijzen en na overleg met regionale bestuurders. Vervolgens kan door belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend tegen het Tracébesluit beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het MER wordt bij het te nemen Tracébesluit toegevoegd als bijlage, waarbij in het Tracébesluit wordt aangegeven hoe is omgegaan met de resultaten van dit MER (conform artikel 7.37 Wet Milieubeheer).

Voor een verdere toelichting over de termijnen en de mogelijkheden van inspraak wordt verwezen naar het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten- Hooipolder en naar de advertenties zoals verschenen in diverse lokale, regionale dag- en weekbladen en de website [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl).