

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014**

**Nr. 68**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2014

Met deze brief informeer ik uw Kamer dat ik voor het project A27 Houten–Hooipolder een voorkeursalternatief heb vastgesteld. Het project A27 Houten–Hooipolder betreft een lang traject (47 km) door 3 provincies en langs 10 gemeenten. Het project bestaat uit vier deeltrajecten, waarvan twee prioritair zijn: Houten–Everdingen en Scheiwijk–Werkendam. Dit zijn de trajecten waar de bereikbaarheidsknelpunten het grootst zijn. Als bijlage 1<sup>1</sup> bij deze brief is een figuur van het project toegevoegd.

Het door mij gekozen voorkeursalternatief is de zogenaamde 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. Deze variant wordt door de regio ondersteund. In onderstaande tabel is weergegeven hoe het traject A27 Houten–Hooipolder eruit zal zien na uitvoering van de maatregelen bij het voorkeursalternatief.

	<b>Houten– Everdingen</b>	<b>Everdingen– Scheiwijk</b>	<b>Scheiwijk– Werkendam</b>	<b>Werkendam– Hooipolder</b>
<b>W</b>	4 rijstroken	2 rijstroken + spitsstrook	4 rijstroken	2 rijstroken + spitsstrook
<b>O</b>	2 rijstroken + spitsstrook	2 rijstroken + spitsstrook	3 rijstroken	2 rijstroken + spitsstrook

In 2011 heeft uw Kamer een motie aangenomen (Kamerstuk 33 000 A, nr. 56) waarin naast de brug bij Gorinchem de aanpak van Knooppunt Hooipolder als tweede prioriteit werd aangemerkt. In 2013 heeft uw Kamer daarnaast een motie aangenomen waarin onder andere wordt gevraagd de rijksbijdrage voor de Ruit Eindhoven te temporiseren en

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

eerst in te zetten voor de realisatie van een 1<sup>e</sup> fase van een volwaardig Knooppunt Hooipolder (Kamerstuk 33 750 A, nr. 52). In mijn brief aan uw Kamer van 12 juli 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 110) heb ik al aangegeven dat ik een eerste fase van een volledige reconstructie van het Knooppunt als uitgangspunt heb genomen voor het verdere onderzoek naar een voorkeursalternatief. Op basis van dit onderzoek heb ik besloten dat ik deze gedeeltelijke reconstructie zal opnemen in het voorkeursalternatief. Deze keuze wordt door de regio ondersteund. Deze aanpak kan ik realiseren binnen het voor dit project beschikbare budget, en temporisering van de rijksbijdrage voor de Ruit Eindhoven is hiervoor niet nodig.

### *Besluitvormingsproces*

In 2010 is de eerste fase MER voor het project A27 Houten (toen nog Lunetten)–Hooipolder afgrond. Het oorspronkelijke voorgenomen alternatief uit de eerste fase MER kost € 1,6 miljard. Voor dit alternatief was echter onvoldoende budget beschikbaar. Na versoberings- en faseringsonderzoek bleek dat een sterk versoberd alternatief E mogelijk binnen het beschikbare budget te realiseren was. Dit alternatief is als uitgangspunt gekozen voor de verdere verkenning van dit project.

Volgens de afspraken die zijn gemaakt in het kader van «sneller en beter» zijn in twee trechteringsstappen, zeef 1 en zeef 2, 13 varianten afgewogen. In zeef 1 is gekozen voor het verder onderzoeken van 3 varianten. Deze varianten zijn de meest optimale combinatie van probleemoplossend vermogen en kosten.

De hoofdconclusie van het onderzoek in zeef 2 is dat geen van de 3 varianten het bereikbaarheidsprobleem volledig op lost. Alle varianten zorgen wel voor een afname van het bereikbaarheidsknelpunt en een forse toename van het aantal voertuigkilometers. De toename van verkeersprestatie is het grootste bij variant E3. Het aantal voertuigverlies-uren daalt bij deze variant met 40% t.o.v. de referentie. Dat is bij beide andere varianten beperkt tot 20%. Dit komt met name doordat bij variant E3 op alle 4 deeltrajecten van het project een verbreding plaats vindt. Bij de andere varianten worden niet op elk van de 4 deeltrajecten maatregelen genomen. Dit leidt tot flessenhalzen en een verminderde doorstroming.

Voor het project is ook een MKBA opgesteld en een second opinion op deze MKBA door het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KIM). De positieve verkeersprestatie van variant E3 vertaalt zich ook in een hogere baten/kosten verhouding.

Ook de effecten op milieu (geluid, lucht en dergelijke) en verkeersveiligheid zijn bekeken. De belangrijkste conclusie is dat de varianten op deze effecten nauwelijks onderscheidend zijn. De belangrijkste conclusies voor alle varianten zijn:

- Er zijn over het hele zoekgebied nauwelijks effecten op het onderliggend wegennet.
- Cultuurhistorie wordt negatief beoordeeld door de aantasting van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, met name het fort bij Altena. Bij verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planuitwerkingsfase wordt dit nader afgestemd met de Rijksdienst voor Cultuurhistorie en Erfgoed.

De resultaten van de onderbouwende studies (verkeerseffecten, milieueffecten, MKBA en second opinion) zijn beschikbaar op de projectwebsite: [http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen\\_en\\_projecten/a\\_wegen/a27/houten\\_hooipolder/](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a27/houten_hooipolder/)

### *Budget*

Het taakstellend budget voor dit project is € 721 mln. (pp. 2013). De kosten voor het uitvoeren van variant E3 zijn € 808 mln. Rekening houdend met een PPS-taakstelling van € 30 mln. heb ik het taakstellend budget voor dit project met € 57 mln. vanuit de investeringsruimte wegen verhoogd tot € 778 mln. Gegeven de spelregels voor de PPS-taakstelling is dit bedrag voldoende om variant E3 uit te voeren.

### *Vervolgprocedure*

Ik zal aan Rijkswaterstaat opdracht geven om een (ontwerp) tracébesluit (O)TB op te gaan stellen voor dit project gebaseerd op het voorkeursalternatief. Voor dit (O)TB zal ook een milieu effect rapportage worden opgesteld. De planning is om het ontwerp tracébesluit ter inzage te leggen in 2016 en het tracébesluit vast te stellen in 2017. De planning is om de schop in de grond in 2019 plaats te laten vinden waarna de weg tussen 2023–2025 open kan worden gesteld.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus