



		Paraaf voor agendering
Behandelend ambtenaar	M. Weers	Akkoord
Ambtelijk opdrachtgever / Leidinggevende	Dunnen, P, den	digitaal
Bestuurlijk opdrachtgever / Portefeuillehouders	Vermeulen, F	
Provinciesecretaris	drs. J.H. de Baas	

Status
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
28 november 2017

Eindtermijn

Onderwerp

Bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder

Publiekssamenvatting

Op 4 december aanstaande wordt voor het project A27 Houten - Hooipolder een bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder getekend tussen de betrokken partijen waaronder het Rijk, de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Brabant en de gemeenten rondom de A27. Het verkeer (personen- en vracht) staat namelijk bijna dagelijks in de file op de A27 tussen Houten/Vianen en knooppunt Hooipolder (nabij Raamsdonksveer). Door de weg te verbreden en veiliger te maken, moeten deze files en het sluipverkeer op het onderliggend wegennet verminderen. Naast de verbreding zullen ook drie nieuwe bruggen worden gemaakt waarbij de bestaande bruggen worden vervangen. De betrokken partijen hebben besloten om een bestuursovereenkomst af te sluiten waarin de intenties van de partijen om samen te werken aan dit project worden vastgelegd. Gedeputeerde Floor Vermeulen zal de overeenkomst namens de provincie ondertekenen. Voor het project A27 zal in 2019 een Tracébesluit worden genomen waarna de voorbereiding- en aanbestedingsfase zal starten. De realisatie zal naar verwachting aanvangen in 2022 en de oplevering is voorzien in de periode 2027-2029 voor het Zuid-Hollandse deel (onderdeel Everdingen - Hooipolder).

Advies

1. De Bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder aan te gaan met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Utrecht en Noord-Brabant, de waterschappen Brabantse Delta en Rivierenland, het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en de gemeenten Geertruidenberg, Giessenlanden, Gorinchem, Houten, Nieuwegein, Oosterhout, Vianen, Werkendam en Zederik;
2. Gedeputeerde F. Vermeulen te machtigen de Bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder namens GS te ondertekenen;
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting over het aangaan door Gedeputeerde Staten van de bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder.

Aangezien de Commissaris van de Koning, na rechtsgeldige besluitvorming door GS, bevoegd is de juridische binding aan te gaan, is het advies aan hem een machtiging af te geven aan gedeputeerde F. Vermeulen om de bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder namens de provincie Zuid-Holland te ondertekenen.

Besluit GS

Vastgesteld conform advies

Bijlagen

- Bestuursovereenkomst A17 Houten – Hooipolder
- Machtiging CdK

1 Toelichting voor het College

De A27 loopt van Breda (A58) via Oosterhout, Gorinchem, Vianen en Utrecht naar Almere (A6). Een aanzienlijk deel hiervan loopt door Zuid-Holland. De weg kruist daarbij meerdere Rijkswegen (A59, A15, A2, A12 en A1), regionale (provinciale weg N214) en lokale wegen. De A27 vervult vooral een functie voor bovenregionaal verkeer tussen de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant. Voor Zuid-Holland ligt het belang van het traject tussen Knooppunt Everdingen (kruising met de A2) en de Merwedebrug bij Gorinchem (nabij kruising met de A15) en rondom de aansluiting Noordeloos met de N214 nabij Meerkerk. De weg heeft ook een essentiële rol voor de ontsluiting van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden.

Het verkeer (personen- en vracht) staan bijna dagelijks in de file op de A27 tussen Houten/Vianen en knooppunt Hooipolder (nabij Raamsdonksveer). Door de weg te verbreden, moeten deze files verminderen. De doelstellingen van het project zijn:

- de doorstroming A27 tussen Houten en knooppunt Hooipolder verbeteren;
- het sluipverkeer in de regio (onderliggend wegennet) beperken;
- een veilige nieuwe infrastructuur;
- de A27 laten bijdragen aan een robuust wegennetwerk met voldoende alternatieve routes in geval van calamiteiten.

Er zullen verschillende maatregelen worden genomen. In de richting van Utrecht zal het traject tussen knooppunt Hooipolder en Houten 3 rijstroken krijgen. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om een reguliere extra rijstrook en op de rest van het traject komt een spitsstrook. In de richting van Breda komen tussen Houten en Everdingen en tussen Scheiwijk en Werkendam 4 reguliere rijstroken. De andere delen van het traject krijgen 3 rijstroken, waarvan 1 spitsstrook. Zie ook de overzichtskaart in de Bestuursovereenkomst.

Oorspronkelijk was bedacht om de bestaande bruggen in het traject te hergebruiken en er nieuwe bruggen naast te leggen. Echter naar aanleiding van de tijdelijke afsluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer (vanwege gebreken) heeft Minister Schultz besloten om drie bruggen integraal te vervangen. Dat betekent dat de bestaande Houtensebrug wordt gerenoveerd en verbreed, dat de bestaande Hagensteinsebrug, Merwedebrug en Keizersveerbruggen worden vervangen en dat er 3 nieuwe bruggen worden gebouwd.

In de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG), waar provincie Zuid-Holland deel van uitmaakt, is besloten om een bestuursovereenkomst af te sluiten met alle deelnemers aan de BAG, waarin de intenties van de partijen om samen te werken aan dit project worden vastgelegd. Deze overeenkomst ligt nu ter besluitvorming voor zodat deze bij de volgende vergadering van de BAG op 4 december 2017 kan worden ondertekend.

Financieel en fiscaal kader

Deze overeenkomst heeft geen financiële gevolgen. De capaciteitsuitbreiding van De A27 Houten Hooipolder wordt volledig gefinancierd door het Rijk. Indien er wensen zijn van andere overheden wordt bekeken of deze kunnen worden meegenomen (werk met werk). De meerkosten zullen dan voor de vragende partij zijn. Eventuele wensen worden in de volgende fase verder uitgewerkt

inclusief financiering. Rondom aansluitingen en beheergrensen kunnen ook beperkte kosten optreden. Bij de nog op te stellen bilaterale uitvoeringsovereenkomsten komen deze verder aan de orde.

Juridisch kader

Het betreft een gezamenlijke overeenkomst waarbij de intentie van de betrokken overheden om samen te werken aan het project wordt bekrachtigd. Daarnaast worden ook al principeafspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden en samenwerking bij uitvoering van het project, het afhandelen van nadeelcompensatieclaims en grondverwerving.

In de overeenkomst worden nog geen concrete afspraken gemaakt over welke gronden verworven dienen te worden door het Rijk, of en welke beheergrenzen (areaal) moeten worden aangepast (aansluitingen) en hoe en wanneer werkzaamheden precies worden uitgevoerd. Om concrete afspraken te maken is een vastgesteld Tracébesluit nodig met een meer uitgewerkt ontwerp en inzicht in de verschillende technische wensen van de wegbeheerders. De verwachting is dat pas eind 2018 nadere afspraken kunnen worden gemaakt die kunnen landen in de nog op te stellen bilaterale uitvoeringsovereenkomsten tussen Rijk en de provincies, waterschappen en gemeenten.

Bij de Tweede Kamer is een wetsvoorstel ingediend om de gemeente Zederik met Vianen en Leerdam te laten fuseren tot de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden en deze per 1 januari 2019 in te delen bij de provincie Utrecht. Aandachtspunt in het verdere proces is in ieder geval de aansluiting van de A27 op de N214. De nieuwe provinciegrens zou zonder wijzigingen dwars door de infrastructuur van de aansluiting heen lopen. In het herindelingsproces is het mogelijk om tussen beide provincies of in de wet nadere afspraken vast te leggen over het beloop van de grens.

Bij een herindeling is de provincie Utrecht ten aanzien van de bestuursovereenkomst A27 rechtsoptvolger van de provincie Zuid-Holland voor het Zederikse grondgebied. Omdat beide provincies reeds partij zijn bij de voorliggende overeenkomst, zal dit geen problemen opleveren.

De CdK is bevoegd om, nadat GS rechtsgeldig hebben besloten, op grond van artikel 176 Provinciewet de juridische binding tot stand te brengen. Op grond van de door de CdK afgegeven machtiging wordt Floor Vermeulen, gedeputeerde van verkeer en vervoer, gemachtigd om de de Bestuursovereenkomst capaciteitsuitbreiding A27 Houten - Hooipolder met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Utrecht en Noord-Brabant, de waterschappen Brabantse Delta en Rivierenland, het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en de gemeenten Geertruidenberg, Giessenlanden, Gorinchem, Houten, Nieuwegein, Oosterhout, Vianen, Werkendam en Zederik namens de provincie te ondertekenen.

Aangezien behalve het college van GS ook de rechtspersoon provincie Zuid-Holland partij is bij deze bestuursovereenkomst, dient de gedeputeerde Vermeulen zowel door GS als door de Commissaris van de Koning te worden gemachtigd tot ondertekening.

2 Proces

De A27 is voor het eerst in het PVVP (Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan) uit 2006 gesignaleerd als knelpunt. In de beleidsagenda van het PVVP was de capaciteitsvergroting A27

opgenomen. In de jaarlijks BO-MIRT overleggen tussen regio en minister is door de provincies veelvuldig aandacht gevraagd voor dit project.

Het Rijk heeft vervolgens aangegeven de fileproblematiek aan te willen pakken. Begin 2009 is de 1^e fase MER (Milieueffect rapportage) gestart met als doel de effecten van de hoofdkeuzes bij de capaciteitsuitbreiding A27 inzichtelijk te maken en daarover besluiten te nemen. De BAG, waarin de direct betrokken provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant en de verschillende gemeenten waaronder Gorinchem, Zederik, Werkendam, Woudrichem zitting hebben, is vervolgens gevraagd om in februari 2010 haar advies uit te brengen aan het Rijk over de te maken keuzes in de 1^e fase MER.

Op 23 februari 2010 hebben GS ten behoeve hiervan een voorkeur uitgesproken voor een traditionele vorm van capaciteitsuitbreiding met aandachtspunten ten aanzien van nieuwe brug over de Merwede, knooppunt Everdingen, ruimte reservering voor toekomstige uitbreiding weg en spoor en bij fasering te starten met het wegvak Werkendam – Gorinchem – Everdingen. In de BAG is vervolgens een gezamenlijke voorkeursvariant bepaald (kosten € 1,7 miljard).

Vervolgens heeft de Minister aangegeven in het BO-MIRT van voorjaar 2011 dat zij slechts € 740 miljoen beschikbaar stelde. Daarom is na het BO-MIRT van voorjaar 2011 een versobering uitgewerkt, die in globale lijnen de vereiste capaciteitsvergroting in stand houdt.

Uiteindelijk is er pas in 2014 overeenstemming bereikt over een versoberde variant die binnen het beschikbare budget realiseerbaar is en heeft de Minister deze voorkeursvariant vastgesteld.

Voorafgaand daaraan heeft het project ook nog een tijd stil gelegen in verband met de controversieel verklaring na de val van het toenmalige kabinet.

De afgelopen twee jaar is het project verder uitgewerkt richting een Ontwerpracébesluit. Deze is in 2016 gepubliceerd en ter inzage gelegd (zienswijzen). Ook de provincie Zuid-Holland heeft hierop gereageerd met aandachtspunten.

Het definitieve Tracébesluit was voorzien in 2017 ware het niet dat de problematiek met de Merwedebrug en het daaropvolgende besluit van de Minister voor vervanging van drie bruggen voor vertraging heeft gezorgd. De nieuwe mijlpalen zijn vastgesteld op:

- 2019 Tracébesluit;
- 2022 Start realisatie;
- 2027 – 2029 openstelling Zuid (Everdingen – Hooipolder);
- 2028 – 2030 openstelling Noord (Houten – Hooipolder);

De uitwerking van het Tracébesluit vindt plaats in nadere bilaterale uitvoeringsovereenkomsten waarin zaken als grondoverdracht, aansluiting op infrastructuur van derden (knooppunt Noordeloos/kruising N214) en werkzaamheden (inclusief planning en hindermitigatie) worden geregeld.

3 Communicatiestrategie

Vanuit het project zal worden gecommuniceerd over de ondertekening van de Bestuursovereenkomst. Begin november zijn Provinciale Staten per brief van gedeputeerde Vermeulen geïnformeerd over nieuwe planning van het project en de aankomende ondertekening van de Bestuursovereenkomst.



provincie **HOLLAND**
ZUID