

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat, 19 juni 2025

Op 22 mei 2025 informeerde de minister van Infrastructuur en Waterstaat (de minister) u over de gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds. Eén van de projecten die getroffen wordt is de verbetering van de A27 tussen Houten en Hooipolder. De extra fasering van werkzaamheden binnen dit project beperkt de verbetering van de doorstroming. Ook neemt de doorlooptijd van het project toe en daarmee de hinder op de wegen van de andere wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen).

Met deze brief deel ik u onze grote zorgen en doe ik een beroep op uw Kamercommissie om de minister te bewegen op korte termijn een perspectief te bieden en een tijdpad te schetsen. Ik doe dit namens acht gemeenten, drie provincies en twee waterschappen die betrokken zijn bij het project A27 Houten-Hooipolder.

Impact Voorjaarsbesluitvorming op A27 Houten-Hooipolder

Vanwege uitdagingen, zoals het budgettaire kader van het Mobiliteitsfonds, financiële tekorten op lopende projecten en programma's en vanwege uitvoeringsbeperkingen zoals onvoldoende stikstofruimte en beschikbare arbeidskrachten, moet de minister keuzes maken om Nederland bereikbaar te houden. In de Kamerbrief 'Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsbrief' (d.d. 22 mei 2025; hierna Kamerbrief)¹ geeft hij aan dat hij inzet op wat wél kan en wat maakbaar is.

Daarnaast geeft hij aan dat het voor de bestaande opgave A27 Houten-Hooipolder noodzakelijk is om via besluitvorming op budgetten bij de Voorjaarsnota de financiële risico's en opgaven te beheersen. Daarbij heeft hij gekeken naar het mitigeren van risico's en het versoberen, faseren, uitstellen of zelfs stoppen van (delen van) projecten en opgaven.

Specifiek over A27 Houten-Hooipolder geeft de minister prioriteit aan werkzaamheden die onvermijdelijk zijn, zoals het vervangen van de Merwededebrug en de Hagesteinsebrug.

¹ [Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 \(wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota\) | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Datum verzonden

19 juni 2025

Uw brief

IENW/BSK-2025/106021

Ons kenmerk

2025-019855

Betreft

A27 Houten-Hooipolder:
Kamerbrief
Voorjaarsbesluitvorming en
Mobiliteitsfonds

Bijlage(n)

Behandeld door

Richard Veeke

Team

Team Ruimtelijk Beheer

Telefoonnummer

06-17167501

E-mail

r.veeke@gemeentealtena.nl

Gemeentehuis Altena

Sportlaan 170
4286 ET Almkerk

Postbus 5
4286 ZG Almkerk

T (0183) 516100

E info@gemeenteAltena.nl

www.gemeenteAltena.nl

Verder worden projectonderdelen die gericht zijn op doorstroming gefaseerd naar de mate waarin zij bijdragen aan doorstroming. Werkzaamheden die reeds gestart zijn worden voortgezet. Voor de overige projectonderdelen betekent dit dat zij worden uitgesteld en gefaseerd naar een nog nader te bepalen moment. Ondanks dat een volledig toekomstperspectief ontbreekt, spreekt de minister de intentie uit om het gehele Tracébesluit uit te voeren.

Impact voor gemeenten, provincies en waterschappen A27 Houten-Hooipolder

De Voorjaarsbesluitvorming heeft niet alleen gevolgen voor de uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder. Het raakt ook de gemeenten, provincies en waterschappen langs deze belangrijke verkeersader. Uiteraard beïnvloedt het hun rol als wegbeheerder, maar ook hun rol bij onder meer het realiseren van nieuwe woningen, bedrijventerreinen en het verlenen van concessies voor openbaar vervoer. Ondanks dat cruciale projectonderdelen zoals de vervanging van de Merwedeburg en de Hagesteinseburg doorgang vinden, betekent de aangebrachte fasering een verminderde effectiviteit van het project. Immers, niet alle projectonderdelen worden uitgevoerd binnen de oorspronkelijke doorlooptijd. Zo rijst de vraag in hoeverre het initiële projectdoel –de A27 Houten-Hooipolder uit de file top-10 halen– te bereiken is.

1. Het faseren binnen het project A27 leidt tot langer durende overlast en verminderde bereikbaarheid door verlenging van de structurele dagelijkse files.

De structurele vertraging en filevorming op het traject Houten-Hooipolder doen in belangrijke mate afbreuk aan de bereikbaarheid van bestemmingen die ontsloten worden via de A27. Door een langere doorlooptijd van het verbetertraject als gevolg van budgettaire keuzen, blijft deze reeds bestaande vertraging voor langere tijd bestaan en zal deze gezien de huidige verkeersontwikkelingen zelfs (fors) toenemen. Daarbij zorgen de structurele dagelijkse files voor hinder en overlast op het lokale en regionale wegennet. Zo komen leefbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet in het geding. Ook vormt de extra fasering in het project A27 Houten-Hooipolder een barrière voor de verbetering van de openbaar vervoer-verbindingen (OV-verbindingen) op dit traject. Immers, met de verlenging van de structurele dagelijkse files verbetert ook de doorstroming voor het OV niet. Dit heeft tot gevolg dat de noodzakelijke kwaliteitssprong in de OV-verbindingen zoals de directe verbinding Breda-Altena-Gorinchem-Utrecht via Bus Rapid Transit (BRT-BGU) voorlopig niet is te realiseren.

2. Het faseren van projectonderdelen zoals de Keizersveerbrug en Houtensebrug naar de lange termijn leidt tot nieuwe knelpunten in de doorstroming.

Met de Voorjaarsbesluitvorming worden projectonderdelen die van cruciale betekenis zijn in de doorstroming op het traject, zoals de uitbreiding van de Houtensebrug en de vervanging van de Keizersveerbrug, uitgesteld. Door dit uitstel wordt de effectiviteit voor de doorstroming significant minder. Dit uitstel zorgt dan ook, in combinatie met projectonderdelen die wél doorgang vinden, voor het verplaatsen van opstoppen langs het traject. Zo kan bijvoorbeeld een verbeterde doorstroming door de nieuwe Merwedeburgen als effect hebben dat de Keizersveerbrug zuidwaarts de nieuwe bottleneck wordt.

Hetzelfde geldt voor de Houtensebrug die een nieuwe bottleneck wordt vanwege een verbeterde doorstroming na capaciteitsuitbreiding tussen Everdingen en Gorinchem.

3. Een langere doorlooptijd van het project betekent een langere periode van hinder door sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

De Voorjaarsbesluitvorming verlengt de periode van hinder door sluipverkeer op het onderliggend wegennet, omdat projectonderdelen gericht op doorstroming worden uitgesteld en gefaseerd. Immers, door een blijvende gebrekkige doorstroming blijft verkeer files op de A27 mijden en blijft dit verkeer op zoek naar tijdswinst op lokale wegen die ook intensief gebruikt worden door kwetsbare weggebruikers als schoolgaande fietsers. Leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid komen in het gedrang.

4. Het inschatten van risico's voor autonome ontwikkelingen van gemeenten, provincies en waterschappen is niet mogelijk door het ontbreken van een concrete invulling van planning, tijdlijnen en begrenzing van fasering.

Diverse (semi)autonome ontwikkelingen binnen gemeenten, provincies en waterschappen zijn gekoppeld aan de reconstructie van de A27 Houten-Hooipolder. Deze kennen ieder een eigen doorlooptijd en ontwikkelpad en bevatten tal van afhankelijkheden van de verbetering van de A27. Met een ongewis perspectief op planning en tijdlijnen en onduidelijkheid over gefaseerde projectonderdelen ontstaan hier risico's voor haalbaarheid, planning, procedures, onderzoeken en investeringen. In lijn met het bovenstaande heeft de Voorjaarsbesluitvorming eveneens impact op de grote woningbouwopgave. Zo hebben alle regio's grote ambities uitgesproken ten aanzien van de thema's Wonen, Werken en Bereikbaarheid. De besluitvorming om delen van de werkzaamheden aan de A27 extra te faseren, vormt vanuit de woningbouwopgaven in relatie tot bereikbaarheid een aanzienlijke rem op mogelijkheden en vormt tevens een risico voor het vestigingsklimaat voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Oproep aan Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Op basis van het bovenstaande is de kern vooral dat er veel onduidelijkheid bestaat over en behoefte is aan de concrete invulling van de gefaseerde uitvoering, maar ook aan het tijdspad wat past bij de nieuwe fasering.

- Op basis van het bovenstaande doen wij dan ook de oproep aan uw Kamercommissie om de minister te bewegen kritisch te kijken naar de effecten voor gemeenten, provincies en waterschappen. In dat kader roepen wij eveneens op om te blijven inzetten op het creëren van mogelijkheden voor extra financiële middelen voor het gehele project Verbetering A27 Houten-Hooipolder. Betrek de betrokken overheden en bestuursorganen nadrukkelijk en tijdig bij de verdere uitwerking en belangenafweging.
- Eveneens doen wij via uw Kamercommissie een oproep aan de minister om op korte termijn een concrete planning en perspectief te bieden voor zowel de projectonderdelen die doorgang vinden, als de projectonderdelen die uitgesteld worden tot nader te bepalen moment.

Zo kan lokaal en regionaal een afweging en inschatting worden gemaakt op welke wijze ingezet kan en moet worden op de aanpak van hinder en welke initiatieven genomen moeten worden om bijvoorbeeld sluipverkeer te weren en te beperken. Ook is dit van belang in het kader van (semi)autonome en gekoppelde ontwikkelingen en investeringen.

- De langere doorlooptijd zorgt ook voor een langere periode van hinder. Daarom is ook een langer durende gezamenlijke Minder Hinder-aanpak nodig. Wij doen een beroep op u voor het structureel ter beschikking stellen van de hiervoor benodigde middelen.
- Wij doen ook een beroep op uw Kamercommissie om de minister te bewegen proactief aan de slag te gaan met aanbieders van routenavigatiediensten om verkeer op het hoofdwegennet te houden. Wij zien namelijk lokaal dat nieuwe sluiproutes steeds verder van de A27 ontstaan door drukte en filevorming op bestaande sluiproutes. Het op landelijk niveau sturen vanuit Verkeersmanagement, bijvoorbeeld door het aanbieden van informatie via matrixborden, kan eveneens bijdragen aan het beperken van een verdere toename van sluipverkeer.

Wij stellen het op prijs als u bij uw debat over de Voorjaarsbesluitvorming onze punten betreft. Uiteraard ben ik bereid deze brief, mede namens de betrokken partijen vanuit de Slimme Aanpak A27, toe te lichten en hierover het gesprek te voeren met de leden van uw vaste Kamercommissie. U kunt zich daarvoor wenden tot de heer Richard Veeke, projectcoördinator A27 namens gemeente Altena. Hij is bereikbaar op telefoonnummer 06-17167501, of per e-mail via r.veeke@gemeentealtena.nl.

Deze brief onderteken ik mede namens de betrokken partijen bij de Verbetering A27:

- Gemeenten Houten, Nieuwegein, Molenlanden, Vijfheerenlanden, Gorinchem, Altena, Geertruidenberg en Oosterhout;
- Provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant;
- Waterschappen: Waterschap Rivierenland en Waterschap Brabantse Delta.

Een afschrift van deze brief zend ik tevens aan de demissionair minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Met vriendelijke groet,



Hans Tanis
Voorzitter Slimme Aanpak A27
Wethouder Mobiliteit, gemeente Altena