



Ontwerp-Tracébesluit A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg

I Besluit

Datum 29 oktober 2010
Status Definitief



Ontwerp-Tracébesluit A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg

I Besluit

Datum 29 oktober 2010
Status Definitief

Vastgesteld op:

29 oktober 2010

**DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN
MILIEU**

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

I Ontwerp-Tracébesluit

Gelet op artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet, stel ik het Ontwerp-Tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg vast.

Dit Ontwerp-Tracébesluit betreft de verbreding van de A27 tussen de aansluiting Utrecht-Noord en het knooppunt Eemnes en de verbreding van de A1 tussen het knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten-Spakenburg. Tevens betreft dit Besluit de realisatie van een spitsstrook op de oostbaan van de A27 tussen de aansluitingen Utrecht-Noord en Bilthoven.

Het Ontwerp-Tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg bestaat uit het Besluit (I), Kaarten (IV) en bijlage 1 'Overzicht van de vast te stellen hogere waarden geluid' van de Bijlagen (V). Indien Zienswijzen (II), de Toelichting (III) en de Bijlagen 2 t/m 7 (V) dienen ter onderbouwing van het Ontwerp-Tracébesluit en maken geen onderdeel uit van het Besluit.

Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

De volgende aanpassingsmaatregelen worden gerealiseerd op de A27 tussen aansluiting Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes (A27 km 83,10- km 97,33) en op de A1 tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Bunschoten-Spakenburg (A1 km 30,10-39,40). Deze zijn weergegeven op de detailkaarten (IV).

1. Aanpassingsmaatregelen A27:
 - a. Op de oostbaan wordt tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven (A27 km 83,10 – A27 km 85,10) de rijbaan verbreed met één rijstrook. De drie reguliere rijstroken hebben allen een breedte van 3,50 meter. Daarnaast is er een vluchtstrook van 3,15 meter en een redresseerstrook van 0,80 meter breed.
Tussen km 83,61 en km 85,00 wordt de vluchtstrook, in de gevallen als bedoeld in artikel 4 van dit Besluit, tevens gebruikt als spitsstrook. De vluchtstrook heeft hier een breedte van 3,50 meter in plaats van de hiervoor genoemde 3,15 meter.
 - b. Op de oostbaan tussen aansluiting Bilthoven en knooppunt Eemnes (A27 km 85,10 – km 97,33) en de westbaan tussen aansluiting Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes (A27 km 83,10 – km 97,28) wordt de rijbaan verbreed met één rijstrook. De drie reguliere rijstroken hebben een breedte van 3,50 meter. Daarnaast is er een vluchtstrook van 3,15 meter en een redresseerstrook van 0,80 meter breed. De obstakelvrije berm is 13,00 meter breed.
 - c. Ter hoogte van het spoorviaduct tussen km 95,47 en km 95,65 is er geen vluchtstrook aanwezig maar een redresseerstrook van 0,60 meter aan zowel de oost- als de westzijde.

- d. Op de A27 wordt tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven een middenberm gerealiseerd van 8,50 meter breed ter hoogte van km 83,10 welke oploopt naar een breedte van 15,50 meter ter hoogte van km 85,00.
- e. Op de A27 wordt tussen aansluiting Bilthoven en knooppunt Eemnes een middenberm gerealiseerd van 15,50 meter breed tussen km 85,00 en km 96,40. Tussen km 96,40 en 97,33 wordt de breedte van de middenberm afgebouwd van 15,50 meter naar de bestaande breedte van de middenberm.

2. Aanpassingsmaatregelen A1:

- a. In het knooppunt Eemnes wordt de zuidelijke verbindingsboog, die de oostbaan van de A27 verbindt met de A1 richting Amersfoort, aan de rechterzijde met één rijstrook verbreed. Deze verbrede verbindingsboog voegt tussen het knooppunt Eemnes en de afrit van de aansluiting Soest in op de zuidelijke parallelrijbaan, waardoor er sprake is van een symmetrisch weefvak van twee+twee rijstroken (A1 km 30,10 – A1 km 30,60). De zuidelijke verbindingsboog begint ter hoogte van de A27 bij km 97,45. Na de afrit van de aansluiting Soest gaat de zuidelijke parallelrijbaan door met twee rijstroken die samenvoegen met de hoofdrijbaan tot in totaal vier rijstroken, doordat de hoofdrijbaan aan de zuidzijde tot aan de aansluiting Bunschoten-Spakenburg (A1 km 31,80 – A1 km 38,40) met twee rijstroken wordt verbreed.
Na de afrit van de aansluiting Bunschoten-Spakenburg gaat de hoofdrijbaan, ter hoogte van km 38,40, terug van vier naar drie rijstroken. Vlak voor de toerit van de aansluiting Bunschoten-Spakenburg gaat de hoofdrijbaan, ter hoogte van km 38,90, terug van drie naar twee rijstroken en ter hoogte van km 39,40 wordt aangesloten op het bestaande tracé.
- b. Aan de noordzijde, na de afrit voor de aansluiting Bunschoten-Spakenburg tussen km 39,20 en km 38,73, wordt de hoofdrijbaan verbreed van twee naar drie rijstroken. Na de bestaande toerit van aansluiting Bunschoten-Spakenburg wordt de hoofdrijbaan verbreed tot vier rijstroken (A1 km 38,73 – A1 km 33,10). Tussen aansluiting Eembrugge en aansluiting Soest, ter hoogte van km 33,10, wordt de hoofdrijbaan gesplitst in een hoofdrijbaan van twee rijstroken en een parallelrijbaan van twee rijstroken. De aanpassing aan de hoofdrijbaan eindigt ter hoogte van km 32,05. De afrit naar aansluiting Soest wordt verlegd.
Na de toerit van aansluiting Soest splitst de parallelrijbaan zich in twee rijstroken naar de verbindingsboog Amersfoort – Almere/Utrecht en één rijstrook die als parallelrijbaan doorgaat. Hier is sprake van een asymmetrisch weefvak van twee+één rijstroken. De aanpassing aan de parallelrijbaan eindigt ter hoogte van km 29,98.
- c. Voor de in sub a en b van dit lid bedoelde aanpassingen geldt dat de reguliere rijstroken 3,50 meter, de vluchtstrook 3,15 meter en de redresseerstrook 0,80 meter breed zijn. De obstakelvrije berm is 13,00 meter breed langs de hoofdrijbaan en 10,00 meter langs de parallelrijbaan.
- d. Ter hoogte van het viaduct over de Bisschopsweg en de brug over de Eem tussen km 34,43 en 34,64 is er geen vluchtstrook aanwezig maar een redresseerstrook met een minimale breedte van 0,60 meter.

Artikel 2 Bijkomende infrastructurele voorzieningen en overige aanpassingsmaatregelen

De volgende bijkomende infrastructurele voorzieningen (lid 1 en lid 2) en overige aanpassingsmaatregelen (lid 3 en lid 4) worden gerealiseerd. Deze zijn weergegeven op de detailkaarten (IV).

1. Aansluiting Hilversum
Op de A27 wordt de aansluiting Hilversum gewijzigd. Deze aansluiting wordt compacter vormgegeven dan de huidige vorm, namelijk als een zogenoemde Haarlemmermeer-aansluiting.
2. Aansluitingen en verzorgingsplaatsen
De toe- en afritten van de aansluitingen en verzorgingsplaatsen van de A27 en de A1 worden aangepast aan de bredere hoofdrijbaan. De toe- en afritten blijven qua vorm en ligging gehandhaafd. Vanwege de bredere hoofdrijbaan wordt aan het begin van de toe- en afritten de belijning aangepast en waar nodig extra asfalt gerealiseerd.
3. Kunstwerken
In tabel 1 is aangegeven welke nieuwe kunstwerken worden aangelegd en welke kunstwerken worden aangepast, vervangen dan wel komen te vervallen. De nummers van de kunstwerken komen overeen met de nummers op de detailkaarten (IV).

Tabel 1
Kunstwerken

Nr.	Kunstwerk (KW)	Locatie (km)	Doorrij/-vaart-hoogte	Ingreep
1	Einthovendreef/ Groenekan	A27: 83, 52	N.v.t.	Oostzijde kunstwerk inkassing talud van 1,5 meter, realisatie van betonnen L-wand, geen verbreding dek. Westzijde kunstwerk talud naar 1:2 gebracht met taludbekleding, geen verbreding dek
2	Groenekanseweg	A27: 84,50	Oostzijde: n.v.t. Westzijde: 4,2 meter	Oostzijde kunstwerk niet aangepast. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,0 meter.
3/3a	Nieuwe Weteringseweg	A27: 86,14	N.v.t.	Kunstwerk wordt vervangen. Breedte 18,9 meter, lengte 60,0 meter.
4	Dorpsweg	A27: 88,08	Oostzijde: 4,5 meter Westzijde: 4,6 meter	Oostzijde kunstwerk wordt verbreed met 7,0 meter. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 6,0 meter.
5	Vuurse Dreef	A27: 90,42	Oostzijde: 5,0 meter Westzijde: 5,0 meter	Oostzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,0 meter. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 6,0 meter.
6	Fietsbrug	A27: 91,34	N.v.t.	Kunstwerk wordt vervangen.
7	Hilversum-Zuid	A27: 92,86	N.v.t.	Kunstwerk vervalt.
7a	Verbindingslus Hilversum – A27 richting knooppunt Eemnes	A27: ter hoogte van 93, 20	N.v.t.	Kunstwerk vervalt.

Nr.	Kunstwerk (KW)	Locatie (km)	Doorrij/-vaart-hoogte	Ingreep
8	Hilversum-Noord	A27: 93,37	N.v.t.	Kunstwerk vervalt.
8a	Hilversum	A27: 93,67	Minimaal 4,6 meter	Nieuw kunstwerk wordt gerealiseerd. Lengte 60,0 meter, breedte 23,0 meter
9	Lage Vuurscheweg	A27: 94,17	Oostzijde: 3,6 meter Westzijde: n.v.t.	Oostzijde kunstwerk wordt verbreed met 5,8 meter. Westzijde kunstwerk wordt niet aangepast.
10	Soestdijkerstraatweg	A27: 94,56	Oostzijde: 5,0 meter Westzijde: n.v.t.	Oostzijde kunstwerk wordt verbreed met 2,0 meter. Westzijde kunstwerk wordt niet aangepast.
10a	Monnikenberg	A27: 95,35	N.v.t.	Nieuw kunstwerk wordt gerealiseerd. Lengte 45,0 meter, breedte 23,0 meter.
12	Weg over Anna's Hoeve	A27: 96,07	Oostzijde: n.v.t. Westzijde: 4,9 meter	Oostzijde kunstwerk wordt niet aangepast. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 2,8 meter.
15	Eemweg / Bisschopsweg	A1: 34,51	Zuidzijde: 4,5 meter Noordzijde: bij nieuw te realiseren kunstwerk minimaal gelijk aan bestaand kunstwerk	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,5 meter. Voor de noordelijke parallelrijbaan wordt een nieuw kunstwerk gerealiseerd. De lengte blijft gelijk aan de bestaande situatie, de breedte is gelijk aan parallelweg plus randconstructie.
16	Eem	A1: 34,61	Bestaand profiel van vrije ruimte blijft ongewijzigd: 6,5 meter bij waterstand NAP -0,3 meter. Onderkant dek op NAP +7,5 meter. Bij nieuw te realiseren kunstwerk minimaal gelijk aan bestaand kunstwerk.	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 8,0 meter. Aan de noordzijde wordt het bestaande dek gehandhaafd. Voor de noordelijke parallelrijbaan wordt een nieuw kunstwerk gerealiseerd. De lengte blijft gelijk aan de bestaande situatie, de breedte is gelijk aan parallelweg plus randconstructie.
17	Zuidereind	A1: 34,82	Zuidzijde: 4,3 meter Noordzijde: n.v.t.	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 8,6 meter. Noordzijde kunstwerk wordt niet aangepast.
19	Amersfoortseweg/ Bunschoterstraat	A1: 38,75	Zuidzijde: n.v.t. Noordzijde: 4,8 meter	Zuidzijde kunstwerk wordt niet aangepast. Er wordt een nieuw kunstwerk aangelegd ter hoogte van de uitvoeger bij de aansluiting Bunschoten-Spakenburg met een lengte van 50 meter en een breedte van 12 meter. Noordzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,6 meter.

4. Grondkerende constructies

In tabel 2 is aangegeven waar langs de A27 en A1 grondkerende constructies worden gerealiseerd.

Tabel 2

Realisatie grondkerende constructies

Rijbaan	Locatie (km)
A27 Oostbaan	Km 83,51 – 83,83
A27 Oostbaan	Km 88,10 – 88,26
A27 Oostbaan	Km 90,23 – 90,38
A27 Westbaan	Km 83,89 – 84,03
A27 Westbaan	Km 84,07 – 84,21
A27 Westbaan	Km 88,10 – 88,52
A27 Westbaan	Km 95,91 – 96,02
A1 Zuidbaan	Km 34,55 – 34,60
A1 Zuidbaan	Km 34,82 – 35,07
A1 Noordbaan	Km 34,54 – 34,56
A1 Noordbaan	Km 34,67 – 34,71

Artikel 3 Verkeersveiligheidsmaatregelen algemeen

In het kader van de verkeersveiligheid worden de bestaande verkeerssignalering, geleideconstructie, bewegwijzering, markering en verlichting aangepast of vernieuwd, en wordt een nieuwe geleideconstructie aangebracht, voor zover dit vanwege de uitvoering van de in artikel 1 en 2 genoemde aanpassingsmaatregelen noodzakelijk is.

Artikel 4 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook op de oostbaan van de A27 tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven (A27 km 83,61 – A27 km 85,00) wordt geopend indien één van de volgende situaties zich voordoet:

1. Het aantal voertuigen stijgt boven het aantal van 4.500 voertuigen per uur op het wegvak van de spitsstrook. De spitsstrook wordt weer gesloten wanneer het aantal voertuigen onder de 4.500 voertuigen per uur komt op het wegvak van de spitsstrook.
2. Bij ongevallen of werkzaamheden, als één of meer rijstroken bij de spitsstrook is/zijn geblokkeerd. De spitsstrook wordt weer gesloten wanneer de overige rijstroken weer vrij zijn.

Artikel 5 Verkeersveiligheidsmaatregelen spitsstrook

Op de oostbaan van de A27 tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven (A27 km 83,61 – A27 km 85,00) worden vanwege de realisatie van de spitsstrook de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

1. Snelheidsbeperking: gedurende de periode waarin de spitsstrook is geopend, wordt op het gehele wegvak van de spitsstrook de maximumsnelheid verlaagd van 120 km/uur naar 100 km/uur, door plaatsing van de borden A1 (maximumsnelheid) en A2 (einde maximumsnelheid) van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

2. Bebording: er wordt voorzien in uniformiteit van bebording, bewegwijzering, signalering, markering langs het hele traject en bij het begin- en eindpunt van spitsstrook. De dynamische bebording, waarop opening en sluiting van de spitsstrook zijn aangegeven, wordt hoog en dus goed zichtbaar geplaatst op masten of portalen.
3. Detectie en bewaking: op het traject van de spitsstrook zullen camerabewaking en dynamische, openbare verlichting worden aangebracht. Tevens wordt een detectiesysteem aangebracht voor langzaam rijdende voertuigen.
4. Inhaalverbod vrachtauto's: het inhaalverbod voor vrachtauto's is op het betreffende wegvak geldig van 6.00 tot 19.00 uur op werkdagen. Als de spitsstrook buiten deze periode wordt geopend, zal het inhaalverbod ook geldig zijn. Dit wordt aangegeven met dynamische wisselborden gekoppeld aan borden voor de openingsstatus van de spitsstrook. De borden F3 (inhaalverbod) en F4 (einde inhaalverbod) van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) worden hiertoe geplaatst.
5. Geleiderail: op het traject van de spitsstrook wordt in de rechter berm geleiderail geplaatst, uitgezonderd op die locaties waar sprake is van voldoende obstakelvrije berm.
6. Er is een Calamiteitenplan op Maat opgesteld.

Artikel 6 Geluidsmaatregelen

1. Er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags zeer open asfaltbeton (2LZOAB) aangebracht op:
 - a. de A27 oost- en westzijde km 82,90 – km 98,60.
 - b. de A1 noord- en zuidzijde van km 30,10 – km 41,44.Er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van zeer open asfaltbeton (ZOAB) aangebracht op:
 - c. knooppunt Eemnes, zuidwestelijke verbindingsboog A27/A1, A27 km 28,28 – km 28,94.Er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van dunne deklaag B aangebracht op:
 - d. op de nieuwe verbindingsweg (N201) vanaf de op- en afritten van de rijksweg A27 tot 50 meter voor het kruispunt met de Diependaalselaan.
2. Er worden bestaande geluidsschermen behouden, aangepast en verwijderd. Daarnaast worden tevens nieuwe geluidsschermen gerealiseerd. In tabel 3 zijn weergegeven de huidige geluidsschermen die worden gehandhaafd, dan wel worden vervangen. In tabel 4 is een overzicht gegeven van de vervangende schermen en nieuw aan te leggen geluidsschermen. Alle geluidsschermen zijn weergegeven op de detailkaarten (IV).

Tabel 3

Bestaande
geluidsschermen

Locatie Van km tot km		Ligging	Hoogte (m)	Type	Reflectie	Plaats	Aanpassing
81,69	81,76	A27 westzijde	2	Scher	reflecterend	Voordorp, deze drie schermen zijn aaneengesloten	Wordt gehandhaafd
81,76	83,14	A27 westzijde	5	Scher	reflecterend		
83,14	83,20	A27 westzijde	2	Scher	reflecterend		
83,57	83,81	A27 oostzijde	5	Wal met scherm	Reflecterend wal 3 m + staal 2 m	Groenekan, deze drie schermen zijn aaneengesloten	Wordt vervangen
83,81	84,02	A27 oostzijde	5	Scher	reflecterend		
84,02	84,22	A27 oostzijde	3,5	Scher	reflecterend		
83,90	84,02	A27 westzijde	3	Scher	reflecterend	Groenekan, deze drie schermen zijn aaneengesloten	Wordt vervangen
84,02	84,06	A27 westzijde	3	Scher	reflecterend		
84,06	84,21	A27 westzijde	3	Scher	reflecterend		
87,63	88,27	A27 oostzijde	4	Scher	reflecterend	Maartensdijk (kern)	Wordt vervangen
89,56	90,20	A27 oostzijde	5	Scher	reflecterend	Hollandsche Rading	Wordt vervangen
90,20	90,58	A27 oostzijde	5	Scher	reflecterend		
94,88	95,44	A27 westzijde	3,5	Scher	reflecterend	Hilversum (De Stad Gods)	Wordt vervangen
96,23	96,03	A27 oostzijde	3	Scher	reflecterend	Baarn (Eemeroord)	Wordt vervangen
96,50	97,25	A27 westzijde	3	Scher	reflecterend	Eemnes (Heidehoek/Goyergracht)	Wordt gehandhaafd
38,80	40,88	A1 zuidzijde	8,5	Wal	absorberend	Nieuwland (Amersfoort)	Wordt gehandhaafd

Tabel 4

Te vervangen en nieuwe geluidsschermen.
Gehandhaafde schermen zijn niet meer genoemd

Locatie Van km tot km		Ligging	Hoogte (m)	Type	Reflectie	Plaats	Aanpassing
83,55	84,25	A27 oostzijde	5	Scher	absorberend	Groenekan	Wordt vervangen, 1 tot 2,5 m hoger, noordzijde 60 m langer
83,90	84,15	A27 westzijde	3	Scher	absorberend	Groenekan	Wordt vervangen, even hoog
84,15	84,70	A27 westzijde	4	Scher	absorberend	Groenekan	Wordt vervangen, 1 m hoger en 490 m langer
87,62	88,27	A27 oostzijde	3	Scher	absorberend	Maartensdijk	Wordt vervangen, 1 m lager, even lang
87,90	88,27	A27 westzijde	3	Scher	absorberend	Maartensdijk	Nieuw
89,24	90,44	A27 westzijde	3	Scher	absorberend	Hollandsche Rading	Nieuw
89,50	90,60	A27 oostzijde	6	Scher	absorberend	Hollandsche Rading	Wordt vervangen, 1 m hoger, 80 m langer
94,88	95,43	A27 westzijde	3,5	Scher	absorberend	Hilversum (De Stad Gods)	Wordt vervangen, even lang
96,23	97,03	A27 oostzijde	4	Scher	absorberend	Baarn (Eemeroord)	Wordt vervangen, 1 m hoger
30,22	30,27	A1 zuidzijde	3	Scher	Absorberend	Eemnes	Nieuw
30,92	31,10	A1 noordzijde	2	Scher	Absorberend	Baarn	Nieuw
31,83	34,81	A1 zuidzijde	2	Scher	absorberend	Baarn	Nieuw
34,81	34,98	A1 zuidzijde	2,5	Scher	Absorberend	Baarn	Nieuw

- In dit Ontwerp-Tracébesluit zijn op grond van de artikelen 87f en 87g van de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen hogere waarden vastgesteld. Deze vastgestelde hogere waarden zijn opgenomen in bijlage 1 van het document Bijlagen (V). Bijlage 1 maakt onderdeel uit van dit Ontwerp-Tracébesluit.

Artikel 7 Verleggen kabels en leidingen

Ten behoeve van de verbreding van de A27 en A1 worden kabels en leidingen verlegd of aangepast. De belangrijkste aanpassingen betreffen:

1. De hoge druk aardgastransportleiding van Gasunie van km 36,20 tot km 40,00 (ter hoogte van de verzorgingsplaats De Slaag) parallel aan de zuidzijde van de A1. De hoge druk aardgastransportleiding wordt (gedeeltelijk) in zuidelijke richting verlegd, alsmede twee afsluitergroepen van twee aansluitende gasleidingen ter hoogte van km 38,31 en km 38,41.
2. Een riolering van de gemeente Amersfoort van km 37,70 tot km 38,70 parallel aan de zuidzijde van de A1. Deze riolering wordt over een afstand van circa 200 meter in zuidelijke richting verlegd.

Artikel 8 Maatregelen voor de waterhuishouding

De volgende maatregelen worden getroffen in het kader van de waterhuishouding:

1. Aanbrengen van riolering grondwaterbeschermingsgebied, aan de west- en oostzijde van de A27 tussen km 83,50 – km 86,00.
2. Aanbrengen van riolering, aan de westkant van de A27 ter hoogte van km 88,00 bij Maartensdijk.
3. Toename van verharding en dempen van watergangen compenseren door aanleg en verbreding van watergangen op diverse locaties langs het tracé met een totale oppervlakte van 7,9 hectare.
4. De plas naast de verzorgingsplaats De Haar, langs de noordbaan van de A1 ter hoogte van km 35,60, benutten voor waterberging.

Artikel 9 Mitigerende en compenserende maatregelen voor de landschappelijke inpassing en voor natuur

1. Compensatie Boswet
In overeenstemming met de tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gesloten 'Samenwerkingsovereenkomst Boswet' wordt gecompenseerd:
 - a. de kap van 7,04 hectare bos, en bomenrijen met in totaal een lengte van 1247 meter, die plaatsvindt vanwege de verbreding van de A27 tussen de aansluiting Utrecht-Noord en het knooppunt Eemnes en de verbreding van de A1 tussen het knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten-Spakenburg;
 - b. de kap van 0,15 hectare bos die plaatsvindt vanwege de realisatie van extra water;
 - c. de beplanting die vanwege de realisatie van de volgens dit besluit te nemen maatregelen (eventueel) verwijderd moet worden.
2. Compensatie Ecologische Hoofdstructuur
Vanwege aantasting van bestaande Ecologische Hoofdstructuur (EHS) langs de A27 (1,6 hectare) en de A1 (0,2 hectare) wordt in totaal 2,2 hectare EHS gecompenseerd, waarbij is inbegrepen een voor deze compensatie geldende kwaliteitstoelage. Deze compensatie wordt gerealiseerd ter hoogte van de aansluiting Hilversum, de kruising Eem/A1 en de Eemmonding.

3. Mitigatie natuur

Vanuit de Flora- en faunawet worden de volgende mitigerende maatregelen voor natuur getroffen:

- a. verlengen dassentunnels langs de A27 ter hoogte van km 87,25 en km 89,32. Deze tunnels zijn aangegeven op de kaarten 3 en 4 (bijlage IV);
- b. daar waar ten tijde van de aanleg gewerkt wordt in en nabij leefgebied van de beschermde soorten das, gewone dwergvleermuis, levendbarende hagedis, hazelworm, ringslang en kleine modderkruiper, wordt dit gedaan aan de hand van ecologische werkprotocollen;
- c. verlies van leefgebied van das, levendbarende hagedis, hazelworm, ringslang en kleine modderkruiper zal worden voorkomen door voorafgaand aan de vernietiging van leefgebied nieuw leefgebied voor de betreffende populaties te ontsluiten.

Artikel 10 Overige maatregelen

De volgende overige, niet wettelijk verplichte, maatregelen worden getroffen, en in combinatie met de wegverbreding gerealiseerd:

1. Ten behoeve van natuur wordt de ecotunnel Monnikenberg (langs de A27 ter hoogte van km 95,35) aangelegd. Deze is aangegeven op kaart 6 (bijlage IV). Dit is een inpassingsmaatregel die de ecologische inpassing van het project verbetert.
2. Het Rijk heeft het voornemen om in samenwerking met natuurbeheerders afspraken te maken over het verbeteren van de kwaliteit van de natuurgebieden "het Hilversums wasmeer" en "Heidebloem".
3. Ter beperking van lichtverstoring door langsrijdend verkeer wordt bij de toe- en afrit van de aansluiting Hilversum, ter hoogte van Hilversums Wasmeer, een voorziening aangelegd.
4. De verlichting wordt uitgevoerd conform het 'Handboek dynamische verlichting autosnelwegen (Rijkswaterstaat 2006)'. De uitstraling van het licht wordt zoveel mogelijk beperkt door het gebruik van verstrooiingsarme armaturen.
5. Ten behoeve van de sociale veiligheid wordt extra verlichting aangebracht in de acht te verlengen onderdoorgangen, mits de onderdoorgangen ten noorden van aansluiting Hilversum passeerbaar blijven voor gewone dwergvleermuis.
6. Ten behoeve van omwonenden worden bij de overgang van asfaltwegdek naar kunstwerk, fluistervoegen aangelegd.
7. Ten behoeve van het verzachten van de barrièrewerking voor de dassenpopulatie wordt ter hoogte van km 93,4 een dassentunnel aangelegd. De dassentunnel is aangegeven op de kaart 5 (bijlage IV).
8. Ten behoeve van het aspect landschap worden langs de A27 en de A1 uiteenlopende inpassingsmaatregelen getroffen. Het gaat om de volgende concrete maatregelen:
 - a. De bermen worden obstakelvrij uitgevoerd en bermsloten worden voorzien van een natuurvriendelijke oever.
 - b. Aan de westzijde van de A27 wordt ter hoogte van km 88,00 een venster van circa 100 meter gemaakt in de bestaande houtwal, als versterking zichtrelaties vanaf de weg.
 - c. De aansluiting Hilversum wordt ingevuld met heide en groepjes dennen op de landhoofden van kunstwerk KW 8a (tabel 1).
 - d. De aansluitingen Soest en Eembrugge van de A1 worden opnieuw ingericht, met nadruk op openheid en een plas-dras invulling. Bermsloten sluiten qua karakter en maat aan op het bestaande slotenpatroon.

- e. De in de autonome ontwikkeling op te heffen verzorgingsplaats De Haar (noordbaan A1 ter hoogte van km 35,60) wordt in het landschap opgenomen.
- f. Zichtbelemmerende beplanting langs de noordzijde A1 wordt verwijderd, om maximaal zicht op het Eemland te creëren.
- g. Transparante geluidsschermen worden aangebracht ter hoogte van kunstwerken, boerderijlinten en op locaties waar open landschap achter het scherm is, dit gelet op de wensen van bewoners en rekening houdend met zaken als reflectie.
- h. Er wordt begroeiing tegen (niet-transparante) geluidsschermen en keerwanden langs de A27 en de A1 aangebracht.

Artikel 11 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

- 1. Het definitieve ontwerp en de situering van de maatregelen en voorzieningen zoals opgenomen in de artikelen 1, 2 en 7 tot en met 10 (en voor zover aangegeven op de kaarten bijhorende bij het Ontwerp-Tracébesluit) kan afwijken met de volgende marges: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden ten opzichte van het ontwerp van dit Ontwerp-Tracébesluit.
- 2. Voorts kan, indien verdere (technische) uitwerking of optimalisatie dat wenselijk maakt, met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.
- 3. Afwijkingen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn slechts toelaatbaar als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a. Uit de wijzigingen vloeien geen negatieve gevolgen voort voor de omgeving.
 - b. De bij dit Ontwerp-Tracébesluit vastgestelde hogere waarden voor de geluidsbelasting worden niet overschreden en/of deze leiden niet tot nieuw vast te stellen hogere waarden.
 - c. De minimale doorgangs- en doorvaarhoogtes in tabel 1 worden in acht genomen.
 - d. Deze afwijkingen mogen niet leiden tot afwijking van de bij dit Ontwerp-Tracébesluit vastgestelde maatregelen, gericht op het terugbrengen van verwachte geluidsbelasting op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedoeld in de Wet geluidhinder.
 - e. Het ontwerp wordt uitgevoerd binnen de begrenzing van dit Ontwerp-Tracébesluit zoals aangegeven op de bijgevoegde kaarten (IV).
 - f. Er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 12 Evaluatieprogramma

De Minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in het MER A27/A1 en de in het kader van het vast te stellen Tracébesluit voorspelde milieugevolgen.

Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het meten/waarnemen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot natuurcompensatie is voldaan, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin.

De termijn, waarover de evaluatie zich uitstrekt, vangt aan vanaf het moment dat met de werkzaamheden wordt gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen. Voordat met de werkzaamheden wordt aangevangen, zal een nulmeting worden uitgevoerd, die als referentiekader zal fungeren voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet is beschreven in het MER of in rapporten van geactualiseerde onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit Ontwerp-Tracébesluit.

Artikel 13 Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven, en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de Minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 20d eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Ter invulling van het gestelde in artikel 20d eerste lid van de Tracéwet is de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leidingen is de "Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken 1999" dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN en VEWIN van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.