



Besluit (I)

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

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

**I Besluit**

Datum	juli 2014
Status	definitief

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

**I Besluit**

Datum        Juli 2014  
Status        definitief

Vastgesteld op:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU, in  
overeenstemming met de staatssecretaris van Economische  
Zaken,

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen–Maas Geesteranus

## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Midden Nederland Postbus 24094 3502 MB Utrecht
Informatie	<a href="http://www.centrumpp.nl">www.centrumpp.nl</a>
Telefoon	0800 – 8002
Uitgevoerd door	
Datum	Juli 2014
Status	Tracébesluit
Documentnummer	HB2432523
Versienummer	Definitief

## Inhoudsopgave

I	Tracébesluit.....	7
II	Indienen beroep.....	17
III	Toelichting .....	21
1	Inleiding .....	22
1.1	Inleiding .....	22
1.2	Aanleiding tot het project .....	22
1.3	Historie van het project.....	23
1.4	Wettelijk kader en gevolgde procedure .....	23
1.5	Relatie met andere verkeersprojecten in de omgeving .....	24
1.6	Beroep .....	28
1.7	Leeswijzer.....	28
2	Bereikbaarheid en verkeersprognoses .....	29
2.1	Inleiding .....	29
2.2	Motivatie spitsstrook aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.....	30
2.3	Uitgangspunten van de verkeersberekeningen.....	31
2.4	Verkeerskundige effecten hoofdwegenet.....	32
2.5	Effecten op onderliggend wegennet, verkeersprestatie.....	35
2.6	Conclusie .....	35
3	Uitgangspunten en beschrijving van de infrastructurele maatregelen .....	37
3.1	Inleiding .....	37
3.2	Projectsituatie .....	37
3.3	Tijdelijke fasering zuidbaan A1 .....	37
3.4	Dwarsprofiel.....	38
3.5	Kunstwerken .....	39
3.6	Grondkerende constructies .....	39
3.7	Kabels en leidingen .....	39
3.8	Aansluitingen en verzorgingsplaatsen .....	39
3.9	Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling .....	41
3.10	Bouw.....	42
3.11	Kaarten .....	43
4	Verkeersveiligheid en externe veiligheid .....	44
4.1	Inleiding .....	44
4.2	Verkeersveiligheid .....	44
4.3	Externe veiligheid.....	45
5	Geluid, lucht en verlichting.....	47
5.1	Inleiding .....	47
5.2	Geluid .....	47
5.3	Lucht .....	55
5.4	Verlichting .....	57
6	Natuur (flora, fauna en ecologie).....	58
6.1	Inleiding .....	58
6.2	Gebiedsbescherming.....	58
6.3	Soortenbescherming.....	67
6.4	Maatregelen .....	70
6.5	Conclusies .....	73
7	Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	75
7.1	Landschap .....	75
7.2	Cultuurhistorie.....	78
7.3	Archeologie .....	78
8	Bodem en water .....	80
8.1	Bodem .....	80

8.2	Water.....	80
8.3	Conclusies bodem en water.....	82
9	Verdere procedure.....	83
10	Wijzigingen tussen Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit.....	88
	Afkortingen .....	91
	Begrippenlijst.....	93
	Overzicht bijlagen (V) .....	95



## I Tracébesluit

Gelet op artikel 9, eerste lid van de Tracéwet stel ik in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische zaken het Tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg vast.

Dit 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 Tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg bestaat uit het Besluit (I), Kaarten (IV), bijlage 1 'Overzicht van de vastgestelde hogere waarden geluid' en bijlage 2 'Overzicht van de uit te voeren maatregelen voor de waterhuishouding' van de Bijlagen (V). Indien Beroep (II), de Toelichting (III), de Bijlagen 3 t/m 21 (V) en de Nota van Antwoord (VI) dienen ter onderbouwing van het 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- km 39,30). Deze zijn weergegeven op de Kaarten (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. Op de A27 wordt tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven een middenberm gerealiseerd van 3,60 meter breed ter hoogte van km 83,10 welke vanaf km 84,05 oploopt naar een breedte van 15,50 meter ter hoogte van km 85,00.
  - d. 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 95,40 en km 95,70 wordt de middenberm teruggebracht naar minimaal 8,50 meter. 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 38,70) met twee rijstroken wordt verbreed.
  - i. Ter hoogte van verzorgingsplaats De Slaag gaat de hoofdrijbaan, bij km 36,90, terug van vier naar drie rijstroken. Vlak voor de toerit van de aansluiting Bunschoten-Spakenburg gaat de hoofdrijbaan, ter hoogte van km 39,10, terug van drie naar twee rijstroken en ter hoogte van km 39,30 wordt aangesloten op het bestaande tracé.
  - ii. Indien ten tijde van de realisatie van dit Tracébesluit op de zuidbaan tussen aansluiting Bunschoten en knooppunt Hoevelaken een derde rijstrook aanwezig is, zal de in lid a onder i genoemde situatie vervallen. Hiervoor in de plaats gaat ter hoogte van de afrit van aansluiting Bunschoten-Spakenburg, bij km 38,70 de hoofdrijbaan terug van vier naar drie rijstroken. Ter hoogte van 39,30 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.

## Artikel 2 Overige infrastructurale voorzieningen en overige aanpassingsmaatregelen

De volgende overige infrastructurale voorzieningen (lid 1 tot en met 4) en overige aanpassingsmaatregelen (lid 5 en lid 6) worden gerealiseerd. Deze zijn weergegeven op de Kaarten (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. Aansluiting Bilthoven  
Op de A27 wordt de aansluiting Bilthoven gewijzigd. De bestaande ovonde wordt vervangen door een met verkeerslichten geregeld kruispunt.
3. Aansluiting Bunschoten  
Op de A1 wordt de toerit van aansluiting Bunschoten aan de noordzijde gewijzigd. De bestaande tweede rijstrook wordt verlengd.
4. Aansluitingen en verzorgingsplaatsen  
De toe- en afritten van de overige 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.
5. 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 Kaarten (IV).

**Tabel 1**  
Kunstwerken

Nr.	Kunstwerk (KW)	Locatie (km)	Minimale Doorrij/- vaarhoogte	Ingreep
1	Eindhovenreef/ 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: 84,05	Oostzijde: n.v.t. Westzijde: 4,15 meter	Oostzijde kunstwerk niet aangepast. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,0 meter.
3/3a	Nieuwe Weteringseweg	A27: 86,14	4,6 meter	Kunstwerk wordt vervangen. Breedte 37,2 meter, lengte 60,6 meter.
4	Dorpsweg	A27: 88,08	Oostzijde: 4,35 meter Westzijde: 4,35 meter	Oostzijde kunstwerk wordt verbreed met 7,0 meter. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 6,0 meter.
5	Vuurse Dreef	A27: 90,42	Oostzijde: 4,6 meter Westzijde: 4,6 meter	Oostzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,0 meter. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 6,0 meter.
6	Fietsbrug	A27: 91,34	4,6 meter	Kunstwerk wordt vervangen.
7	Hilversum-Zuid	A27: 92,86	N.v.t.	Kunstwerk vervalst.

Nr.	Kunstwerk (KW)	Locatie (km)	Minimale Doorrij/- vaarhoogte	Ingreep
7a	Verbindingslus Hilversum – A27 richting knooppunt Eemnes	A27: ter hoogte van 93, 20	N.v.t.	Kunstwerk vervalt.
8	Hilversum-Noord	A27: 93,37	N.v.t.	Kunstwerk vervalt.
8a	Hilversum	A27: 93,67	4,6 meter	Nieuw kunstwerk wordt gerealiseerd. Lengte 83,8 meter, breedte 24,5 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: 4,6 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 45,0 meter.
12	Weg over Anna's Hoeve	A27: 96,07	Oostzijde: n.v.t. Westzijde: 4,6 meter	Oostzijde kunstwerk wordt niet aangepast. Westzijde kunstwerk wordt verbreed met 2,8 meter.
14	Wakkerendijk	A1: 31,05	Minimaal 4,6 meter	Noordzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,0 meter. Zuidzijde kunstwerk wordt niet aangepast.
15	Eemweg / Bisschopsweg	A1: 34,51	Zuidzijde: 4,6 meter Noordzijde: bij nieuw te realiseren kunstwerk minimaal gelijk aan bestaand kunstwerk	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 4,5 meter. Voor de noordelijke parallelweg 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 vaarweg klasse III blijft ongewijzigd: breedte x hoogte 12 meter x 7 meter bij waterstand NAP -0,2 meter (zomerpeil).	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 8,0 meter. Aan de noordzijde wordt het bestaande dek gehandhaafd. Voor de noordelijke parallelweg 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: 4,1 meter Noordzijde: n.v.t.	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 8,6 meter. Noordzijde kunstwerk wordt niet aangepast.
18	Eemlandse wetering	A1: 36,30	n.v.t.	Zuidzijde kunstwerk wordt verbreed met 2,3 meter. Noordzijde kunstwerk wordt niet aangepast
19	Amersfoortseweg/ Bunschoterstraat	A1: 38,75	Zuidzijde: minimaal 4,4 meter. Noordzijde: minimaal 4,4 meter	Zuidzijde kunstwerk wordt aan de middenbermszijde aangepast en aan de zuidzijde met 4 meter verbreed. Noordzijde kunstwerk wordt verbreed met 12,6 meter.

## 6. 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 33,55 – 33,69
A1 Zuidbaan	Km 34,82 – 35,07
A1 Noordbaan	Km 34,53 – 34,58
A1 Noordbaan	Km 34,55 – 34,56

**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 motorvoertuigen op elk van de drie rijstroken van het wegvak, waar de spitsstrook gelegen is, per uur meer dan 1350 voertuigen bedraagt. De spitsstrook wordt na openstelling weer gesloten als op één van deze drie rijstroken het aantal motorvoertuigen per uur lager is dan 1350 voertuigen.
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 de 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 openbare verlichting worden aangebracht. Tevens wordt een detectiesysteem aangebracht voor langzaam rijdende voertuigen.
4. Vluchtruimte: ter hoogte van km 84,60 wordt een vluchthaven aangelegd.
5. Geleideconstructie: op het traject van de spitsstrook wordt in de rechter berm een geleideconstructie 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 97,73.
  - b. de A1 noord- en zuidzijde van km 30,05 – km 40,08.
 Er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van zeer open asfaltbeton (ZOAB) aangebracht op:
  - c. knooppunt Eemnes, zuidelijke verbindingsboog A27/A1, A27 km 97,4 r – A1 km 30,15 m  
Er wordt een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van dunne deklaag B aangebracht op:
  - d. de nieuwe verbindingsweg (N201) van aansluiting Hilversum vanaf 120 meter van de aansluiting tot 50 meter voor het kruispunt met de Diependaalselaan.
2. Er worden bestaande geluidsschermen behouden, vervangen of verplaatst. Daarnaast worden nieuwe geluidsschermen gerealiseerd. In tabel 3 zijn de geluidsschermen weergegeven. Alle nieuwe of te vervangen schermen worden aan de rijkswegzijde absorberend uitgevoerd. Dit wordt bereikt door de schermen onder een hoek van 20 graden achterover te zetten. Schermen waarbij geluidreflecties ten gevolge van andere bronnen kunnen optreden, worden aan de bewonerszijde voor het niet-transparante deel (zie hiervoor Tabel 4 van artikel 10) in absorberend materiaal uitgevoerd. Alle geluidsschermen zijn tevens weergegeven op de Kaarten (IV).

**Tabel 3**  
Geluidsschermen

Schermmaatregel A27	Ligging	Begin km	Eind km	Lengte (m)	Hoogte (m)
Groenekan oost, nieuw langs afrit	oost	83,460g	83,600g	140	2
Groenekan oost, nieuw	oost	83,550	83,570	20	5
Groenekan oost, bestaand handhaven	oost	83,570	84,080	510	*
Groenekan oost, vervanging	oost	84,080	84,340	260	4
Groenekan west, vervanging **	west	83,890	84,085	195	3
Groenekan west, nieuw **	west	84,085	84,885	800	7
Maartensdijk oost, vervanging	oost	87,620	88,270	650	3
Maartensdijk west, nieuw **	west	87,925	88,185	260	3
Hollandsche Rading west, nieuw **	west	89,165	90,540	1.375	3
Hollandsche Rading oost, vervanging **	oost	89,500	90,500	1.000	6
	oost	90,500	90,600	100	5
Hilversum (De Stad Gods), verplaatsen	west	94,880	95,435	555	3
Groeneveld, verplaatsen	oost	96,225	97,035	810	3
Eemnes Goijergracht, bestaand handhaven	west	96,500	97,180	680	*

Schermmaatregel NoMo	Ligging	Begin km	Eind km	Lengte (m)	Hoogte (m)
Lage Vuurscheweg, Hilversum, nieuw	oost	93,833	93,916	83	2
Schermmaatregel A1	Ligging	Begin km	Eind km	Lengte (m)	Hoogte (m)
Baarn, nieuw	zuid	31,830	34,710	2880	2
Baarn, nieuw	zuid	34,710	34,960	250	3
Schermmaatregel NoMo	Ligging	Begin km	Eind km	Lengte (m)	Hoogte (m)
Oud Eemnesserweg, Eemnes, nieuw	zuid	30,210	30,270	60	3
Wakkerendijk, Eemnes, nieuw	noord	30,924	31,100	176	2
Zuidereind, Baarn, nieuw	noord	34,776	34,863	87	2

\* deze bestaande schermen hebben een wisselende hoogte.

\*\* deze schermen worden tweezijdig absorberend uitgevoerd.

3. In dit 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 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 aanpassing betreft:

- De hogedruk aardgastransportleiding van Gasunie van km 36,20 tot km 37,90 (ter hoogte van de verzorgingsplaats De Slaag) parallel aan de zuidzijde van de A1. De hogedruk aardgastransportleiding wordt (gedeeltelijk) in zuidelijke richting verlegd.

#### **Artikel 8 Maatregelen voor de waterhuishouding**

Ten behoeve van de waterhuishouding worden maatregelen getroffen die zijn opgenomen in bijlage 2 van het document Bijlagen (V). Bijlage 2 maakt onderdeel uit van dit Tracébesluit. In de gebieden die op de Kaarten (IV) zijn aangeduid als "watercompensatie" zal in totaal 86529 vierkante meters waterberging worden ingepast.

#### **Artikel 9 Mitigerende en compenserende maatregelen**

1. Compensatie Boswet

In overeenstemming met de tussen de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat en de toenmalige Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij gesloten 'Samenwerkingsovereenkomst Boswet' wordt gecompenseerd:

- de kap van 8,04 hectare bos, bomenrijen met in totaal een lengte van 1767 meter, en 7 solitaire bomen 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;
- de kap van 0,15 hectare bos en 110 solitaire bomen die plaatsvindt vanwege de realisatie van extra watercompensatie;
- de beplanting die vanwege de realisatie van de volgens dit besluit te nemen maatregelen (eventueel) verwijderd moet worden;
- de compensatie zal grotendeels plaatsvinden binnen de plangrens van het besluit in bermen en ter versterking van bestaande houtwallen. Daarnaast zal compensatie

plaatsvinden op de plek van de huidige aansluiting Hilversum. In totaal wordt 9,9 hectare en 186 meter bomenrij aan compensatie gerealiseerd.

2. Compensatie Ecologische Hoofdstructuur  
Vanwege aantasting van bestaande Ecologische Hoofdstructuur (EHS) langs de A27 (1,73 hectare) wordt in totaal 2,3 hectare EHS gecompenseerd, waarbij is inbegrepen een voor deze compensatie geldende kwaliteitstoelage. Deze compensatie wordt gerealiseerd ter hoogte van de aansluiting Hilversum en de Eemmondig.
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 (IV);
  - b. de functionaliteit van de huidige voorziening voor dassen bij Aansluiting Bilthoven dient teruggebracht te worden tussen km 86,14 en km 86,17. De exacte locatie kan worden bepaald in de realisatiefase, onder voorwaarde van behoud van functionaliteit als mitigerende maatregel.
  - c. daar waar ten tijde van de aanleg gewerkt wordt in en nabij leefgebied van de beschermde soorten das, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, watervleermuis, levendbarende hagedis, hazelworm, ringslang, kleine modderkruiper, grote modderkruiper, bittervoorn en platte schijfhoren, wordt dit gedaan aan de hand van ecologische werkprotocollen;
  - d. 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 de Kaarten (IV). Dit is een inpassingsmaatregel die de ecologische inpassing van het project verbetert.
2. Ter beperking van lichtverstoring door langsrijdend verkeer wordt bij de toe- en afrit van de aansluiting Hilversum, ter hoogte van Hilversums Wasmere, een voorziening aangelegd.
3. De verlichting wordt uitgevoerd conform het 'Uitvoeringskader Verlichting 2013 (Rijkswaterstaat)'.
4. Ten behoeve van de sociale veiligheid wordt extra verlichting aangebracht in de te verlengen onderdoorgangen waar reeds verlichting aanwezig is, mits de onderdoorgangen ten noorden van aansluiting Hilversum passeerbaar blijven voor gewone dwergvleermuis.
5. Ten behoeve van omwonenden en de natuur worden bij de overgang van asfaltwegdek naar kunstwerk, fluistervoegen aangelegd.
6. 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 (IV).
7. 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 bermten worden obstakelvrij uitgevoerd en bij de bermloten wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk opnemen van een natuurvriendelijke oever.
  - b. De aansluiting Hilversum wordt ingevuld met heide en groepjes dennen op de landhoofden van kunstwerk KW 8a (tabel 1).
  - c. De aansluitingen Soest en Eembrugge van de A1 worden opnieuw ingericht, met nadruk op openheid en een plas-dras invulling. Bermloten sluiten qua karakter en maat aan op het bestaande slotenpatroon.

- d. De in de autonome ontwikkeling op te heffen verzorgingsplaats De Haar (noordbaan A1 ter hoogte van km 35,60) wordt in het landschap opgenomen.
- e. Zichtbelemmerende beplanting langs de noordzijde A1 wordt verwijderd, om maximaal zicht op het Eemland te creëren.
- f. Tegen niet-transparante delen van geluidsschermen en keerwanden langs de A27 en de A1 wordt begroeiing aangebracht.
- g. De volgende geluidsschermen, waarvan in Tabel 3 van artikel 6 de ligging, lengten en hoogten zijn aangeduid, worden geheel dan wel deels transparant uitgevoerd:

**Tabel 4**

Transparantie  
geluidsschermen

<b>Schermmaatregel A27</b>	<b>Ligging</b>	<b>Transparant</b>
Groenekan west, vervanging	west	Bij kruising Groenekanseweg bovenste 2 meter
Groenekan west, nieuw	west	Gehele lengte bovenste 4 meter
Maartensdijk oost, vervanging	oost	Bij kruising Dorpsweg bovenste 2 meter
Maartensdijk west, nieuw	west	Bij kruising Dorpsweg bovenste 2 meter
Hollandsche Rading west, nieuw	west	Bij kruising Vuurse Dreef bovenste 2 meter
Hollandsche Rading oost, vervanging	oost	Bij kruising Vuurse Dreef bovenste 5 meter. Daar buiten gehele lengte bovenste 2 meter.
(van km 90,500 tot km 90,600) *	oost	Gehele lengte bovenste meter
<b>Schermmaatregel A1</b>	<b>Ligging</b>	
Baarn, nieuw (van km 31,830 tot km 34,710) *	zuid	Vanaf 34,300 tot 34,710 geheel
Baarn, nieuw (van km 34,710 tot km 34,960) *	zuid	Geheel
<b>Schermmaatregel NoMo</b>	<b>Ligging</b>	
Wakkerendijk, Eemnes, nieuw	noord	Bij kruising Wakkerendijk geheel
Zuidereind, Baarn, nieuw	noord	Geheel

\* Ter verduidelijking is bij dit scherm de in Tabel 3 opgenomen kilometrering nogmaals aangeduid.

#### **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 Tracébesluit) kunnen afwijken met de volgende marges: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden ten opzichte van het ontwerp van dit 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 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 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 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 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 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 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag voor schadevergoeding is de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van overeenkomstige toepassing. 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.

## **Artikel 14      Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet**

Op dit Tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.



Dit is een uitgave van

**Rijkswaterstaat**

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

0800 - 8002

(gratis, dagelijks 06.00 - 22.30 uur)

juni 2014 | MN0614ZB001