



4 Aandacht voor natuur: flora en fauna

De natuur wordt in de huidige situatie sterk belast. Om de natuur meer ruimte te geven worden bij de aanpassingen aan de A27 en A1 maatregelen meegenomen om bestaande knelpunten voor flora en fauna te verminderen of weg te nemen.

Meerwaarde voor het hele gebied

De natuur rondom de A27 en de A1 is versnipperd. Knooppunt Eemnes en de autosnelwegen A27 en A1 werken hierbij als barrière. De aanpassingen van de A27 en A1 bieden mogelijkheden om deze versnippering tegen te gaan. Zo wordt op de A27 ter hoogte van Hilversum een ecologische verbinding (Monnikenberg) gerealiseerd. Samen met de aanpassing van de aansluiting bij Hilversum

– waarbij de aansluitingslussen worden aangepast waardoor deze veel minder ruimte in beslag nemen – zorgt dit voor het verminderen van de barrièrewerking en is er meer ruimte voor natuur. Daarnaast worden op de A1 de twee delen van de ecologische verbinding De Eem met elkaar verbonden. Uiteindelijk wordt er meer natuur bijgevoegd dan dat er door het project A27/A1 verloren gaat. Met het project worden ook maatregelen genomen om de in het gebied levende dieren te beschermen. Zo worden langs de A27 bij Maartensdijk twee dassentunnels verlengd. Daarnaast worden twee nieuwe dassentunnels aangelegd (onder de A27 en A1).

5 Aanpak OTB/MER A27/A1

Het project A27/A1 doorloopt de verkorte Tracé-wetprocedure. Dit betekent dat betrokkenen op diverse momenten hun mening kunnen geven. Ook zijn de bepalingen van de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Deze wet beoogt besluitvormingsprocedures van infrastructurele projecten en bouwprojecten te versnellen en te vereenvoudigen.

Procedure

Het project A27/A1 is van start gegaan met het opstellen van een Startnotitie. De eerste inspraakronde vond plaats in mei 2008, na de publicatie van de Startnotitie. Belanghebbenden konden aangeven op welke alternatieven en milieueffecten het onderzoek naar de verbreding van de A27/A1 zich zou moeten richten. De uitkomsten hiervan zijn gebruikt bij het opstellen van het Milieueffectrapport (MER). Hierin wordt het voorkeursalternatief vergeleken met de toekomstige situatie als er niets gedaan zou worden. Het voorkeursalternatief is verder uitgewerkt in het Ontwerp-tracébesluit.

Vervolg

Om iedereen de kans te geven op het OTB/MER te reageren, ligt het OTB/MER vanaf 12 november 2010 zes weken ter inzage o.a. in de gemeentehuizen van de betrokken gemeenten. Het OTB/MER en bijbehorende stukken zijn in deze periode ook te downloaden via de website van het Centrum Publieksparticipatie www.centrumpp.nl en www.ikgaverder.nl.

Reageren

Inspreken op het Ontwerp-tracébesluit is mogelijk door een brief te sturen aan:

Centrum Publieksparticipatie
A27/A1
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt uw zienswijze ook via internet versturen: www.centrumpp.nl. De reacties moeten uiterlijk op 23 december 2010 binnen zijn.

Tracébesluit

Aan de hand van de binnengekomen reacties op het Ontwerp-tracébesluit neemt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit. Alléén belanghebbenden die op het Ontwerp-tracébesluit hebben gereageerd, kunnen tegen het Tracébesluit in beroep gaan bij de Raad van State.

Realisatie

De realisatie van het gehele project vindt volgens de huidige planning plaats tussen 2012 en 2015. Op welk moment er binnen die periode precies op welke plekken wordt gewerkt, is nu nog niet bekend. Dit zal in een later stadium in samenspraak met de aannemer die het project gaat uitvoeren worden ingevuld. Een belangrijk uitgangspunt bij de uitvoering is om zo min mogelijk hinder te veroorzaken voor het verkeer op de A27/A1 én de (directe) omgeving.

Zo is de procedure:

1. Startnotitie (2008)
2. Inspraak en advies
3. OTB/MER (2010)
4. Inspraak
5. Tracébesluit (2011)
6. Beroep
7. Realisatie (2012-2015)

VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland

Binnen VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland, hebben diverse lokale en regionale overheden de handen ineengeslagen om aan oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek te werken.

De volgende partijen werken samen in VERDER: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, Bestuur Regio Utrecht (BRU), Regio Amersfoort, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum en Gemeente Utrecht.

Contactgegevens:
info@ikgaverder.nl
www.ikgaverder.nl

Colofon

Uitgave: november 2010
Tekstredactie: Van Zandbeek communicatie & creatie
Opmaak: Van Zandbeek communicatie & creatie
Fotografie: Roeland van Santbrink

Aan de teksten in deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.



Mobiliteit in Midden-Nederland

↑ verder

1 Inleiding

Binnen het programma VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland, werken Rijk en regionale overheden samen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland. De verwachte toename van verkeer zet de bereikbaarheid van de regio de komende jaren verder onder druk. En dat terwijl de huidige situatie al veel knelpunten kent. VERDER kijkt naar alle mogelijke oplossingen, zoals verbetering van het openbaar vervoer, maatregelen voor fietsers, het vrachtverkeer én de uitbreiding van wegen. VERDER ontwikkelt hiervoor een samenhangend maatregelenpakket. Het gaat hierbij om 'en-en' en niet om 'of-of'. Samen – elkaar versterkend – gaan deze oplossingen ervoor zorgen dat de regio ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar blijft.

A27/A1

Eén van de onderdelen van het programma VERDER is de aanpak van de autosnelwegen A27/A1. Zowel richting Utrecht als richting Hilversum staan op de A27 bijna dagelijks files. Ook de A1 tussen Hilversum en Amersfoort kent veel knelpunten. Dit is nadelig voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling van de regio. Het streven is om de bereikbaarheid in Midden-Nederland in de

periode tot 2020 en daarna te verbeteren. Om dit te realiseren wordt binnen het programma VERDER gewerkt aan een Tracébesluit voor de A27/A1. Specifiek gaat het dan om de A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes, het knooppunt zelf en de A1 tussen knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten-Spakenburg. Het Ontwerp-tracébesluit / Milieueffectrapportage (OTB/MER) A27/A1 is een voorbereidende stap op weg naar de oplossing.

Het programma VERDER bestaat naast de A27/A1 uit:

- ◆ een pakket met maatregelen voor openbaar vervoer, fiets- en mobiliteitsmanagement;
- ◆ een studie over de aanpassing van knooppunt Hoewelaken;
- ◆ een studie over de aanpassing van de Ring Utrecht.

2 Wat gaat er gebeuren?

A27

De A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes krijgt in beide richtingen een extra rijstrook. Dit betekent dat er in beide richtingen drie rijstroken komen.

Op de A27 wordt in de middenberm ruimte gereserveerd voor een eventuele OV-verbinding of vierde rijstrook. Binnen de planstudie A27/A1 valt alleen het reserveren van deze ruimte. Voor het eventueel gebruiken ervan is een nieuwe procedure nodig.

Op de oostelijke rijbaan van de A27 komt een spitsstrook tussen Utrecht-Noord en Bilthoven.

De aansluiting Hilversum op de A27 wordt aangepast. Door deze aanpassing neemt de verkeersveiligheid toe en komt er ruimte vrij voor natuur en landschap.

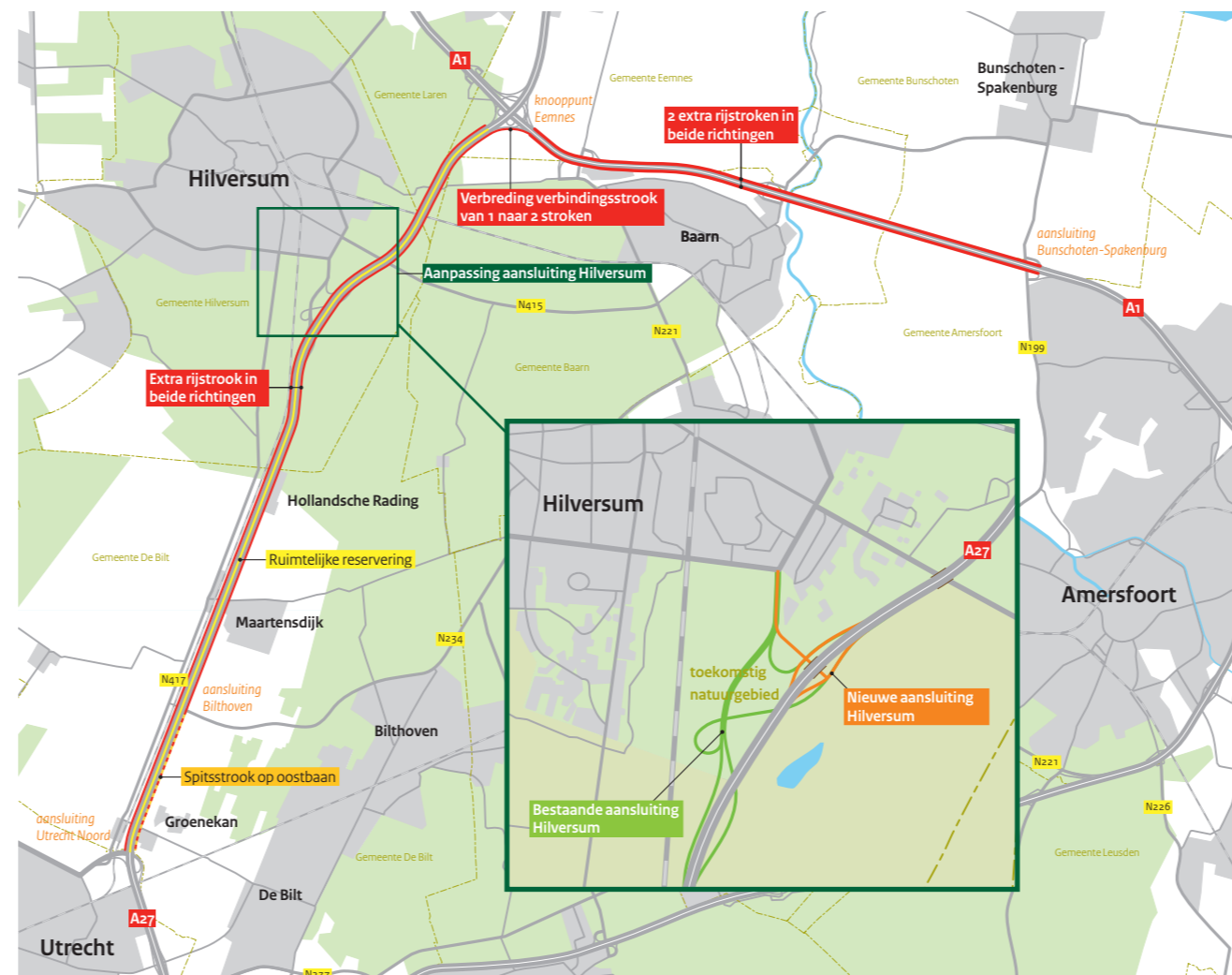
Knooppunt Eemnes

In knooppunt Eemnes wordt de verbingsboog van de oostbaan van de A27 met de A1 naar Amersfoort verbreed van één naar twee rijstroken.

A1

Tussen knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten wordt de A1 in beide richtingen uitgebreid van twee naar vier rijstroken.

Maatregelen A27/A1



3 Geluidshinder en luchtkwaliteit

De vier hoofdalternatieven

Met de aanpassingen aan de A27 en de A1 zal de bereikbaarheid van de regio verbeteren. De aanpassingen hebben ook invloed op de leefbaarheid in Midden-Nederland. Daarom is het van belang om aandacht te besteden aan de geluids- en luchtkwaliteit in de omgeving. Binnen de wettelijke mogelijkheden en vereisten worden hier maatregelen voor genomen.

Geluidshinder

Bij de aanleg of aanpassing van een weg is de Wet geluidhinder leidend. Deze wet beschrijft de toelaatbare normen van geluidsoverlast. Bij het project A27/A1 komen maatregelen om de geluidshinder voor omwonenden binnen de normen van de wet te houden.

Over de gehele lengte van het traject wordt geluidsreducerend tweelaags zeer open asfalt beton (2-laags ZOAB) aangebracht. Er komen geluidsarme fluistervoegen op alle voegovergangen bij viaducten. De meeste bestaande geluidsschermen worden vervangen. Daarnaast worden er nieuwe geluidsschermen geplaatst ter hoogte van Maartensdijk-West, Hollandsche Rading-West, Baarn en Eemnes.

Ondanks deze maatregelen zal de geluidsbelasting bij een aantal woningen hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen wordt een zogenaamde 'hogere waarde' vastgesteld. Als het Tracébesluit onherroepelijk is, zal bij deze woningen een apart bouwkundig onderzoek worden ingesteld om te bepalen of en zo ja welke aanvullende gevelisolatiemaatregelen noodzakelijk zijn. De bewoners om wie het gaat, hebben voor het ter visie gaan van het Ontwerp-tracébesluit een brief ontvangen met een toelichting op de procedure.

Luchtkwaliteit

Het project A27/A1 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit is een samenwerkingsprogramma van Rijk, provincies en gemeenten. In het NSL staan alle nationale, regionale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en projecten die de luchtkwaliteit beïnvloeden. Door de maatregelen uit het NSL zal de luchtkwaliteit in heel Nederland in 2015 voldoen aan de grenswaarden. Meer informatie over het NSL is te vinden op www.rijksoverheid.nl/luchtkwaliteit.

Geluidsmaatregelen A27/A1

