



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nota van Wijziging 2020

Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Nota van Wijziging 2020

A27/A12 Ring Utrecht

Datum	November 2020
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijkswaterstaat Midden Nederland Postbus 2232 3500 GE Utrecht
Informatie	www.a27a12ringutrecht.nl
Telefoon	0800 – 8002
E-mail	ring.utrecht@rws.nl
Uitgevoerd door	drs. R.J. Jonker (Sweco Nederland B.V.)
Status	Definitief

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Van ontwerp-Tracébesluit 2016 naar Tracébesluit 2020	5
1.2	Herkomst van de wijzigingen	6
1.3	Actualisatie van de milieueffectrapportage (m.e.r.)	7
1.4	Overzicht van wijzigingen	8
1.5	Rapportstructuur	9
1.6	Leeswijzer Nota van Wijziging	10
2	Wijzigingen van het tracébesluit	11
2.1	Inleiding en beschrijving op hoofdlijnen van de aanpassingen	11
2.2	Wijzigingen in de besluittekst van het tracébesluit	11
2.3	II Wijzigingen in de bijlagen bij het Tracébesluit 2020	12
2.4	III instellen beroep	13
2.5	IV Wijzigingen op de overzichtskaart en detailkaarten.	13
2.6	Wijzigingen op de toelichting	13
2.7	Overzicht van wijzigingen in de kaarten van het tracébesluit	16
3	Wijzigingen van maatregelen	22
3.1	Inleiding	22
3.2	Legenda bij kaartuitsneden	22
3.3	Wijzigingen met betrekking tot het plangebied	24
3.4	Wijzigingen met betrekking tot het ontwerp van de snelweg	24
3.5	Wijzigingen met betrekking tot geluidschermen	24
3.6	Wijzigingen in de maatregelen voor Natura 2000-compensatie	32
3.7	Wijzigingen in de maatregelen voor NNN-compensatie	32
3.8	Wijzigingen in maatregelen voor boscompensatie/ compensatie van houtopstanden	33
3.9	Aanpassingen maatregelen Fauna	52
3.10	Veranderingen in maatregelen voor watercompensatie	57
3.11	Maatregelen ten behoeve van de aanleg	76
3.12	Lokale inpassingsmaatregelen	83
4	Wijzigingen als gevolg van gewijzigde regelgeving	90
4.1	Inleiding	90
4.2	Spoedwet Aanpak Stikstof	90
4.3	Wet natuurbescherming	91
4.4	Erfgoedwet	92
Bijlage	1 Kaarten met te kappen houtopstanden	93

1 Inleiding

1.1 Van ontwerp-Tracébesluit 2016 naar Tracébesluit 2020

Het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 (Tracébesluit 2020) is noodzakelijk geworden door de vernietiging door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2016 (Tracébesluit 2016) en het wijzigings-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2018 (wijzigings-Tracébesluit 2018)¹. Deze eerdere besluiten zijn vernietigd aangezien deze mede waren gebaseerd op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Door de Raad van State-uitspraak van 29 mei 2019², over het PAS zijn, naast het PAS zelf, ook de op het PAS gebaseerde besluiten juridisch niet houdbaar gebleken.

Er zijn in het ontwerp van de A27/A12 zoals vastgelegd in het Tracébesluit 2020 vrijwel geen verschillen met het ontwerp zoals dat in 2016 is beschreven in het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2016 (ontwerp-Tracébesluit 2016). De wijzigingen die er zijn, betreffen vooral inpassende en mitigerende maatregelen en een verdere uitwerking van de realisatie.

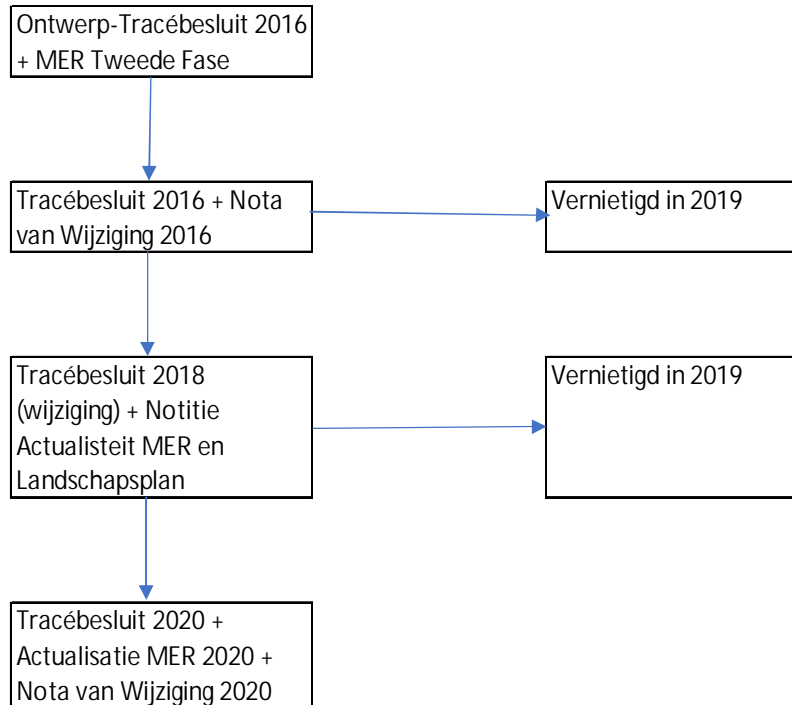
Het nieuwe Tracébesluit 2020 is gebaseerd op het ontwerp-Tracébesluit 2016. Het Tracébesluit 2016 (en het wijzigings-Tracébesluit 2018) is vernietigd omdat dit besluit voor stikstof op het PAS was gebaseerd. Dit programma kan niet meer worden gebruikt in relatie tot stikstof. Met het nieuwe Tracébesluit 2020 wordt dit hersteld middels een project-specifieke beoordeling. Tevens bevat het Tracébesluit 2020 een aantal overige wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit 2016, op basis van actuele inzichten. Deze wijzigingen leiden niet tot een wezenlijk ander plan. De wijzigingen zijn beschreven in deze geactualiseerde Nota van Wijziging 2020. Tevens is de Nota van Antwoord – waar relevant - aangepast naar aanleiding van de wijzigingen.

Opzet Nota van Wijziging 2020

De Nota van Wijziging 2020 volgt de opzet zoals die ook is toegepast voor de Nota van Wijziging 2016. Aanvullend aan deze Nota is er in het kader van de milieueffectrapportage een MER Actualisatie 2020 opgesteld en zijn er oplegnotities opgesteld voor een aantal deelrapporten die onderdeel uitmaken van het MER Tweede Fase A27/A12 Ring Utrecht (2016). Ook is een aantal deelrapporten integraal vernieuwd.

¹ Kenmerk 201701683/6/R3

² kenmerk 201506170/2/R2, 201506807/4/R2, 201506815/3/R2 en 201506818/3/R2



1.2 Herkomst van de wijzigingen

Een aantal van de zienswijzen op het ontwerp-Tracébesluit 2016 bevat voorstellen voor concrete en locatiespecifieke aanpassingen. Deze voorstellen hebben in een aantal gevallen geleid tot aanpassing van het tracébesluit. Deze wijzigingen waren al opgenomen in het vernietigde Tracébesluit 2016 en zijn bestendig in het Tracébesluit 2020. Wijzigingen zijn niet alleen gebaseerd op zienswijzen, maar ook op een verdere uitwerking van het ontwerp en de wijze van aanleg van het project.

Ten tweede is een aantal errata in het ontwerp-Tracébesluit 2016 en bijbehorende bijlagen geconstateerd. Ook is een aantal aanbevelingen gedaan om een verdere aanvulling dan wel verduidelijking toe te voegen. Ook deze wijzigingen waren al opgenomen in het vernietigde Tracébesluit 2016/wijzigings-Tracébesluit 2018 en zijn bestendig in het Tracébesluit 2020.

Ten derde zijn er tussen het ontwerp-Tracébesluit 2016 en het Tracébesluit 2020 wijzigingen opgetreden in de geldende wet- en regelgeving, die hebben geleid tot aanpassingen in de toelichting. Ook zijn er wettelijke en beleidsmatige ontwikkelingen geweest die hebben geleid tot de noodzaak om berekeningen te actualiseren (verkeer, luchtkwaliteit, stikstof).

De Nota van Wijziging 2020 heeft daarmee de volgende indeling.

- A: Wijziging van maatregelen, deels als reactie op ingediende zienswijzen, inclusief verwerking van errata (hoofdstuk 3)
- B: Wijzigingen als gevolg van veranderde/geactualiseerde regelgeving (hoofdstuk 4)

De aanpassingen betreffen géén wijzigingen in de voorgestelde structuur van het hoofdwegennet en de aansluitingen op het onderliggend wegennet. De aanpassingen betreffen voornamelijk wijzigingen in de mitigerende en compenserende maatregelen: deze werken door in de landschappelijke inpassing, geluidmaatregelen, de bomcompensatie en de waterstructuur rondom de snelwegen. Tevens zijn er aanpassingen in de noodzakelijke werkterreinen voor de aanleg van het project. De aanpassingen liggen verspreid over het gehele plangebied.

1.3 Actualisatie van de milieueffectrapportage (m.e.r.)

Het milieueffectrapport (MER) tweede Fase, dat gelijktijdig met het ontwerp-tracébesluit 2016 ter visie is gegaan, is getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.).

De Commissie m.e.r. heeft op 24 augustus 2016 haar toetsingsadvies over het MER Tweede Fase uitgebracht. De Commissie m.e.r. oordeelt daarbij als volgt³:

“De Commissie heeft waardering voor de zorgvuldige wijze waarop de volledige m.e.r.-procedure is doorlopen voor dit langlopende en complexe project. Het totale MER bevat veel informatie van hoge kwaliteit, wat niet ten koste is gegaan van de toegankelijkheid. De milieuinformatie uit het MER heeft ook een duidelijke rol gehad bij de planontwikkeling. Uit het MER blijkt dat de leefomgevingsdoelstelling niet overal wordt behaald maar dat het dubbeldoel wel heeft geleid tot een evenwichtige benadering van zowel het verkeerskundige aspect als de kwaliteit van de (leef)omgeving.”

De Commissie m.e.r. heeft een aantal aanbevelingen gedaan. Dit betreft de verdroginggevoelige natuur nabij de folie onder de A27, de effecten voor archeologie en het op te stellen evaluatie – en monitoringsprogramma. In de Actualisatie MER 2020 bij het Tracébesluit 2020 is nader op deze items ingegaan.

Daarbij is een afzonderlijk deelrapport van het MER opgesteld voor de nadere uitwerking van de aanleg van de wegverbreding ter hoogte van de folie en de Bak Amelisweerd. In dit Deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27 (2020) is ingegaan op de aanleg van een schermwand als beheersmaatregel tegen ongewenste effecten op de stand van het grondwater en de natuur en de effecten van die aanleg.

Het Deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand is getoetst door de Commissie m.e.r. De Commissie geeft in het advies (23 juli 2020) aan dat het deelrapport over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie vindt dat het “Deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27” goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Ook maakt het deelrapport duidelijk waar archeologische waarden verwacht worden. De Commissie heeft geadviseerd om het Deelrapport op een aantal punten nader aan te vullen. Conform deze aanbevelingen is nader onderzoek gedaan en is het Deelrapport verder aangevuld. Een uitgebreide reactie op de aanbevelingen van de Commissie is opgenomen in de MER Actualisatie 2020.

³ Citaten uit “A27/A12 Ring Utrecht, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 24 augustus 2016, van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

1.4 Overzicht van wijzigingen

De wijzigingen zijn als volgt geordend. Waar ze ook al waren opgenomen in de tracébesluiten van 2016/2018 is dit aangegeven.

A: Wijzigingen in ontwerp en maatregelen:

1. Wijzigingen met betrekking tot het plangebied;
2. Wijzigingen met betrekking tot het ontwerp van de snelweg;
3. Wijzigingen met betrekking tot geluidschermen (deels uit Tracébesluit 2016);
4. Wijzigingen in maatregelen voor Natura 2000- en NNN-compensatie (NNN uit Tracébesluit 2016);
5. Wijzigingen in maatregelen voor boscompensatie (grotendeels uit wijzigings-Tracébesluit 2018)
6. Wijzigingen in maatregelen voor de fauna (grotendeels uit Tracébesluit 2016);
7. Wijzigingen in maatregelen voor watercompensatie (deels uit Tracébesluit 2016);
8. Nadere uitwerking van maatregelen voor de aanleg (deels uit Tracébesluit 2016);
9. Wijzigingen in lokale inpassingsmaatregelen (grotendeels uit Tracébesluit 2016)
10. Overige wijzigingen (grotendeels uit Tracébesluit 2016).

B: Gewijzigde regelgeving en actualisaties

1. Spoedwet Aanpak Stikstof
2. Wet natuurbescherming
3. Erfgoedwet (Tracébesluit 2016)

Doorwerking van wijzigingen van maatregelen

Wijzigingen van maatregelen hebben een mogelijke doorwerking in diverse onderdelen van het tracébesluit of de onderliggende rapportages. Bij de beschrijving van de maatregelen is aangegeven welke documenten op basis hiervan zijn aangepast en of de wijziging leidt tot een andere beoordeling van effecten in de Actualisatie MER.

Een voorbeeld:

Verandering van locatie en omvang van een bepaalde watercompensatiemaatregel werkt door in de kaarten bij het tracébesluit, in bijlage 4 behorend bij het tracébesluit, maar ook in het landschapsplan en het deelrapport water. Omdat uiteindelijk de totale balans (aantasting versus compensatie) in het project moet kloppen is een afname in compensatie op de ene plek gekoppeld aan een toename op een andere plek. De tabellen met de totale watercompensatie zijn daarmee ook gewijzigd in zowel de besluittekst als de toelichting op het tracébesluit.

Doorwerking van gewijzigde wet en regelgeving en actualisaties

In de jaren tussen ontwerp-Tracébesluit 2016 en het Tracébesluit 2020 zijn er diverse wijzigingen opgetreden in de wet- en regelgeving. Dit betreft de Spoedwet Stikstof, de Wet natuurbescherming en de Erfgoedwet.

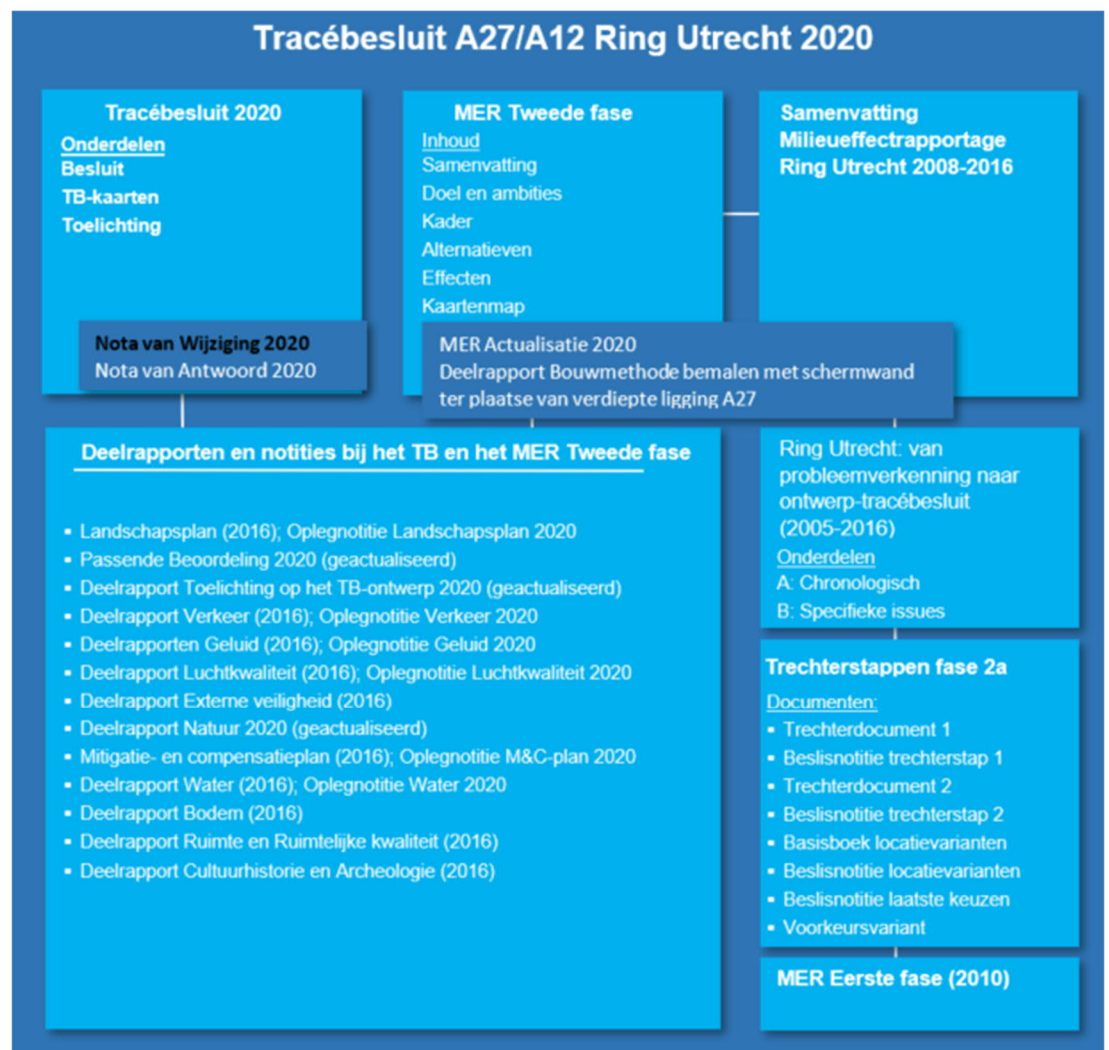
De veranderde wet- en regelgeving leidt tot verandering in het compensatie-artikel in het Tracébesluit 2020, de toelichting van het tracébesluit en aanpassingen in de

Passende Beoordeling en de berekeningen van stikstofdepositie, inclusief compenserende maatregelen.

1.5

Rapportstructuur

Onderstaand is de positie van de Nota van Wijziging in de totale rapportstructuur aangegeven. De Nota van Wijziging omvat zowel de wijzigingen als de doorwerking van deze wijzigingen in de afzonderlijke deelrapporten. De afzonderlijke deelrapporten zoals gepubliceerd bij het ontwerp-Tracébesluit 2016 zijn derhalve niet aangepast. Waar in de deelrapporten het ontwerp-Tracébesluit 2016 is aangehaald moet dit nu worden gelezen als Tracébesluit 2020.



Figuur 1.1 Rapportstructuur Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020

1.6 Leeswijzer Nota van Wijziging

In de Nota van Wijziging 2020 zijn na dit inleidend hoofdstuk drie hoofdstukken opgenomen.

- In hoofdstuk 2 zijn de wijzigingen van het Tracébesluit 2020, de bijlagen bij het Tracébesluit 2020 en de toelichting op het Tracébesluit 2020 aangegeven. Alle wijzigingen zijn beschreven als wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit 2016. Dit hoofdstuk dient ter tracerings van de wijzigingen en hun doorwerking;
- In hoofdstuk 3 is een beschrijving opgenomen van de concrete aanpassingen in het ontwerp en maatregelen;
- In hoofdstuk 4 zijn de wijzigingen als gevolg van gewijzigde regelgeving en actualisaties te vinden.

De wijzigingen zoals beschreven in deze Nota leiden tot aanpassingen in het MER en de bijbehorende deelrapporten. Er is ervoor gekozen om de documenten zoals die ter visie lagen niet zelf aan te passen, maar aan te vullen met Oplegnotities en een MER Actualisatie. Alleen de deelrapporten Natuur en "Toelichting op het TB-ontwerp" zijn integraal geactualiseerd.

Bij het deelrapport Natuur is dit gedaan omdat er sinds 2016 veel aanvullend veldonderzoek heeft plaatsgevonden en het voor de lezer meer inzichtelijk is als alle relevante natuurgegevens in één document staan.

In het deelrapport "Toelichting op het TB-ontwerp" gaat het om enkele kleine wijzigingen ten opzichte van het deelrapport bij het ontwerp-tracébesluit en verduidelijkingen in figuren. Om figuren en tekst logisch bij elkaar te houden is ervoor gekozen het gehele deelrapport te vervangen.

De nieuwe rapportages/Oplegnotities zijn:

- MER actualisatie 2020
- Deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand
- Oplegnotitie Verkeer 2020
- Oplegnotitie Geluid 2020
- Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020
- Deelrapport Natuur 2020
- Oplegnotitie Mitigatie- en compensatieplan 2020;
- Oplegnotitie Water 2020;
- Oplegnotitie Landschapsplan 2020;
- Deelrapport Toelichting op de TB-ontwerp;
- Passende Beoordeling 2020;
- Compensatieplan Natura 2000.

2 Wijzigingen van het tracébesluit

2.1 Inleiding en beschrijving op hoofdlijnen van de aanpassingen

De wijzigingen die zijn opgetreden in het tracébesluit en de bijbehorende rapporten zijn hieronder beschreven.

In dit hoofdstuk worden alleen de gewijzigde artikelen, tabellen en teksten van de toelichting genoemd; de wijzigingen zelf zijn te zien in de betreffende artikelen etc.

2.2 Wijzigingen in de besluittekst van het tracébesluit (Alleen gewijzigde artikelen worden genoemd)

I besluit

- In de aanhef is de toedeling van de benodigde depositieruimte als bedoeld in artikel 2.5 Regeling natuurbescherming opgenomen;
- Formuleringen gewijzigd van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit
- Nota van Wijziging en Nota van Antwoord toegevoegd.

Artikel 1 Infrastructurele maatregelen

- De namen van de aansluitingen op het OWN zijn geactualiseerd en de aanduiding van de oostelijke projectgrens op de A28 is aangepast.

Artikel 2 overige infrastructurele voorzieningen

- Laatste maatregel in tabel 2 "westzijde A27, ten zuiden van viaduct Utrechtseweg" vervalt.
- De namen van de aansluitingen op het OWN zijn geactualiseerd.

Artikel 4 te amoveren opstallen

- Eerste punt in tabel 3 is gewijzigd naar zeven opstallen.
- 1 adres met opstallen toegevoegd.

Artikel 5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

- Er is een lid 2 toegevoegd over de aan- en afwezigheid van vluchtstroken

Artikel 6 Overige veiligheidsmaatregelen

- Artikel 6 is toegevoegd
- Tabel 4 is toegevoegd

Als gevolg van het toevoegen van artikel 6 veranderen de nummers van de artikelen 6 t/m 16 in 7 t/m 17. Het artikelnummer in het vervolg van deze lijst is het nieuwe artikelnummer.

Als gevolg van het toevoegen van tabel 4 verandert het nummer van de voormalige tabel 4 in tabel 5.

Artikel 7 Geluidsmaatregelen

- 7.1: Formulering gewijzigd ter verduidelijking van het artikel.

Artikel 8 verplaatste referentiepunten en gewijzigde productieplafonds

- 8: Formulering gewijzigd ter verduidelijking van het artikel.

Artikel 9 Waterhuishoudingsmaatregelen

- 9.1: gewijzigd totaal aantal hectare waterberging.

- Lid 3 is toegevoegd waarin de Schermwand is benoemd als maatregel om grondwatereffecten in de aanlegfase te voorkomen.

Artikel 10 Mitigerende maatregelen Wet natuurbescherming

- Titel en artikel aangepast aan vernieuwd juridisch kader
- 10.2: artikel toegevoegd

Artikel 11 Compenserende maatregelen Wet natuurbescherming

- Titel en artikel aangepast aan vernieuwd juridisch kader
- Lid 1 met betrekking tot compensatie Natura 2000 toegevoegd;
- Lid 2 (voormalig lid 1):: Tabel 5:
 - eerste maatregel verandert door afspreken met omgeving;
 - tweede maatregel verandert vanwege nadere uitwerking NNN compensatie,
 - derde maatregel verandert vanwege nadere uitwerking NNN compensatie,
- Lid 3 (voormalig lid 2) gewijzigd totaal aantal hectare te kappen en te compenseren houtopstand als gevolg van gewijzigde oppervlaktes in bijlage 5 van het tracébesluit, mede op basis van het Tracébesluit2018.

Artikel 13 Opleveringstoets

- Aangepast aan nieuwe standaard Rijkswaterstaat.

Artikel 14 Monitoringsprogramma

- Aangepast aan nieuwe standaard Rijkswaterstaat.
- Monitoring vanwege Schermwand toegevoegd.

Artikel 15 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

- Aanpassing in artikel 3 lid b en c met betrekking tot GPP's en hogere waarden.

Artikel 18 Slotbepaling

- Geactualiseerd naar gewijzigd jaartal

2.3 II Wijzigingen in de bijlagen bij het Tracébesluit 2020

Bijlage 1 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht Kunstwerken

- Tabel 2, punt 2-17: toevoeging sloop van huidige voorziening,
- Tabel 3: Schermwand toegevoegd als kunstwerk 3.10

Bijlage 2 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht Geluidsmaatregelen

- In het projectgebied ten zuiden van Utrecht-Noord worden de schermen niet meer 10 graden achteroverhellend geplaatst maar rechtop.
- Tabel 1, voetnoot ** bij laatste kolom weggehaald
- Tabel 1: locatie geluidreducerend verharding aangepast in wegvak knooppunt Oudenrijn, in de afrit Houten van de A27
- Tabel 1: actualisatie van namen aansluitingen
- Tabel 2, regel 5, 6 en 7 gewijzigd.
- Voetnoot 2/ formulering gewijzigd in verband met de duidelijkheid.
- Toelichting bij tabel 2 gewijzigd,
- Tabel 3,
 - maatregel toegevoegd,
 - kolom schermtype toegevoegd met aanduiding type

- o omschrijving maatregel "A27 west Voordorp" gewijzigd i.v.m. duidelijkheid
- Toelichting bij tabel 3 en 4 gewijzigd
- Tabel 4 toegevoegd: nieuw te plaatsen geluidschermen (zijschermen) op viaducten in knooppunt Rijnsweerd
-

Bijlage 3 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht Verplaatste referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds

- Tabel regels gewijzigd
- Wijzigingen vanwege aanpassingen in geluidschermen

Bijlage 4 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht Waterhuishoudingsmaatregelen

De bijlage is compleet vervangen en presenteert de watercompensatie per deelgebied en per peilgebied.

Bijlage 5 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht Mitigerende en compenserende maatregelen Wet natuurbescherming

De bijlage is compleet vervangen door een bijlage 5a met mitigerende maatregelen voor de fauna, bijlage 5b met een overzicht van de compensatie van houtopstanden en bijlage 5c met een overzicht van compenserende faunamaatregelen.

Bijlage 6 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht Maatregelen voor landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

De bijlage is compleet vervangen door een overzicht van de inpassingsmaatregelen, niet zijnde maatregelen die al zijn benoemd in de bijlagen 4 en 5. De overlap tussen de bijlagen 4, 5 en 6 is eruit gehaald.

2.4 III instellen beroep

Hele artikel herzien: De teksten die gingen over het indienen van zienswijzen zijn vervangen door teksten over het instellen van beroep.

2.5 IV Wijzigingen op de overzichtskaart en detailkaarten.

Op alle kaarten zijn wijzigingen doorgevoerd.

In paragraaf 2.7 zijn de wijzigingen op de tracékaarten aangegeven.

2.6 Wijzigingen op de toelichting

- Naamgeving ontwerp tracébesluit gewijzigd in tracébesluit

Hoofdstuk 1: Inleiding

- Paragraaf 1 inleiding is gewijzigd; de aanleiding voor het nieuwe Tracébesluit 2020 is toegelicht.
- Paragraaf 1.2 is gewijzigd
- Paragraaf 1.3 is gewijzigd, MER Deelrapport Bouwmethode bemaalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27 is toegevoegd
- Paragraaf 1.4 is gewijzigd: actualisatie van namen aansluitingen.
- Paragraaf 1.5 wijzigingen tussen ontwerp Tracébesluit 2016 en Tracébesluit 2020 is toegevoegd
- Paragraaf 1.6 (voorheen 1.5) is gewijzigd; de beschrijving van andere projecten is geactualiseerd.

Hoofdstuk 2: Verantwoording keuze: nut en noodzaak

- Paragraaf 2.1 is gewijzigd, actualisatie op basis van ontwikkelingen in de jaren na 2016
- Paragraaf 2.2 is gewijzigd, actualisatie op basis van MER Actualisatie 2020

Hoofdstuk 3: Uitgangspunten en beschrijving maatregelen

- Actualisatie namen aansluitingen in paragraaf 3.1 en 3.4
- paragraaf 3.3 eerste bolletje in de opsomming is gewijzigd

Hoofdstuk 4: Leefbaarheidsmaatregelen

- Paragraaf mma maatregelen is beperkt gewijzigd

Hoofdstuk 5: Verkeer

- Paragraaf 5.1 is uitgebreid; kleine wijzigingen door het gehele hoofdstuk

Hoofdstuk 6: Geluid

- Kleine wijzigingen door het gehele hoofdstuk.

Hoofdstuk 7: Luchtkwaliteit

- Kleine wijzigingen door het gehele hoofdstuk

Hoofdstuk 8: Externe veiligheid

- Paragraaf 8.2 beschrijving verantwoording groepsrisico is gewijzigd
- Paragraaf 8.3 is gewijzigd

Hoofdstuk 9: Natuur

- Paragraaf 9.1 paragraaf over wettelijk kader is gewijzigd
- Paragraaf 9.2 is gewijzigd
- Paragraaf 9.3 is gewijzigd , Hierin is een samenvatting van de passende beoordeling 2000 opgenomen.
- Paragraaf 9.4 is toegevoegd (ADC toets)

Hoofdstuk 10: Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

- Kleine wijzigingen door het gehele hoofdstuk

Hoofdstuk 11 Bodem en Water

- Paragraaf 11.2 is gewijzigd (tabellen 11.1 en 11.2)

Hoofdstuk 12: Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit

- Paragraaf 12.3 is gewijzigd
- Paragraaf 12.5 is gewijzigd

Hoofdstuk 13: Verdere procedure

- De jaartallen betreffende uitvoering en openstelling zijn aangepast

2.7 Overzicht van wijzigingen in de kaarten van het tracébesluit

Onderstaand zijn alle wijzigingen op de plankaarten aangegeven. Een deel van de wijzigingen betreft errata, in die gevallen is het plan niet gewijzigd, maar bleek de weergave van het plan op de kaart bij het ontwerp-Tracébesluit 2016 niet volledig juist. Waar dat aan de orde is, is dat aangegeven. De inhoudelijke planwijzigingen zijn verderop in deze Nota van Wijziging toegelicht.

Plankaart	Wijziging
1	Aanpassing TB-grens westelijk van A27, ten noorden van verzorgingsplaats Nijpoort
	Aanpassing TB-grens oostzijde ter hoogte van Nieuwe Weteringseweg, mede voor de toevoeging van een dassentunnel
	Het geluidscherm bij verzorgingsplaats Nijpoort (westbaan) is verplaatst. Het punt van overgang van schermhoogte van 5 maar 2 meter is 50meter noordelijker verschoven.
	De natuurvriendelijke oever tussen Nieuwe Wetering en verzorgingsplaats Voordaan is uit het plan gehaald.
	De bestaande watergang aan de westzijde van de A27 is aangegeven als bestaand (erratum)
	De verharding van de Nieuwe Weteringseweg is aangegeven (erratum)
	De TB-grens is ten zuiden van km 85,4 aan de weggant van de bestaande waterhang gelegd.
2	Het doortrekken van de Bisschopswetering onder het viaduct is vervallen.
	Aanpassing TB-grens aan westzijde A27 tussen verzorgingsplaats Nijpoort en de Groenekaneweg
	De bestaande watergang aan de oostzijde van de A27 is buiten de TB-grens gebracht
	De duiker bij km 84,1 is aan westzijde A27 aangesloten op een watergang (erratum)
	Nabij Groenekan is een gat in het geluidscherm (tussen boog aansluiting Utrecht-Noord en A27-oostbaan) opgevuld.
	De watercompensatie in de aansluiting Utrecht Noord is aangepast aan het GPvE.
	De spoorlijn Utrecht-Hilversum is niet meer dik (als zijnde aan te passen)a aangegeven. (erratum)
	De "rijksgrens" is aangepast naar aanleiding van het vastgestelde Tracébesluit A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord-knooppunt Eemnes- aansluiting Bunschoten
3	De watercompensatie in de aansluiting Utrecht Noord is aangepast aan het GPvE.
	Ten oosten van A27, t.h.v. km 82.6 is de vergroting van de bestaande watergang vervallen. De bestaande waterstructuur wordt gehandhaafd door toepassing van een grondkering langs de A27 (tussen km 82,6 en Voordorpsedijk)
	Grijze arcering paadjes ten westen van de A27 tussen km 82,9 en 82,3 is aangepast (erratum)

	De spoorlijn Utrecht-Amersfoort is niet meer dik (als zijnde aan te passen)a aangegeven. (erratum)
	Voorsorpsedijk naast spoorlijn Utrecht-Amersfoort (ten westen van A27) is grijs gearceerd (erratum)
4	De ontsluiting van het terrein Agterberg is aan de oostzijde van de A27 aangepast. Daarmee is hier ook de TB-grens aangepast. Hier is een grondkerende constructie aangebracht ter hoogte van de binneninsteek van de bestaande watergang. Deze watergang blijft gedempt.
	Ter plaatse van de kruising met de Blitse Rading een ander (groter) ruimtebeslag en dus een andere TB grens
	Zuidoostelijk van de kruising Blitse Rading is een driehoek groencompensatie toegevoegd, dus ook aanpassing TB grens
	De watercompensatie is anders ingericht, in plaatse van in de watergang langs de oostzijde van de A27 is dit in de watergang in de bij de camping (Voorvechtse polder).
5	Het westelijk puntstuk ten noorden van de pergolaconstructie bij KW2-7 is verschoven ten gevolge van bewegwijzering.
	Het bestaande kunstwerk Archimedeslaan onder het af te waardenen deel van de A28 is op de kaart aangegeven. (erratum)
	De naam van de aansluiting A27 "Veemarkt" is aangepast naar "De Bilt"
	Aan de noordoostzijde van knooppunt Rijnsweerd is een perceel voor boscompensatie verwijderd, hiervoor is de TB grens aangepast
	De watergang aan de zuidwestzijde van knooppunt Rijnsweerd is vergroot
	Aan de noordzijde van de A28 is het gebied voor landschappelijke inpassing vervallen, de TB grens is hier dus gewijzigd
6	Het maatregelvlak van kunstwerk Bureveld is vergroot (erratum)
	De naam van de aansluiting "De Uithof" is aangepast naar "Utrecht Science Park"
	De doorgetrokken streep tussen KW2-11 en puntstuk voor rijbanen naar het zuiden toegevoegd
	De tracébesluit-grens is aan de oostzijde van de zuidelijke hellingbaan naar de Uppsalatunnel naar het westen verschoven om buiten het gebied van de opstelsporen van de Uithoflijn te blijven. (erratum)
	De tracébesluit-grens is aan de noordoostzijde van de aansluiting De Bilt naar het zuiden verschoven.
	Op de zuidelijke toerit is een invoeger voor de lijnbus toegevoegd, het geluischerm is hier omheen geprojecteerd (dus anders dan hier beschreven staat). de TB grens is hierdoor verschoven
	Aan de noordzijde van de A28 is het gebied voor landschappelijke inpassing verkleind, de TB grens is hier gewijzigd
	De reservering voor het werkterrein is gewijzigd
	De waterhuishouding langs de noordelijke afrit ter hoogte van de fietsbrug is gewijzigd, door het invoegen van een duiker in plaats van de bestaande watergang om zo het ruimtebeslag te verminderen. De TB grens is hier gewijzigd

7	De rand verharding bij het begin van de noordelijke parallelrijbaan is aangepast (erratum)
	De tracébesluit-grens verschuift ter hoogte van de watercompensatie bij het ecoduct De Wildsche Hoek. Ten opzicht van het OTB is hier een stukje overbodige watergang uit het TB gehaald. (erratum)
	TB-grens is om het nieuwe geluidscherm gelegd (erratum)
8	Nieuwe geluidschermen op de viaducten over de Weg tot de Wetenschap, de Archimedeslaan en de Kromme Rijn in Knooppunt Rijnsweerd.
	De trambaan Uithoflijn is duidelijker ingetekend (erratum)
	Het kunstwerkoppervlak voor de onderdoorgang Archimedeslaan is vergroot om realisatie van dit kunstwerk in de faseringen van knooppunt Rijnsweerd mogelijk te maken.
	Nieuwe watergang westzijde A27 tussen Kromme Rijn en Bak Amelisweerd is vervallen
	Grondwal oostzijde A27 tussen Kromme Rijn en Bak Amelisweerd vervangen door geluidscherm (geen wijziging TB grens)
	Fietsbrug Kromme Rijn: aansluitende wegen ook in tracébesluit opgenomen
	Ruimtebeslag westzijde A27 tussen Weg tot de Wetenschap en Kromme Rijn aangepast
	Aanpassing zuidelijke oever Kromme Rijn is vervallen
9	Nieuw kunstwerk Schermwand is aangegeven (KW 3.10) en TB-grens op aantal locaties daaraan aangepast.
	Bij Jaagpad Kromme Rijn de natuurvriendelijke oevers verplaatst naar een ander gebied
	Nieuw werkterrein Mereveldseweg Noord opgenomen
	Nieuw werkterrein Mereveldseweg Zuid is opgenomen. Dit gebied is ook een nieuw gebied voor compensatie houtopstanden.
	Noordgrens kunstwerkvlak bak Amelisweerd is aangepast aan huidige situatie (erratum)
	Dwarsdoorsnede bakconstructie is nu correct weergegeven (erratum)
	Watergangen bij werkterreinen toegevoegd.
	Bij Koningsweg is maatregelvalk verkeersdoeleinden verkleind voor bomenbank (erratum)
	Aanpassing TB-grens bij snipper oostzijde A27 zuidelijk van Landje van Wiggen (erratum)
	Oostelijk van de A27 aan de zuidzijde van de Koningsweg is een watergang toegevoegd
	Grens deelgebied verschoven naar km 78.350.
	Naar aanleiding van grondverwerving is de TB grens bij de NNN werkzaamheden bij de Kromme Rijn enigszins aangepast, gronden waarop geen maatregelen plaatsvinden zijn buiten de TB grens gebracht.

	Het vlakje tussen de A27 en het werkterrein Tussen de Rails was foutief gearceerd, aangegeven als maatregelvlak verkeersmaatregelen (al sinds TB2016) maar dit valt buiten het TB. Dit is een bosje wat te handhaven is. (erratum)
	Aan de zuidzijde van de A27, tussen het werkterrein Mereveldseweg zuid en het spoor was een maatregelvlak verkeersmaatregelen buiten de TB-grens aangegeven, dit is gecorrigeerd (erratum)
10	Nieuw kunstwerk Schermwand is aangegeven (KW 3.10) en TB-grens op aantal locaties daaraan aangepast.
	Lijnen spoor Utrecht - 's Hertogenbosch zijn aangepast (erratum)
	Geluidscherm Zwarte Woud is toegevoegd
	Damwand in het talud bij het Blauwe Huis is toegevoegd
	Doorsteek in knooppunt grijs gemaakt (erratum)
	Kleurverschil in maatregelvlakken op aangrenzende kaarten is aangepast (erratum)
	Het geluidscherm langs verbindingsweg van de A27 naar de A12 is verplaatst
	De ligging van de watergang tussen uit te breiden folie en werkterrein Nieuwe Houtenseweg is aangepast
11	Ligging fietspad Waijensedijk en de Waijense Wetering aan westzijde van de A27 is teruggebracht naar de bestaande situatie
	Kleur maatregelvlak tankgracht aangepast van blauw naar geel (erratum)
	Aanduiding watergang naast A27 in zuidoost oksel knooppunt Lunetten aangepast naar te verbreden. (erratum)
	Boscompensatie in knooppunt Lunetten en nabij Waijensedijk is aangepast
	Aanpassing Langeweg en aanbrenge langsliggende sloot aan westzijde is vervallen
	Ruimtebeslag bij kunstwerk Utrechtseweg is vergroot
	De rijbaan van de A27 in zuidelijke richting sluit bij ca. km 68,4 aan op de bestaande situatie (de nieuwe A27 volgens project Houten Hooipolder)
12	Doorlopende watergang bij westzijde A27 km 69,8 weghalen en bestaande dam in stand houden.
	Markering op A27 bij uitvoering naar Houten aangepast. (erratum)
	Aanpassing watergang voor aansluiting op duiker onder Utrechtseweg
	Ter hoogte van een particulier terrein langs de A27 (oostbaan) ter hoogte van Houten is de tracébesluitgrens exact op de slootgrens gelegd. (erratum)
	Aangesloten wordt op een door het TB A27 Houten-Hooipolder aangepaste westelijke rijbaan.

13	De situatie vanuit project A27 Houten-Hooipolder wordt gehandhaafd, de maatregelen vanuit het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht vervallen
	Het maatregelvlak verkeersdoeleinden op de zoutopslag van Rijkswaterstaat in de aansluiting Houten is weggehaald. Het hier in het ontwerp-tracébesluit opgenomen werkterrein vervalt.
	Kant verharding doorgetrokken tot over het calamiteitenterrein (pechhaven) naast de spitsstrook (erratum)
14	De TB-grens bij km 58,65 om het geluidscherm langs de verbindingsweg vanaf de A2 is aangepast (erratum)
	Het geluidscherm langs de parallelbaan naar de afrit Nieuwegein op de A12 is verplaatst
	Er is een vluchtrook toegevoegd in de zuidelijke afrit Nieuwegein van de A12. In verband daarmee is de grens van werkzaamheden op de zuidelijke parallelrijbaan A12 is verschoven van km 59,0 naar ca. km 58,8.
	Er zijn zoeklocaties voor opwekking duurzame energie in kader energieneutraliteit opgenomen buiten TB-grens
	Op de hoofdrijbaan van de A12 is bij de opdikking van het aantal rijstroken de markering herzien.
	Doorgetrokken streep bij het weefvak op de parallelrijbaan tussen de toerit vanuit Nieuwegein en de rijbanen naar de A12 is verwijderd (erratum)
	Streep A12 bij splitsing naar A2 aangepast conform bewegwijzeringsplan (erratum)
	De WKR leiding is aangegeven onder de toe- en afritten van de aansluiting Nieuwegein (erratum)
	Een watergang aan noordzijde van de noordelijke parallelbaan is verplaatst.
15	Het geluidscherm langs de parallelbaan naar de afrit Nieuwegein op de A12 is verplaatst
	De weg van de zuidelijke toeriot op de A12 is binnen de TB-grens gebracht (erratum)
	De kade in het Merwedekanaal ten noorden van de Vierlingbrug aangepast
	De afslag Transferium Westraven is toegevoegd en de markering is aangepast (erratum)
	De aanduiding van het fietspad (Liesboschpad) ten zuiden van de A12 is aangepast en de TB-grens is verruimd aan de oostzijde van het Merwedekanaal
	Doorgetrokken streep bij opdikking zuidelijke parallelrijbaan aangepast conform bewegwijzeringsplan
	Naam weg langs M-R kanaal oostzijde gewijzigd in Gelderlantlaan (erratum)
	Er is een zoeklocatie voor opwekking duurzame energie in kader energieneutraliteit opgenomen in de zuidelijke lus van aansluiting Nieuwegein
	Het werkgebied langs de Mauritiustaan is verkleind om bomen te sparen
	De WKR leiding is aangegeven onder de toe- en afritten van de aansluiting Nieuwegein (erratum)
	De bestaande wegen langs oostzijde A-R kanaal zijn aangegeven (erratum)

	Het fietspad ten oosten van het Amsterdam-RijnKanaal is grijs gearceerd (erratum)
16	De aanduiding van het fietspad ten zuiden van de A12 is aangepast.
	De TB-grens aan de zuidzijde van de A12, tussen de duiker van het Inundatiekanaal en de fietsbrug De Koppel is aangepast.
	Aanpassing van de zuidelijke afrit Utrecht-Lunetten opdat deze bij het plein Laagraven aansluit op de autonome situatie met een dubbele rechtsaf strook op de afrit A12Re. (erratum)
	Het werkterrein aan de noordzijde van de A12 voor de inundatieduiker is vervallen
	In Park de Koppel natuurmitigatie en boscompensatie en ook watercompensatie aangegeven
	Er is een werkterrein aan de zuidzijde van de A12 toegevoegd voor de bouw van de inundatieduiker, pergola en fietsbrug De Koppel
	Aan de zuidzijde van de A12 is de watercompensatie Inundatiekanaal aangepast
Alle bladen	Geluidschermen rechtop gezet (alle plankaarten, behoudens 1 en 2)
	Legenda plankaarten geluidschermen aangepast (alle plankaarten)
	Hoogte bestaande geluidschermen verwijderd waar ze op de besluitkaart stonden
	Vershil in kleuren voor aangeven randverharding aangepast (erratum)
	Ondergronden actualiseren plankaarten en actualisatie van naamgeving aansluitingen (alle plankaarten)
	Invulling maatregelvlak natuurmitigatie en boscompensatie is gewijzigd

3 Wijzigingen van maatregelen

3.1 Inleiding

Wijzigingen van maatregelen zijn voortgekomen vanuit zienswijzen, vanuit andere contacten met de projectomgeving, vanuit veranderende ontwikkelingen en inzichten binnen en buiten het project en vanuit de nadere uitwerking van het project richting de realisatiecontracten.

Er zijn in de zienswijzen diverse suggesties gedaan om met relatief kleine aanpassingen aankoop van grond te verminderen of te voorkomen, de ontsluiting van afzonderlijke percelen te verbeteren of de landschappelijke inpassing te verbeteren. Waar mogelijk is tegemoetgekomen aan deze wensen. Deze aanpassingen zijn geclusterd naar aard van de maatregel. Elk cluster wordt behandeld in een aparte paragraaf. Daarbij is de herkomst van de maatregel (doorontwikkeling of zienswijze) aangegeven voor zover dit voor de toelichting relevant is.

A: Wijzigingen in ontwerp en maatregelen:

Deze wijzigingen zijn geordend per thema beschreven in hoofdstuk 3. Het betreft:

- Wijzigingen met betrekking tot het plangebied;
- Wijzigingen met betrekking tot het ontwerp van de snelweg;
- Wijzigingen met betrekking tot geluidschermen;
- Wijzigingen in de maatregelen voor Natura 2000- en NNN-compensatie;
- Wijzigingen in de maatregelen voor bomencompensatie;
- Wijzigingen in maatregelen voor de fauna;
- Wijzigingen in de maatregelen voor de watercompensatie;
- Wijzigingen in de maatregelen ten behoeve van de aanleg;
- Wijzigingen in lokale inpassingsmaatregelen of maatregelen op het onderliggend wegennet.

Elke paragraaf begint met een introductie van het cluster. Daarna volgt per maatregel een toelichting op de aanpassing. Hierbij zijn waar relevant uitsneden opgenomen van de ontwerp-tracébesluitkaart en de tracébesluitkaart en of de kaarten uit het Landschapsplan 2016 en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 om de verschillen aan te geven.


Aan het eind van elke paragraaf is aangegeven hoe de wijziging doorwerkt in het Tracébesluit 2020.

3.2 Legenda bij kaartuitsneden

Bij de beschrijving van de wijzigingen zijn uitsneden uit de ontwerp-tracébesluit- en tracébesluitkaarten opgenomen. Voor die uitsneden is de volgende legenda van toepassing.

Legenda


Situatie


 Bestaande situatie


 Nieuwe situatie

 Rijkseigendomsgrens

 TB-grens

 Tijdelijk werkterrein

MW02  Wegas ontwerpmetreering


 Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone wegverharding


 Maatregelvlak verkeersdoeleinden

 Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone kunstwerk


 Bestaand kunstwerk


 'Dak groene verbinding'

 Verplaatsen bestaand geluidsschermbord, met hoogte


 Aanpassen bestaand geluidsschermbord, met hoogte

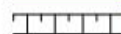
 Nieuw geluidsschermbord, met hoogte


 Te handhaven bestaand geluidsschermbord


 Veiligheidsschermbord

 Grondkerende voorziening

 Maatregelvlak natuurmitigatie en boscompensatie

 Talud


 Maatregelvlak waterhuishouding

 Te amoveren object


 Schermwand


Dwarsprofiel


 Nieuw maaiveld


 Bestaand maaiveld


 Nieuwe verharding

 Bestaande verharding

 Geluidsschermbord

 Grondkerende voorziening

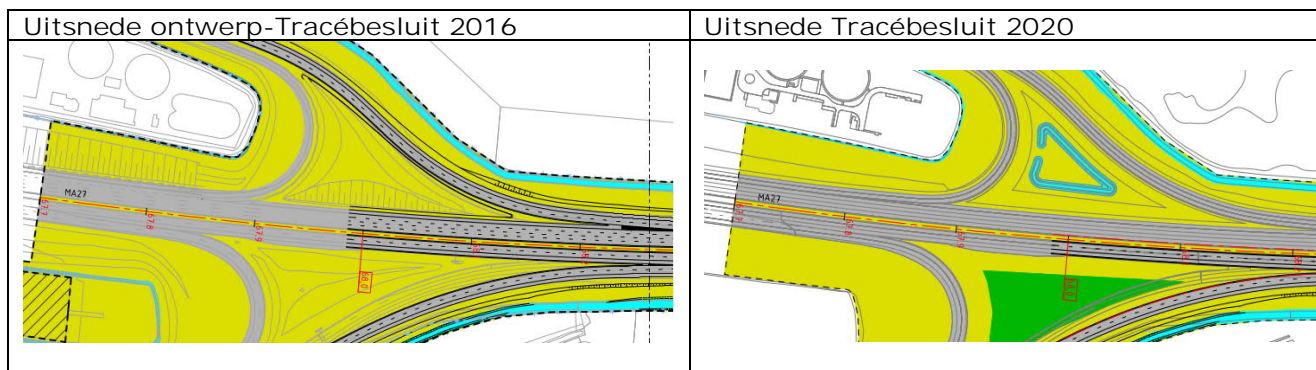
 Schermwand

 TB-grens

 Wegas

3.3 Wijzigingen met betrekking tot het plangebied

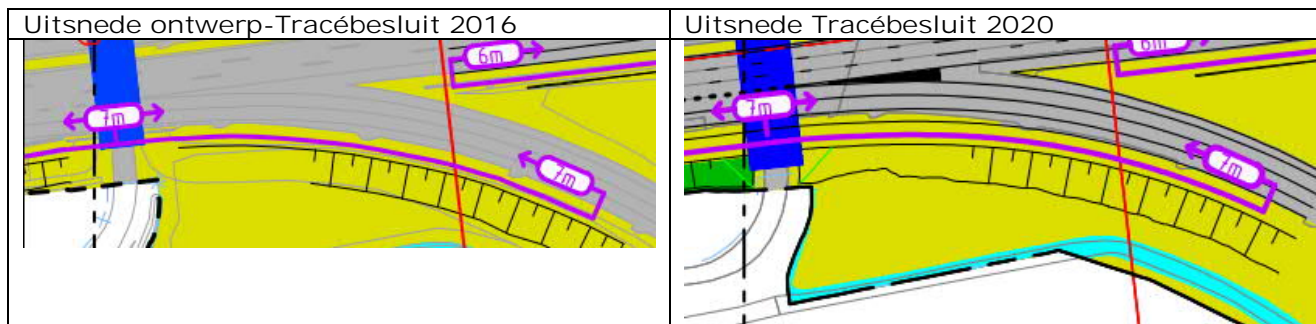
Door de vaststelling van het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder is de begrenzing van het Tracébesluit Ring Utrecht aangepast op de A27. In het ontwerp-Tracébesluit 2016 lag de grens bij km 67,70. Deze grens is gewijzigd naar km 67,98 in noordelijke richting (oostbaan) en km 68,41 in zuidelijke richting (westbaan).



3.4 Wijzigingen met betrekking tot het ontwerp van de snelweg

3.4.1 Zuidelijke afrit Nieuwegein

In het ontwerp van de zuidelijke afrit Nieuwegein van de A12 was in het ontwerp-Tracébesluit geen vluchtstrook opgenomen. Deze is toegevoegd in het tracébesluit ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hiervoor wordt het grondlichaam verbreed. Het geluidscherm ter plekke verschuift ten opzichte van de in het ontwerp-Tracébesluit aangegeven locatie, zie paragraaf 3.5.4.



Doorwerking van de maatregel

De maatregel is toegevoegd in artikel 1, lid 4 van het Tracébesluit 2020.

3.5 Wijzigingen met betrekking tot geluidschermen

3.5.1 Geluidschermen rechtop

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 en in het Landschapsplan bij het ontwerp-Tracébesluit 2016 is aangegeven dat de geluidschermen onder een hoek van 10 graden achterover komen te staan. In de verdere uitwerking is de wens naar voren

gekomen om de schermen rechtop te zetten. Hierdoor kunnen ze aan beide zijden met beplanting worden uitgevoerd (groene schermen). Tevens is het ruimtebeslag hiermee kleiner.

Dit geldt voor de schermen ten zuiden van de aansluiting op de Noordelijke Randweg Utrecht (N230). Ten noorden daarvan wordt het ontwerp uit het Tracébesluit A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord- Knooppunt Eemnes- Aansluiting Bunschoten gevolgd.

TNO heeft een geluidonderzoek uitgevoerd naar de effecten van het rechtop zetten van de geluidschermen. De geluidbelasting die optreedt met de rechtopstaande schermen is vergeleken met de 10 graden achterover hellende en 80% absorberend uitgevoerde schermen uit het ontwerp-Tracébesluit.

Uit dit onderzoek blijkt dat in sommige situaties de geluidbelasting kan toenemen. Om dit negatieve effect te compenseren moeten er extra eisen gesteld worden aan de absorberende eigenschappen van de geluidschermen. Deze eisen zijn verwerkt in bijlage 2 van het Tracébesluit 2020.

Dankzij deze specifieke eigenschappen wordt de geluidbelasting met rechtop staande schermen niet hoger dan de geluidbelastingen die in het ontwerp-Tracébesluit zijn opgenomen. Om deze reden is het akoestisch onderzoek van het ontwerp-Tracébesluit niet gewijzigd.

Doorwerking van de maatregel

De aanpassing van het ontwerp van de schermen is meegenomen op de tracébesluitkaarten en de doorwerking is terug te vinden in bijlage 2 (Geluidmaatregelen) van het Tracébesluit 2020 en in hoofdstuk 6 (Geluid) van de toelichting.

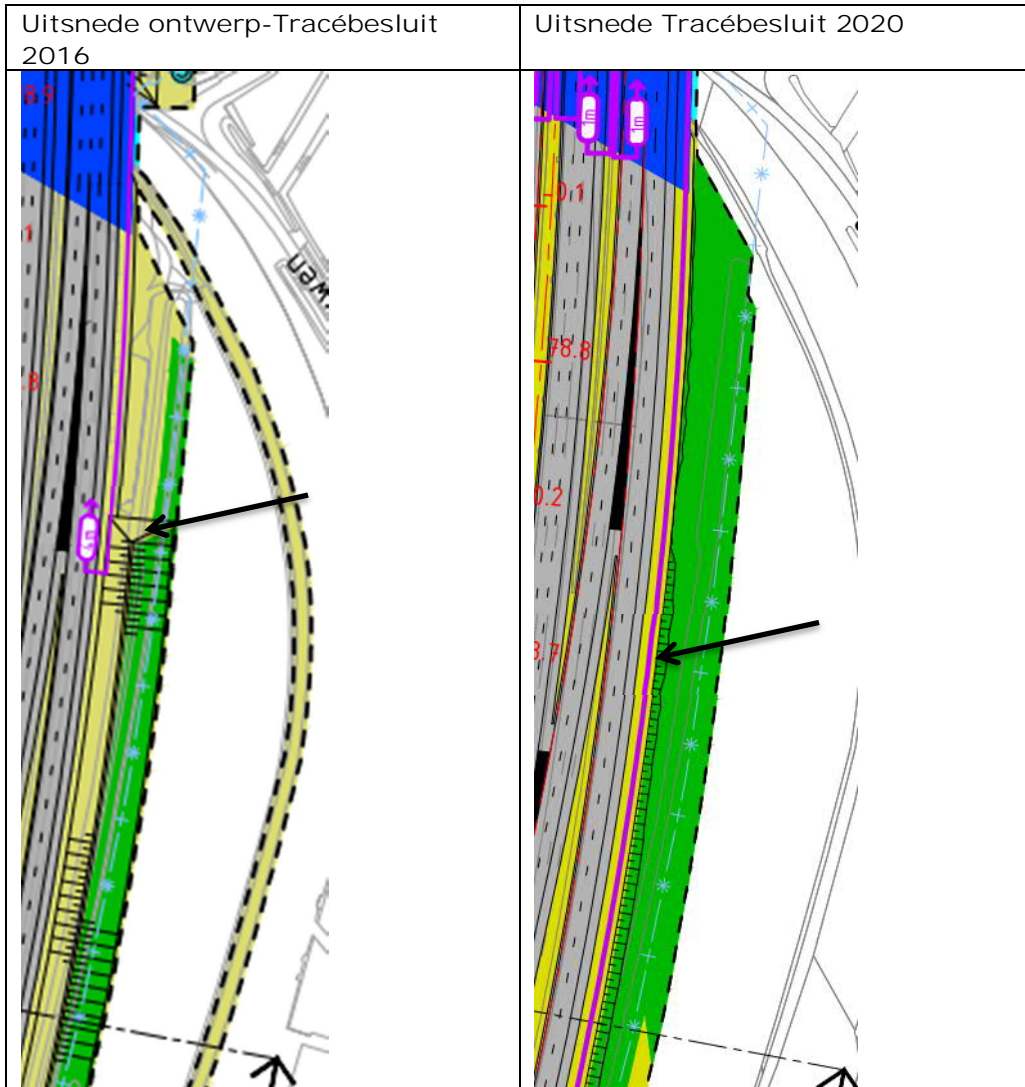
3.5.2 Veiligheidsschermen en landschapsschermbak Amelisweerd.

De veiligheidsschermen waren in het ontwerp-Tracébesluit 2016 niet duidelijk weergegeven zowel op de kaarten als in de besluittekst. Dit heeft geleid tot een nieuw artikel 6 in het Tracébesluit 2020. Omdat het veiligheidsschermbak van de Groene Verbinding een eenheid vormt met het landschapsschermbak aan de noordzijde daarvan (oostbaan A27), is ervoor gekozen deze maatregelen gezamenlijk te beschrijven.

- Landschapsschermbak Amelisweerd

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is ten noorden van de bak Amelisweerd aan de oostzijde een landschapswal opgenomen. Deze is gebaseerd op de huidige groene wal op deze locatie. In het MMA in het MER is voor deze locatie een landschapsschermbak beschreven. De reden voor het scherm in het MMA is de beperking van het ruimtebeslag op EHS en op bomen. In een aantal zienswijzen is gevraagd om voor het tracébesluit de varianten wal en scherm nader te vergelijken. Op basis van een nadere vergelijking is vanuit verkeersveiligheid gekozen voor het opnemen van een landschapsschermbak, met dezelfde akoestische eigenschappen en dezelfde inpassing (groen stadsschermbak) als een geluidsschermbak. Het landschapsschermbak sluit aan de zuidzijde aan op het veiligheidsschermbak Groene Verbinding (zie verderop) langs de Bak Amelisweerd en aan de noordzijde op het geluidsschermbak op het viaduct Kromme Rijn. Deze aanpassing leidt tot een opschuiving van de tracébesluit-grens in de richting van de A27.

Deze aanpassing leidt tot een verkleining van de aantasting van NNN (voorheen EHS) en van bos (zie daarvoor paragraaf 3.6 en 3.7)



- **Veiligheidsscherm en inpassing bij Volkstuinen ATV Stadion**
Langs de volkstuinen van ATV stadion, in de buurt van de Oostbroekselaan is een veiligheidsscherm langs de snelweg opgenomen. Dit scherm stond niet duidelijk op de ontwerp-tracébesluitkaarten weergegeven. Uit het oogpunt van landschappelijke inpassing en verkeersveiligheid is er in het Tracébesluit 2020 voor gekozen deze veiligheidsschermen net zo uit te voeren als de aansluitende geluidschermen in het project. Daarmee krijgen ze een akoestische werking.

In het Tracébesluit 2020 is de omvang en de locatie van de inpassingsmaatregelen niet gewijzigd. Daarom is geen uitsnede vanuit de kaarten opgenomen.

- **Veiligheidsscherm Groene Verbinding**
Langs de randen van de Groene Verbinding (op de randen van de Bak Amelisweerd en op de randen van het dak) is een veiligheidsscherm langs de snelweg opgenomen. Dit scherm stond niet duidelijk op de tracébesluitkaarten weergegeven. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is er in het Tracébesluit 2020 voor gekozen

deze veiligheidsschermen net zo uit te voeren als de aansluitende geluidschermen in het project. Daarmee krijgen ze een akoestische werking.

In het tracébesluit is de omvang en de locatie van de inpassingsmaatregelen niet gewijzigd. Daarom is geen uitsnede vanuit de kaarten opgenomen.

Doorwerking van de maatregelen

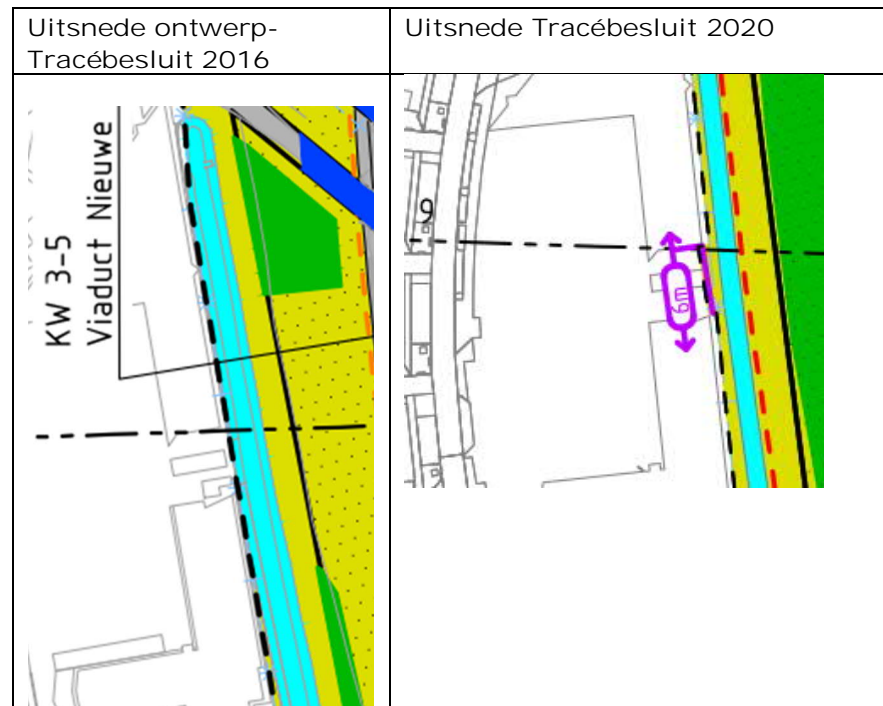
De veiligheidsschermen zijn opgenomen in artikel 6 en bijlage 2 (Geluidsmaatregelen) van het Tracébesluit 2020 en op de kaarten 5 en 9.

Vanwege de akoestische werking zijn deze schermen van invloed op de geluidsberekeningen. De effecten van de nieuwe schermen op geluidgevoelige objecten zijn beschreven in de Oplegnotitie geluid.

3.5.3 Geluidscherm Zwarte Woud

- Geluidscherm Zwarte Woud

Bij het Zwarte Woud in Utrecht wordt een geluidscherm geplaatst tussen de bestaande bedrijfsgebouwen met een hoogte van 6 meter ten opzichte van plaatselijk maaiveld en een lengte van 17 meter. Het scherm wordt reflecterend, rechtopstaand en transparant. Dit leidt niet tot een hogere geluidbelasting aan de overzijde van we A27 tegenover het scherm.



Doorwerking van deze maatregel

De aanpassing is terug te vinden op tracébesluitkaart 10.

De doorwerking daarvan is terug te vinden in bijlage 2 (Geluidsmaatregelen) van het Tracébesluit 2020.

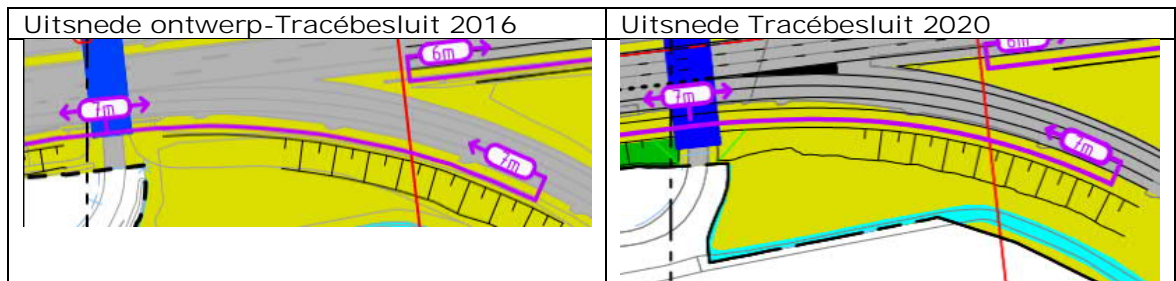
In de Oplegnotitie geluid zijn de effecten van dit scherm op de achterliggende bebouwing (Zwarte Woud) beschreven.

3.5.4 Verplaatsen van geluidschermen

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp bleek dat op drie locaties de in het ontwerp-Tracébesluit 2016 opgenomen locatie van het scherm niet te realiseren was. In het Tracébesluit 2020 is voor vier locaties de ligging van (een deel van) het geluidscherm gewijzigd.

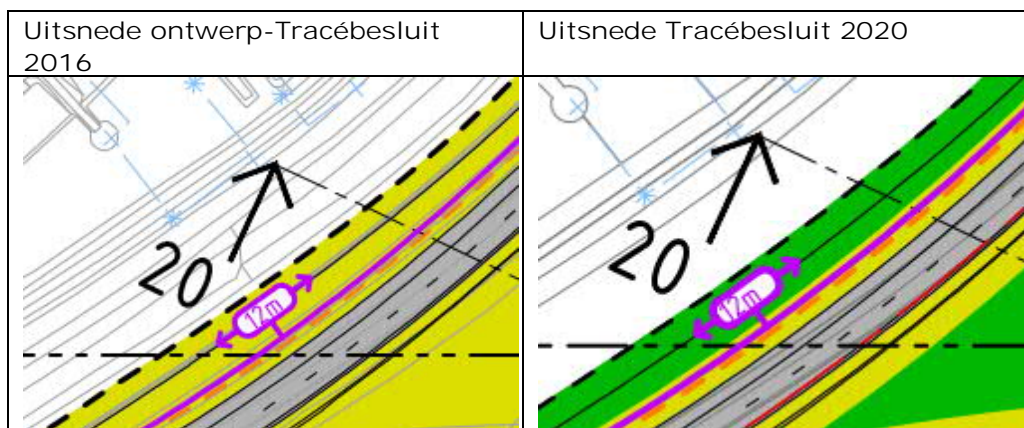
- Langs de parallelbaan naar de afrit Nieuwegein op de A12 schuift het scherm ca. 2,10 m naar het zuiden.

Deze aanpassing komt voort uit de wens om ook hier in een vluchtstrook te kunnen voorzien. Door het aanbrengen van de vluchtstrook wordt het geluidscherm lokaal ca. 2,10 m zuidelijker geplaatst dan in het ontwerp-Tracébesluit 2016.

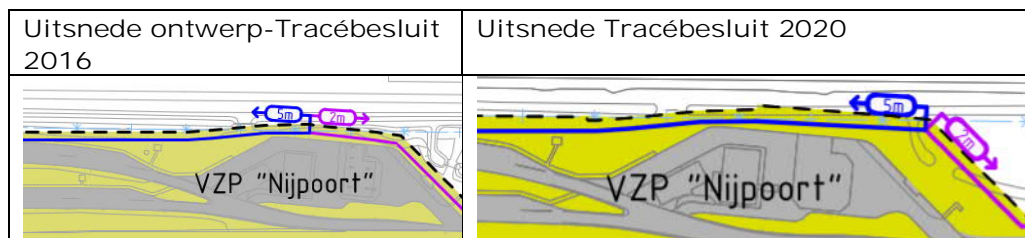


- Langs de verbindingsweg van de A27 naar de A12, ter hoogte van Lunetten schuift het scherm ca. 6 m richting de A27.

Deze aanpassing komt voort uit de eis dat de achter het geluidscherm liggende watergang onderhoudbaar moet zijn. Om deze reden komt het geluidscherm verder van de sloot af te liggen komen te liggen om zo tussen watergang en scherm onderhoudsruimte te hebben. Het geluidscherm is ca. 6,0 m richting de A27 verplaatst.



- Op de verzorgingsplaats Nijpoort langs de A27:
Het scherm is verplaatst vanwege de ligging van een ondergrondse opslagtank voor het benzinestation nabij de eerder aangegeven locatie.



Doorwerking van de maatregel

De aanpassing is terug te vinden op de tracébesluitkaarten 15, 10, en 1.

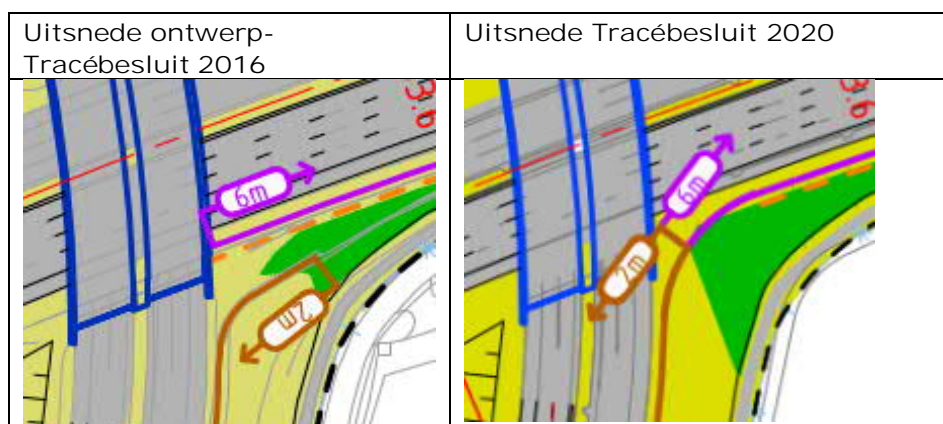
De doorwerking daarvan is terug te vinden in bijlage 2 (Geluidsmaatregelen) van het Tracébesluit 2020.

De effecten van deze schermen op de geluidgevoelige objecten in de omgeving van resp. Nieuwegein, Lunetten, Nijpoort en Zeist zijn beschreven in de Oplegnotitie Geluid.

3.5.5

Gat van Groenekan

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 zat bij de aansluiting Utrecht-Noord (noordoostzijde) een gat tussen een bestaand scherm van het project A27/A1 langs de boog en een nieuw scherm langs de A27. In het Tracébesluit 2020 zijn deze schermen gekoppeld waardoor dit akoestische "gat" is opgelost.



Doorwerking van de maatregel

De aanpassing is terug te vinden op de tracébesluitkaart 2.

De doorwerking daarvan is terug te vinden in bijlage 2 (Geluidsmaatregelen) van het Tracébesluit 2020.

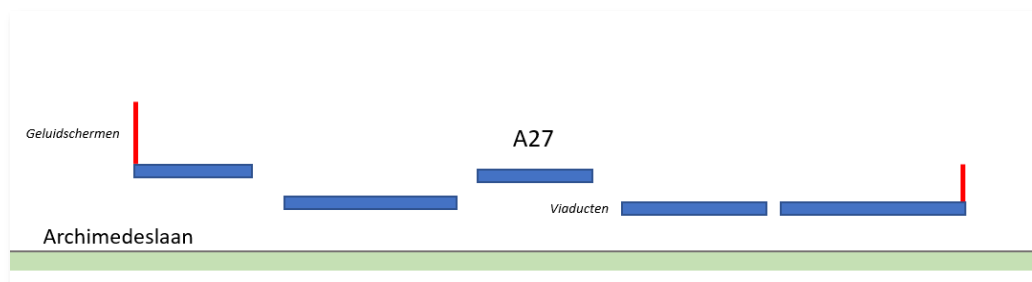
De effecten van deze schermen op de geluidgevoelige objecten in de omgeving van resp. Nieuwegein, Lunetten en Nijpoort zijn beschreven in de Oplegnotitie Geluid.

3.5.6

Openingen viaducten Uithof

In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-Tracébesluit 2016 waren de viaducten van de kruisingen van de A27 met de Archimedeslaan, de Weg tot de Wetenschap en de Kromme Rijn gemodelleerd als gesloten constructies. De geluidbelastingen in het ontwerp-Tracébesluit 2016 zijn bepaald op basis van deze situatie, met de schermen aan weerszijden van de A27.

Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zijn deze kruisingen uitgewerkt als verschillende viaducten, die bovendien op verschillende hoogtes liggen. In onderstaande afbeelding is ter illustratie een doorsnede van de viaducten ter hoogte van de Archimedeslaan opgenomen.

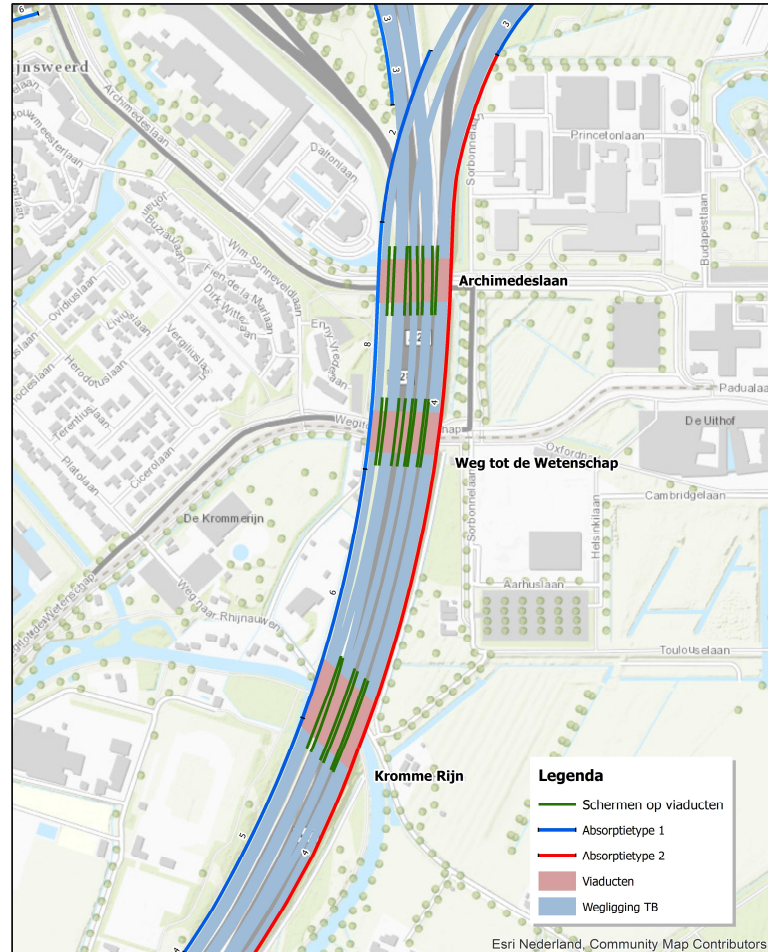


Doorsnede viaducten Archimedeslaan in ontwerpTracébesluit 2016

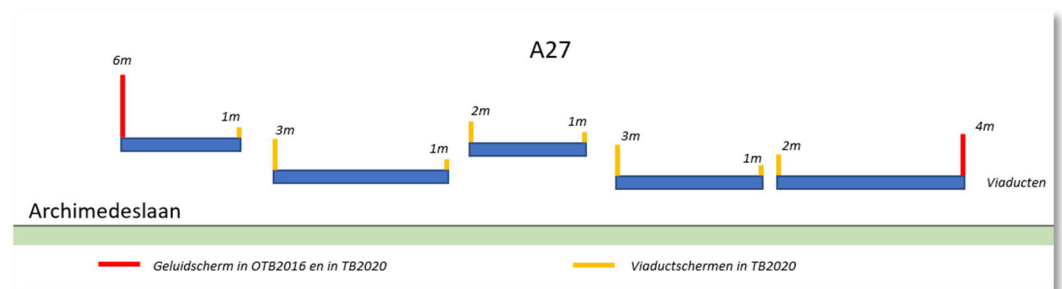
In de afbeelding is te zien dat door de ligging van de viaducten het geluid van het wegverkeer via de openingen kan 'lekker' naar de omgeving.

Uit een onderzoek van TNO, zie de Oplegnotitie geluid, is gebleken dat de negatieve effecten van deze openingen kunnen worden weggenomen door schermen op de randen van de viaducten te plaatsen met een hoogte tot maximaal 3 meter, de schermen te voorzien van absorberend materiaal type 2 en de onderzijden van de viaducten te bekleden met absorberend materiaal.

De schermen op de viaducten dienen aan weerszijden ten minste 20 meter door te lopen voorbij de beëindiging van het viaduct, zie nevenstaande afbeelding.



In onderstaande afbeelding is aangegeven welke schermen op het viaduct over de Archimedeslaan worden geplaatst.



Doorsnede viaducten Archimedeslaan met viaductschermen in Tracébesluit 2020

Doorwerking van de maatregel

De doorwerking daarvan is terug te vinden in bijlage 2 (Geluidsmaatregelen) van het Tracébesluit 2020 en op kaart 8.

De doorwerking van de impact van alle wijzigingen in geluidschermen op de geluidbelasting is opgenomen in de Oplegnotitie Geluid 2020 en de MER Actualisatie 2020.

3.6 Wijzigingen in de maatregelen voor Natura 2000-compensatie

In de fase van het opstellen van het ontwerp-Tracébesluit 2016 en Tracébesluit 2016 was er geen noodzaak tot het treffen van compensatie voor effecten op Natura 2000. Door het vervallen van de Programmatische Aanpak Stikstof is die noodzaak er inmiddels wel. De verhoogde intensiteit op de A1 over de Veluwe zorgt daar voor ecologische effecten door een extra depositie van stikstof die compensatie noodzakelijk maakt. De omvang van de noodzakelijke compensatie is geanalyseerd in de Passende beoordeling 2020 en de compensatie is opgenomen in het Compensatieplan Natura 2000 (RHDHV 2020).

Dit werkt door in artikel 11 van het Tracébesluit 2020 en in hoofdstuk 9 van de toelichting. De locatie is niet aangegeven op de kaarten van het Tracébesluit 2020.

3.7 Wijzigingen in de maatregelen voor NNN-compensatie

In het Mitigatie- en Compensatieplan bij het ontwerp-Tracébesluit 2016 is de compensatie voor het ruimtebeslag op NNN (destijds EHS) beschreven. De uitwerking van deze compensatie is op enkele locaties gewijzigd. Dit is tevens verwerkt in de Oplegnotitie Mitigatie en Compensatieplan 2020.

De toevoeging van het landschapsscherp Amelisweerd (paragraaf 3.5.2) leidt tot een beperkte verkleining van de opgave voor de natuurcompensatie (NNN). Deze opgave is nader toegelicht in de Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan.

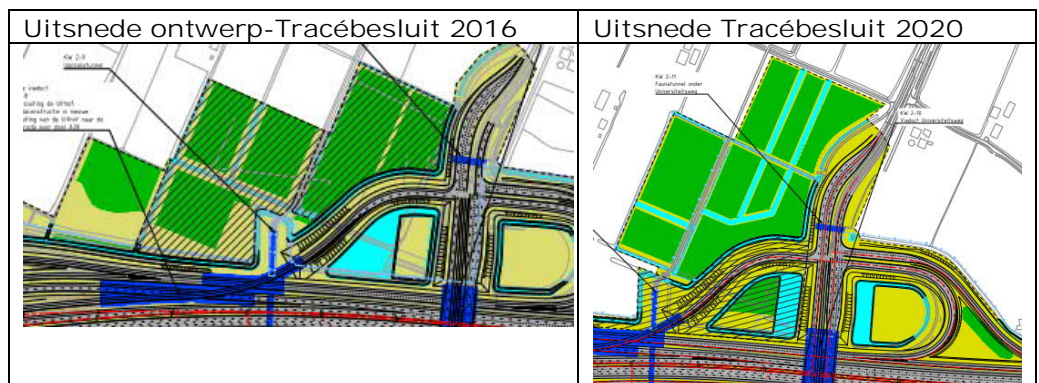
In deze paragraaf staan de wijzigingen voor de natuurcompensatie (NNN) beschreven. In de Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan bij het Tracébesluit 2020 is de totale NNN-compensatie beschreven, inclusief de nadere uitwerking die hierin tussen ontwerp-Tracébesluit 2016 en Tracébesluit 2020 heeft plaatsgevonden.

3.7.1 Groen- en waterstructuur rond aansluiting Utrecht Science Park

Aan de noordzijde van de aansluiting De Bilt is in het ontwerp-Tracébesluit 2016 een groot deel van de boscompensatie (11,5 ha) opgenomen, deels in combinatie van NNN-compensatie (5,8 ha). Op basis van zienswijzen is besloten tot een aanpassing van dit plan.

In nader overleg met de gemeente De Bilt, het Utrechts Landschap, de provincie Utrecht en omwonenden is het oppervlak boscompensatie beperkt, waardoor beter wordt aangesloten bij de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarde en de openheid van het gebied. De invulling van de waterstructuur is hierop aangepast. Hiermee is ook de omvang van het NNN-compensatie in dit gebied kleiner geworden. De oppervlakte NNN-compensatie bedraagt op deze locatie nu 4,8 ha, bestaande uit 2,9 ha kruiden- en faunarijck grasland en overige natuurdoeltypen en 1,9 ha nieuw bos/bomen.

Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Doorwerking van deze maatregelen

Omdat de totale opgave voor natuurcompensatie is veranderd, zijn daarmee ook de tabellen 9.1 tot en met 9.5 van de toelichting van het Tracébesluit 2020 veranderd. De wijziging werkt in het Tracébesluit 2020 door in artikel 11.

3.8 Wijzigingen in maatregelen voor boscompensatie/ compensatie van houtopstanden

3.8.1 Algemeen

Er is een relatief groot aantal verschillen in de maatregelen voor boscompensatie tussen het ontwerp-Tracébesluit 2016 en het Tracébesluit 2020. Een groot deel van deze verschillen is eerder verwerkt in het vernietigde wijzigings-Tracébesluit 2018. De oorzaak van wijzigingen is meerledig:

1. Er zijn verzoeken gedaan om bestaande bomen of bomenrijen te sparen. Voor een aantal locaties is dit mogelijk gebleken. Daarmee vermindert de totale opgave.
2. Er zijn maatregelen aangepast waardoor er op die specifieke locatie juist meer bomen worden gekapt of minder bomen kunnen worden gecompenseerd;
3. Er zijn verzoeken gedaan om op specifieke locaties de beoogde boscompensatie te verminderen of te laten vervallen. Dat betekent dat er elders meer boscompensatie plaatsvindt;
4. Er zijn verzoeken gedaan om juist op specifieke locaties boscompensatie te realiseren;
5. Voortschrijdend inzicht in benodigde kap voor werkterreinen, tijdelijke faseringsmaatregelen en de effecten van graafwerkzaamheden op bomen. Dit leidt tot meer kap, maar ook tot extra ruimte voor boscompensatie;
6. De wijziging van de plangrens met het project A27 Houten-Hoopolder maakt dat er minder boscompensatie binnen de begrenzing van het Tracébesluit 2020 kan plaats vinden.
7. Correctie van onnauwkeurigheden in de topografische bestanden die de basis vormden voor de bepaling van de hoeveelheid te kappen en te compenseren houtopstanden.
8. Correctie op reeds uitgevoerde kap door het project A27/A1 binnen tracédeel 1.

De kaarten met de te kappen houtopstanden zijn opgenomen in bijlage 1. Deze bijlage 1 niet veranderd sinds het wijzigings-Tracébesluit 2018.

Er is niet een directe een-op-een relatie tussen minder compensatie op de ene locatie en meer compensatie op de andere locatie. De wijzigingen zijn ook niet per oorzaak beschreven. Voor een aantal locaties spelen ook meer oorzaken door elkaar heen.

Daarom is in het tracébesluit de gehele tabel in bijlage 5 vervangen door een nieuwe tabel 5b. Het totale oppervlakte boscompensatie buiten het NNN is daarbij toegenomen van 38,1 ha in het ontwerp-Tracébesluit 2016 naar 64,70 ha in het Tracébesluit 2020. Er is zoveel mogelijk geprobeerd om bomen te compenseren langs de weg, voor een goede inpassing van de weg in het landschap. Daarom vindt de herbeplanting/compensatie grotendeels - voor 45,53 ha - plaats binnen de Tracébesluitgrens. De extra compensatie op het nieuwe werkterrein Mereveldseweg-Zuid (1,29 ha) wordt volgens afspraak met de gemeente Utrecht in mindering gebracht op de compensatieopgave voor het gebied van de voormalige stadskwekerij.

In aanvulling daarop is voor 4 ha boscompensatie opgenomen op een locatie in de gemeente De Bilt (zie verderop). Verder is voor circa 15,27 ha boscompensatie landgoed Haarzuilens in Utrecht de meest wenselijke locatie. Dit omdat bestuurlijk de toezegging is gedaan de aanvullend benodigde compensatie zoveel mogelijk in gemeente Utrecht te laten plaatsvinden, omdat hiermee een recreatieve meerwaarde kan worden gecreëerd voor de bewoners van de stad Utrecht. Wel moeten hiervoor particuliere gronden verworven worden. Indien boscompensatie niet of niet volledig mogelijk blijkt in Haarzuilens worden in afstemming met de gemeente Utrecht alternatieve locaties binnen de gemeente gezocht.

Indien boscompensatie binnen gemeente Utrecht alsnog niet of niet volledig mogelijk is, vormt het IJsselbos (gebied Hollandse IJssel Noordwesthoek) een geschikte alternatieve compensatielocatie; hier kan de circa 15,27 ha bos met zekerheid worden gecompenseerd.

3.8.2 Samenvattend overzicht van wijzigingen

In bijlage 5 bij het ontwerp-Tracébesluit 2016 waren de boscompensatiemaatregelen opgenomen op basis van maatregelcodes, met een topografische aanduiding en het bijbehorende oppervlak. In het wijzigings-Tracébesluit 2018 is deze aanpak losgelaten en zijn alleen locaties en oppervlak benoemd. In bijlage 5b bij het Tracébesluit 2020 is de werkwijze vanuit het Tracébesluit 2018 gevolgd.

In onderstaande tabel is aangegeven wat de relatie is tussen de maatregelen uit het wijzigings-Tracébesluit 2018 en het Tracébesluit 2020 met die maatregelcodes uit het ontwerp-Tracébesluit 2016. In de paragrafen hierna zijn de wijzigingen per deelgebied nader toegelicht. De wijzigingen zijn gebundeld beschreven per (onderdeel van een) deelgebied.

Anders dan in de andere paragrafen zijn voor dit thema geen uitsneden uit de kaarten bij het (ontwerp-) Tracébesluit 2016/2020 opgenomen maar kaarten uit het Landschapsplan 2016 en de Oplegnotitie Landschap 2020. De boscompensatie is vanwege de luchtfoto-ondergrond daarop beter te zien.

Locatie Tracébesluit 2020	Oppervlak Tracébesluit 2020 (ha)	Maatregel code ontwerp-Tracébesluit 2016	Naam in ontwerp-Tracébesluit Boscompensatie	Oppervlak ontwerp-Tracébesluit (ha)
Deelgebied 1 (zie par 3.8.3)				
Aansluiting Bilthoven	0,40	1NL1	Nieuwe Wetering	1,08
Verzorgingsplaats Voordaan	0,39			
Koningin Wilhelminaweg	0,79	1NL4	Groenekan	0,78
Aansluiting Utrecht Noord	0,54	1NL7	Utrecht-Noord	1,04
Voordorp	0,31	1NL9	Aansluiting Veemarkt	0,86
Voordorpsedijk	0,37	1NL10	Voorveldse Polder	0,52
De Bilt	1,78			
Oksel De Bilt ZO	0,60	1NL11	Oksel Biltse Rading	0,58
Totaal deelgebied 1	5,18			4,86
Deelgebied 2 (zie par 3.8.4)				
Utrechtseweg	0,47	2NL1	De Bilt-zuid/A27	0,08
		2NL2	Boog Sandwijck	1,41
Volkstuinen ATV Stadion	1,56	2NL3	Oostbroekselaan	0,25
Rijnsweerd	4,81	2NL4	Rijnsweerd NW	0,19
		2NL5	Universiteitsweg	9,82
Aanplant Rijnsweerd	0,25			
Aansluiting USP	0,83	2NL6	Aansluiting De Uithof	0,52
Ecopassage Wildsche Hoek	0,73			
Groenblauwe Zoom USP	0,60	2NL7	Rijnsweerd ZW	3,83
Omgeving Archimedeslaan	1,38			
Fietsbrug Kromme Rijn	0,10			
Totaal deelgebied 2	10,73			16,1

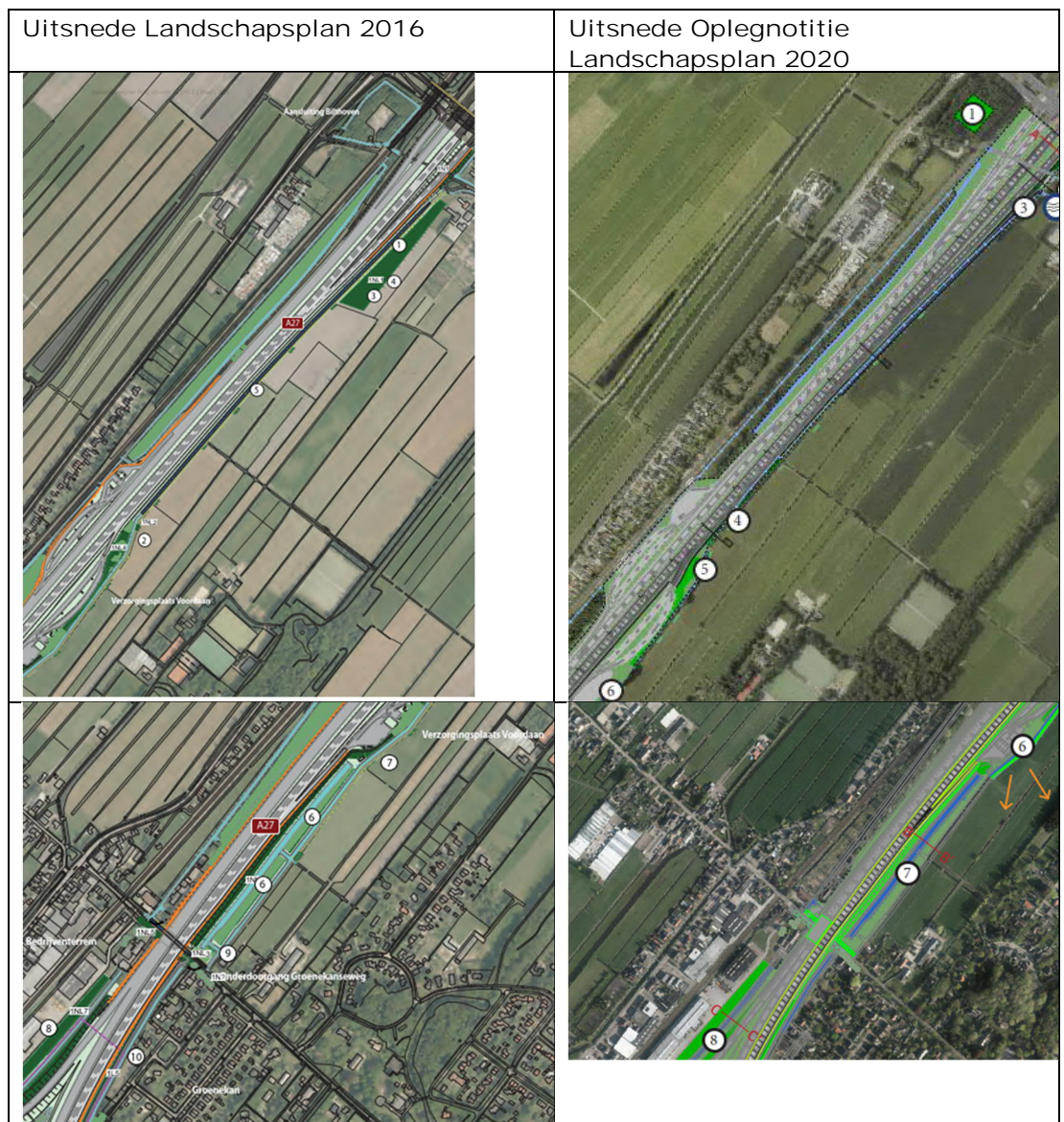
Locatie Tracébesluit 2020	Oppervlak Tracébesluit 2020 (ha)	Maatregel code ontwerp-Tracébesluit 2016	Naam in ontwerp-Tracébesluit Boscompensatie	Oppervlak ontwerp-Tracébesluit (ha)
Deelgebied 3 (zie par 3.8.5)				
Tussen de Groene Verbinding en de Kromme Rijn	1,30			
Tussen de Groene Verbinding & het spoor	3,38	3NL1	Houtense Vlake	0,11
Voormalige stadskwekerij	4,20	3NL2	Stadskwekerij	5,7
Lunetten	11,06	3NL3	Knooppunt Lunetten	2,12
Waijensedijk	0,89			
Utrechtseweg	0,32			
Afslag Houten	0,68	3NL4	Heemstede	0,89
Nieuw werkterrein Mereveldseweg-Zuid	1,29			
Totaal deelgebied 3	23,12			8,82
Deelgebied 4 (zie par 3.8.6)				
Park de Koppel	1,16			
Verkeersplein Laagraven	1,09	4NL1	Verkeersplein Laagraven	0,18
Groenstrook Hoograven	0,16			
Aansluiting Kanaleneiland	2,57			
Tussen Oudenrijn en Amsterdam Rijnkanaal	1,42	4NL2	Aansluiting Nieuwegein	0,47
Totaal deelgebied 4	6,40			0,65
Totaal alle deelgebieden	45,43			30,43

3.8.3 Veranderingen in de maatregelen voor boscompensatie in deelgebied 1

Aansluiting Bilthoven tot aansluiting Utrecht-Noord

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was 1,94 ha nieuwe bomen opgenomen in de maatregelen 1NL1, 1NL4 en 1NL5. In het Tracébesluit 2020 is 1,58 ha voorzien aan de westzijde van de A27 nabij de Koningin Wilhelminalaan en aan de oostzijde nabij Verzorgingsplaats Voordaan. De vermindering van het oppervlak komt vooral door het tegemoet komen aan wensen van grondeigenaren.

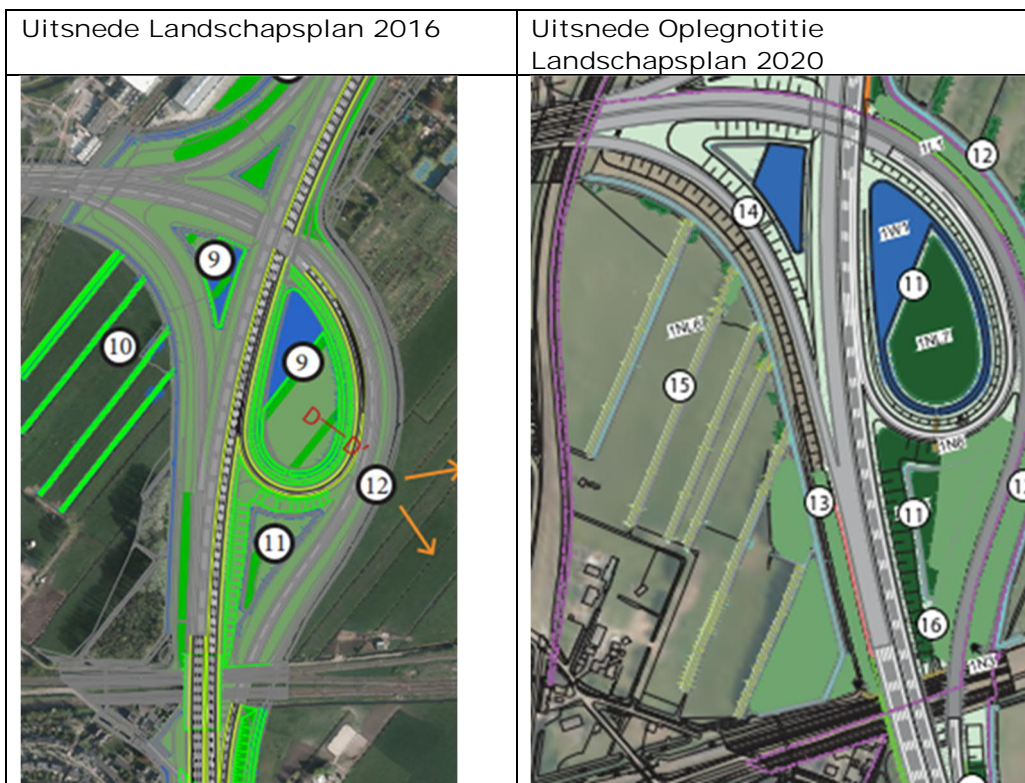
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.



Omgeving aansluiting Utrecht-Noord

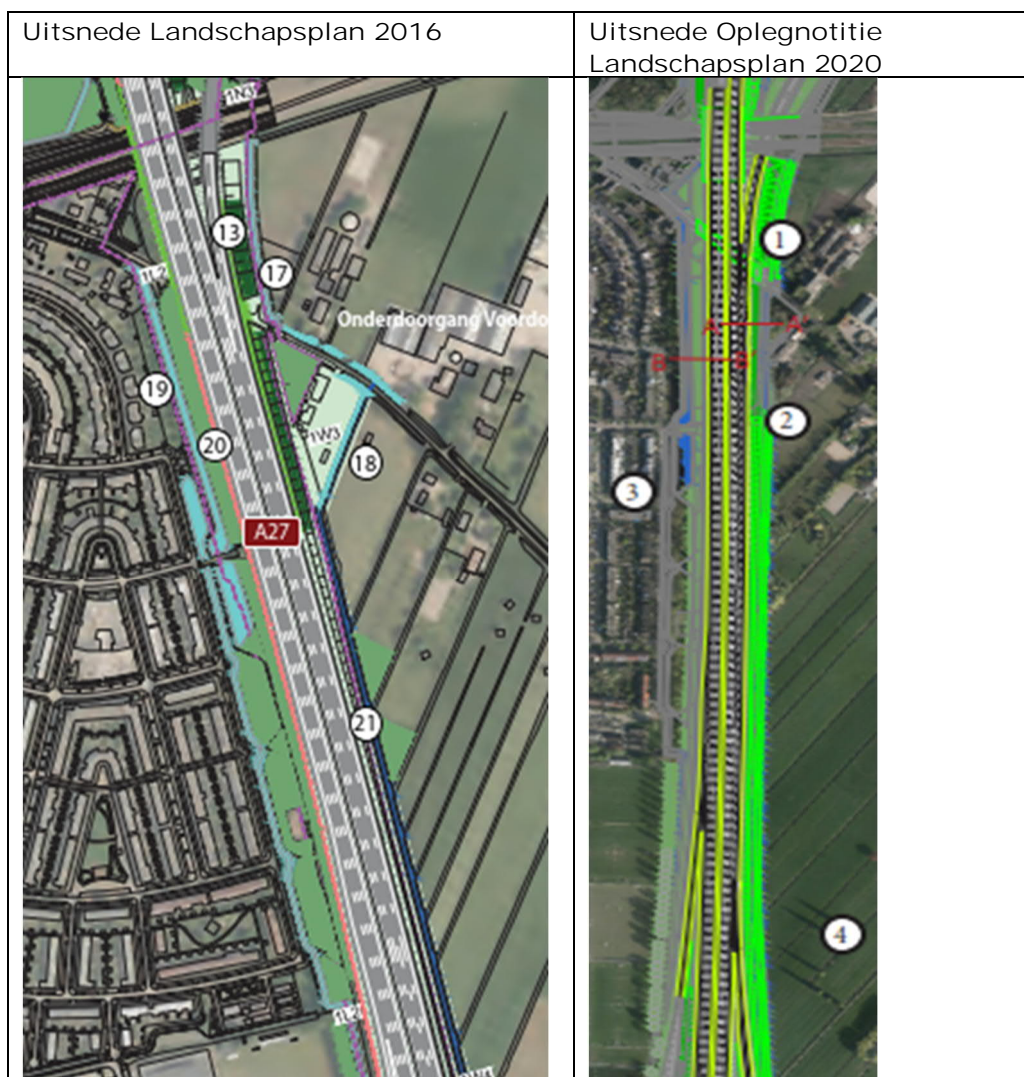
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was 2,61 ha bomencompensatie opgenomen in de aansluiting Utrecht-Noord (1NL7). Bij het Tracébesluit 2020 is dit 1,68 ha. De afname komt voort uit een nadere afstemming met het watersysteem hier. Er is meer oppervlak nodig voor watercompensatie.

Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.



Aansluiting Utrecht-Noord tot aansluiting Utrecht-Oost



Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.



Rondom aansluiting Utrecht-Oost tot viaduct Biltsestraatweg

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was in de omgeving van aansluiting Utrecht-Oost en de zone tot aan de Biltsestraatweg 1,44 ha bomencompensatie opgenomen in de aansluiting Utrecht-Noord (1NL9/1NL11). Bij het Tracébesluit 2020 is dit 1,78 ha.

Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.

Uitsnede Landschapsplan 2016	Uitsnede Oplegnotitie Landschapsplan 2020
	

Aanvullende boscompensatie De Bilt-Groenekanseweg
Langs de Groenekanseweg in de gemeente De Bilt ligt een nieuw te ontwikkelen perceel tussen de weg en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Met de gemeente De Bilt is afgesproken dat op dit perceel 4 ha bos voor de boscompensatie Ring Utrecht kan worden gerealiseerd. Dit gebied is niet opgenomen op de kaarten van het Tracébesluit 2020, maar wel in het landschapsplan. Deze boscompensatie heeft geen invloed op de tracébesluit-grens. De exacte invulling van deze 4 hectare is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst.



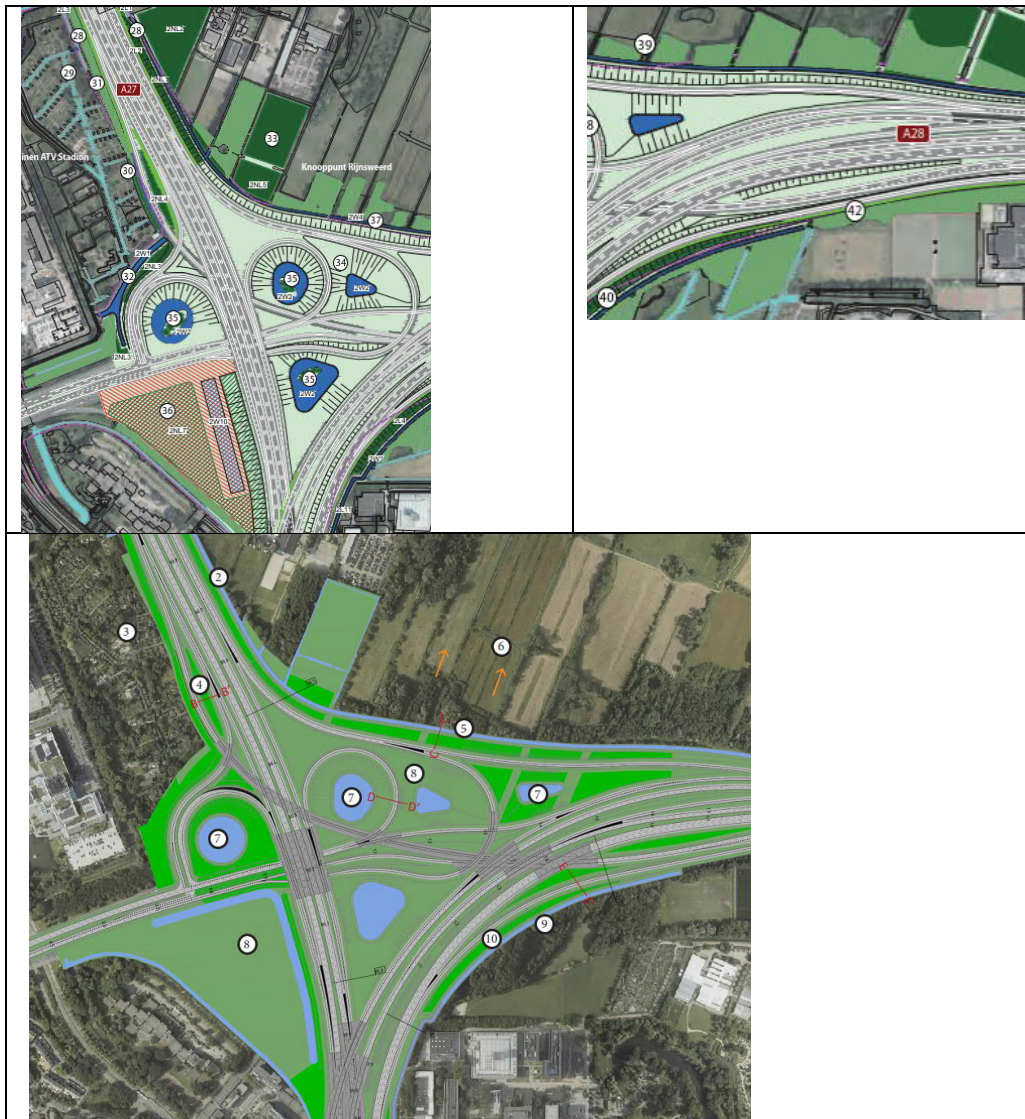
Perceel boscompensatie De Bilt- Groenekanseweg

3.8.4 Veranderingen in de maatregelen voor boscompensatie in deelgebied 2

Knooppunt Rijnsweerd

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was in de omgeving van knooppunt Rijnsweerd en de volkstuinten van ATV Stadion 1,28 ha bomencompensatie opgenomen (2NL1 t/m 2NL4). Bij het Tracébesluit is dit 6,37 ha. De ruimte in het knooppunt wordt intensiever gebruikt voor de aanplant van bomen. Op verzoek van de gemeente Utrecht is de hoeveelheid boscompensatie in de zuidwest kwadrant van het knooppunt (2NL7) verminderd ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit 2016. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.

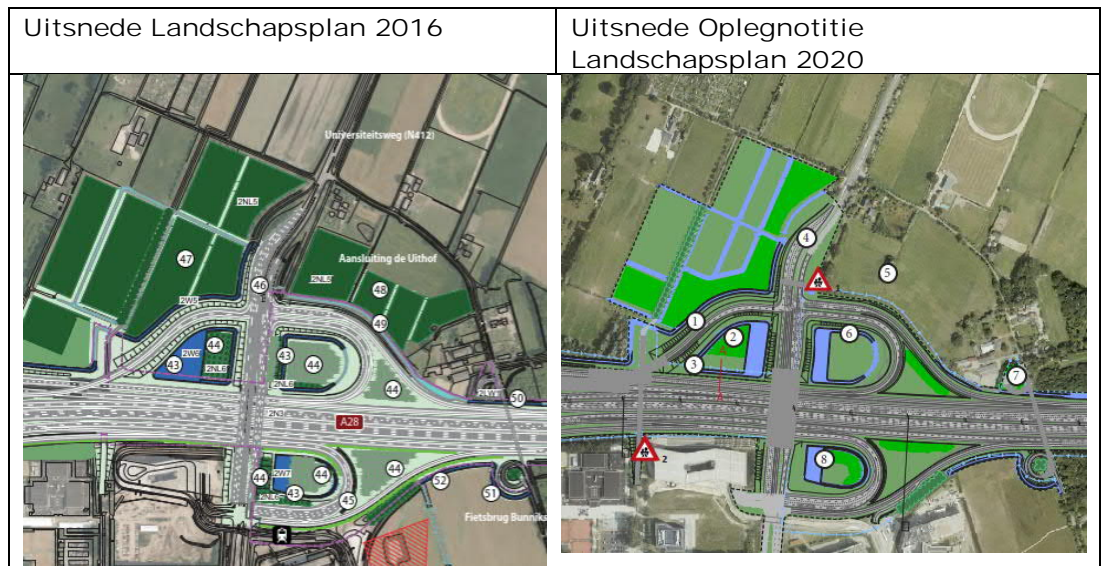
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, boven) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, onder) in beeld gebracht.



Aansluiting De Bilt, A28

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was in de omgeving van de aansluiting De Bilt 4,84 ha bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 0,53 ha. De afname aan de noordzijde van de aansluiting komt voort uit nader overleg met betrokken grondeigenaren.

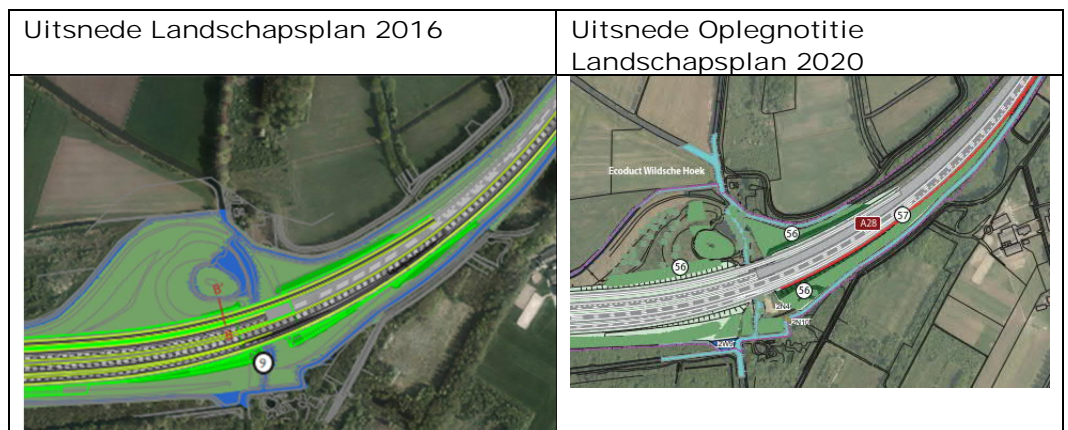
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.



Oostelijk deel A28, omgeving ecoduct Wildsche hoek

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was in de omgeving van het ecoduct Wildsche Hoek 0,75 ha bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 0,73 ha.

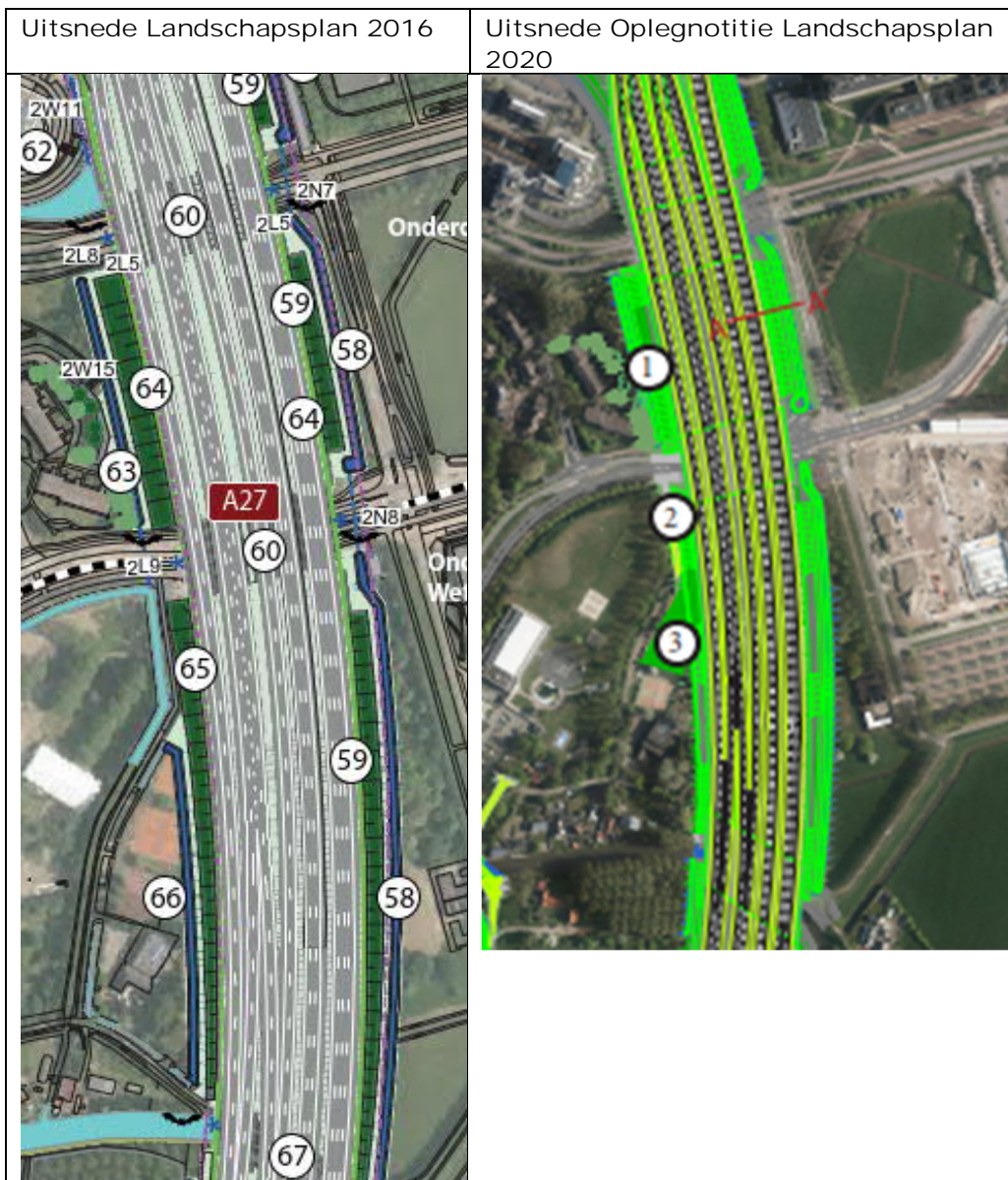
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.



Van knooppunt Rijnsweerd tot de Kromme Rijn

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was tussen knooppunt Rijnsweerd en de Kromme Rijn geen bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 1,98 ha (inclusief de groenblauwe zoom om het USP-gebied).

Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.

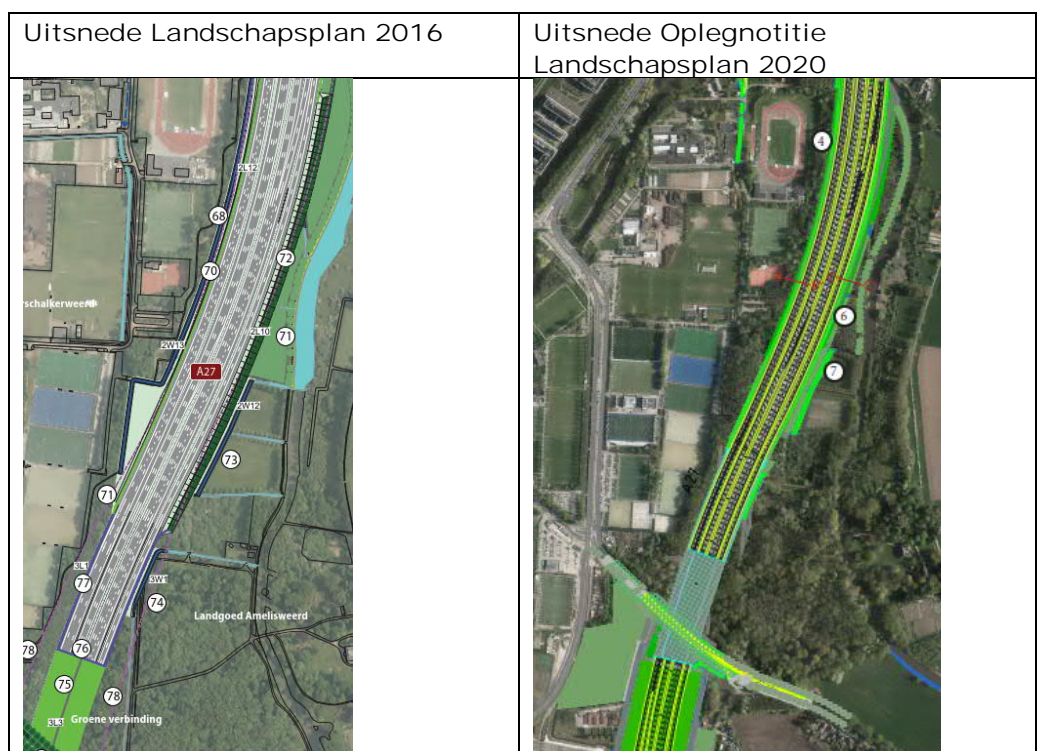


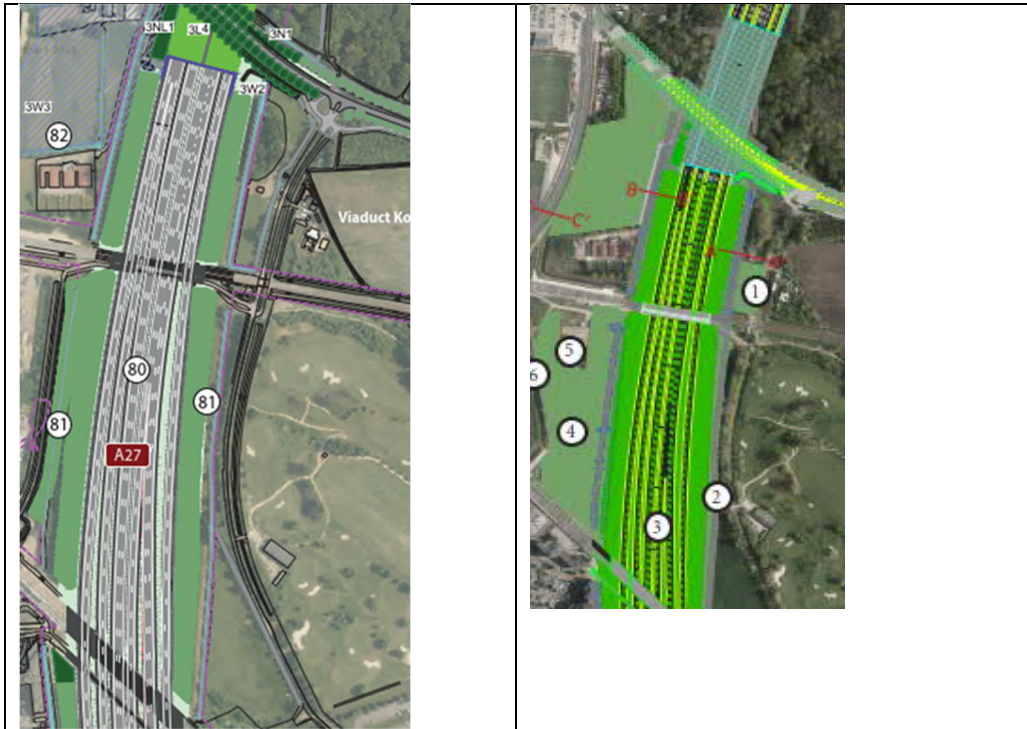
3.8.5 Veranderingen in de maatregelen voor boscompensatie in deelgebied 3

Viaduct Kromme Rijn tot spoorlijn Utrecht-Den Bosch

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was tussen het viaduct Kromme Rijn de spoorlijn Utrecht Den Bosch 0,92 ha bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 5,97 ha.

Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.

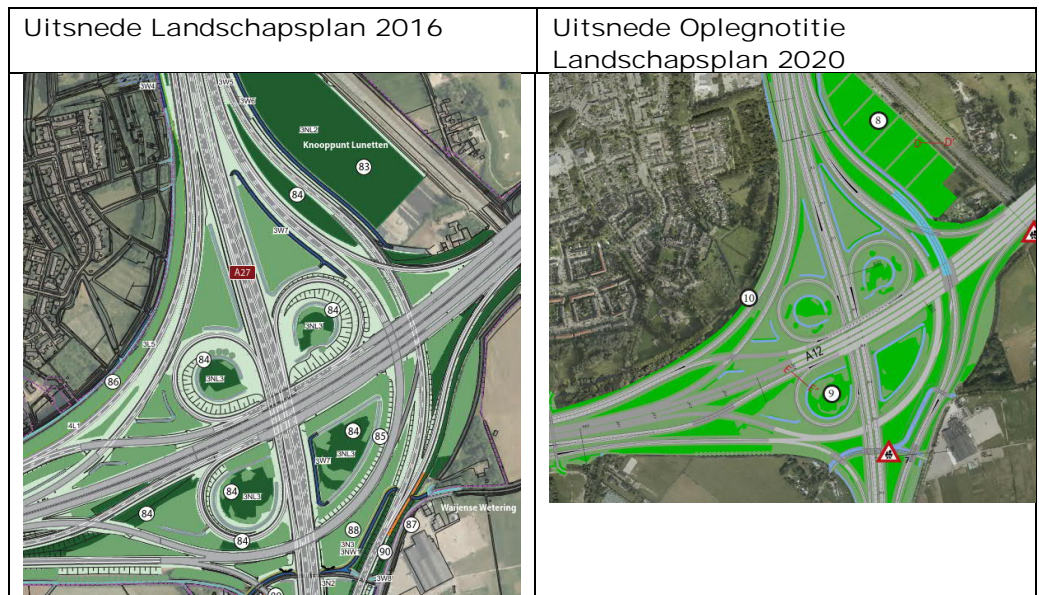




Knooppunt Lunetten en voormalige stadskwekerij Nieuwe Houtenseweg

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was tussen op de voormalige stadskwekerij (3NL2) en in knooppunt Lunetten 11,1 ha bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 16,5 ha. Het betreft vooral een vergroting van de bosaanplant in knooppunt Lunetten.

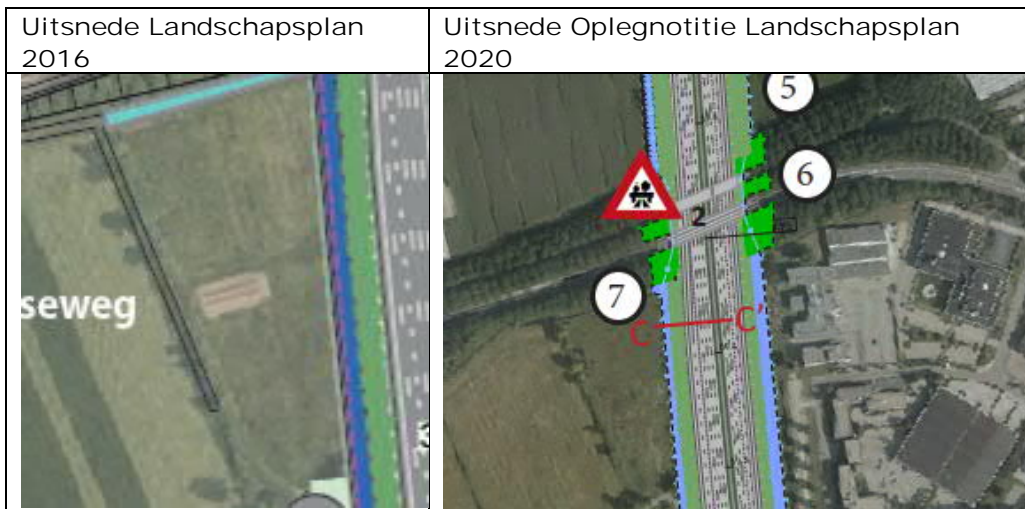
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, links) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, rechts) in beeld gebracht.



Knooppunt Lunetten tot en met aansluiting Houten

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was ten zuiden van knooppunt Lunetten tot en met de aansluiting Houten 1,02 ha bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 2,1 ha.

Direct ten zuiden van de Utrechtseweg en ten westen van de A27 is een perceel beschikbaar gekomen voor aanvullende boscompensatie (al voorzien in Tracébesluit 2016).



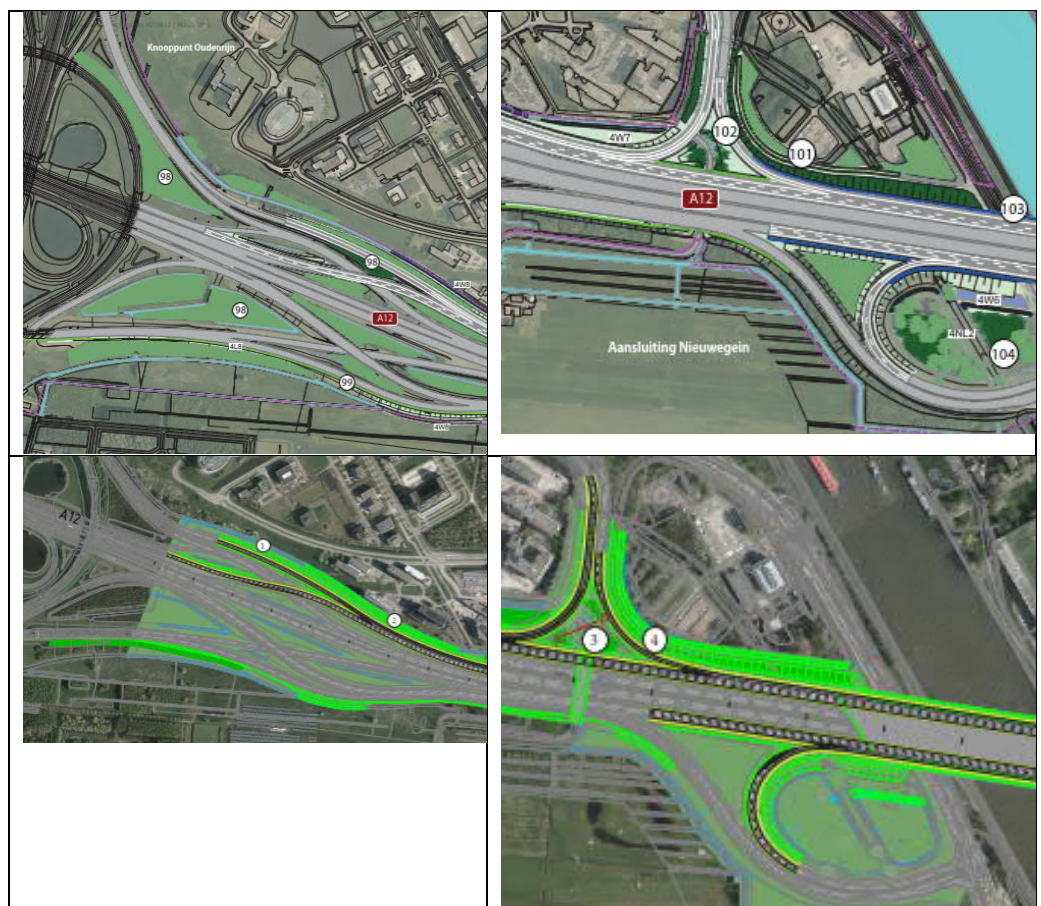
Vanwege de aanpassing van de projectgrens met het project A27 Houten-Hooipolder (zie paragraaf 3.3) wordt 1,2 ha boomaanplant aan de westzijde van de A27 langs de Golfbaan niet meer gerealiseerd in het kader van A27/A12 Ring Utrecht. Dit gedeelte wordt ingericht door het project A27 Houten-Hooipolder.

3.8.6 Veranderingen in de maatregelen voor boscompensatie in deelgebied 4

Tussen knooppunt Oudenrijn en Amsterdam-Rijnkanaal

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was tussen knooppunt Oudenrijn en het Amsterdam Rijnkanaal geen bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 1,44 ha.

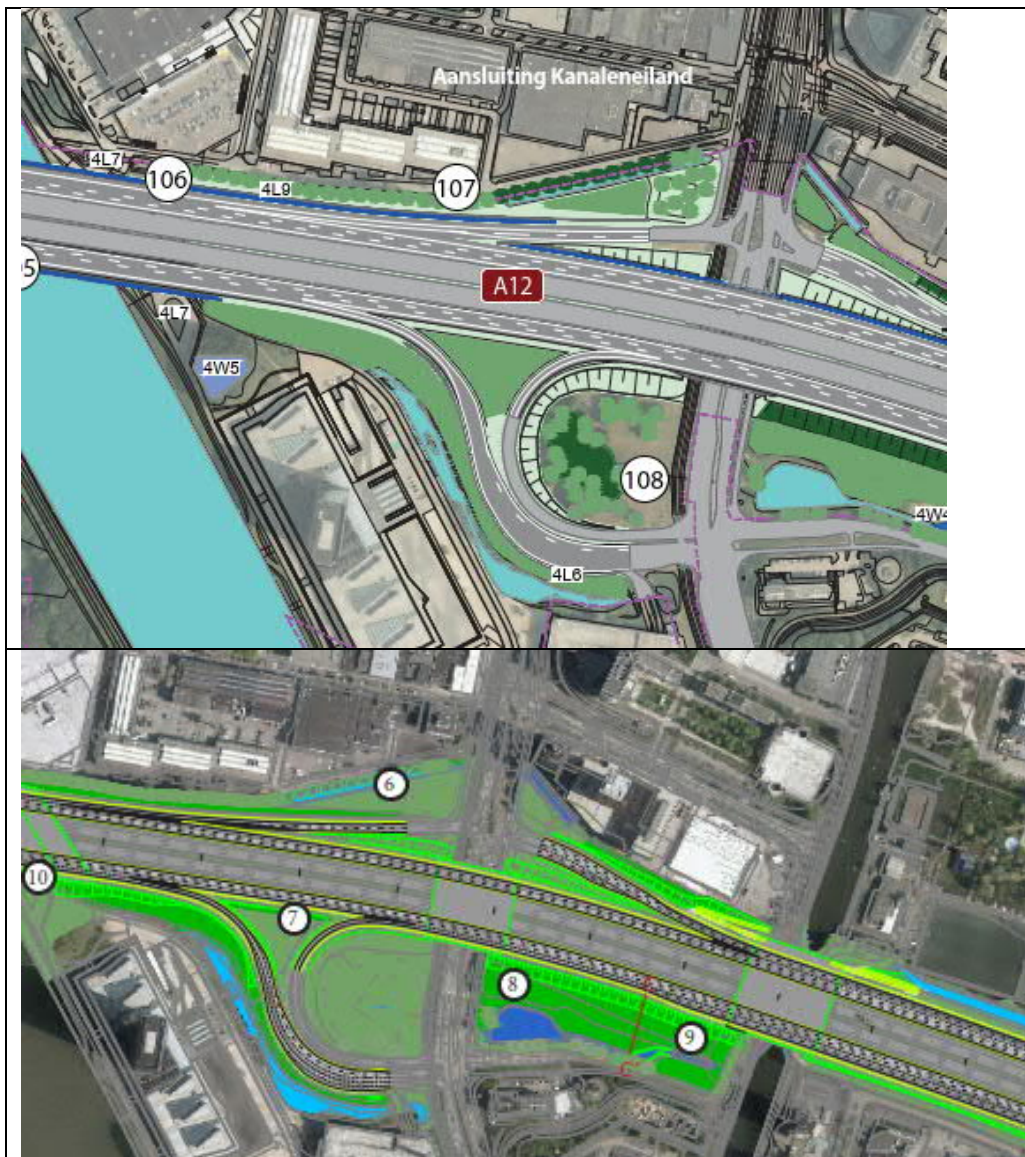
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, boven) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, onder) in beeld gebracht.



Aansluiting Utrecht- Zuid tot Verkeersplein Laagraven

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was rond de aansluiting Utrecht-Zuid (voorheen: Kanaleneiland) geen bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 2,57 ha.

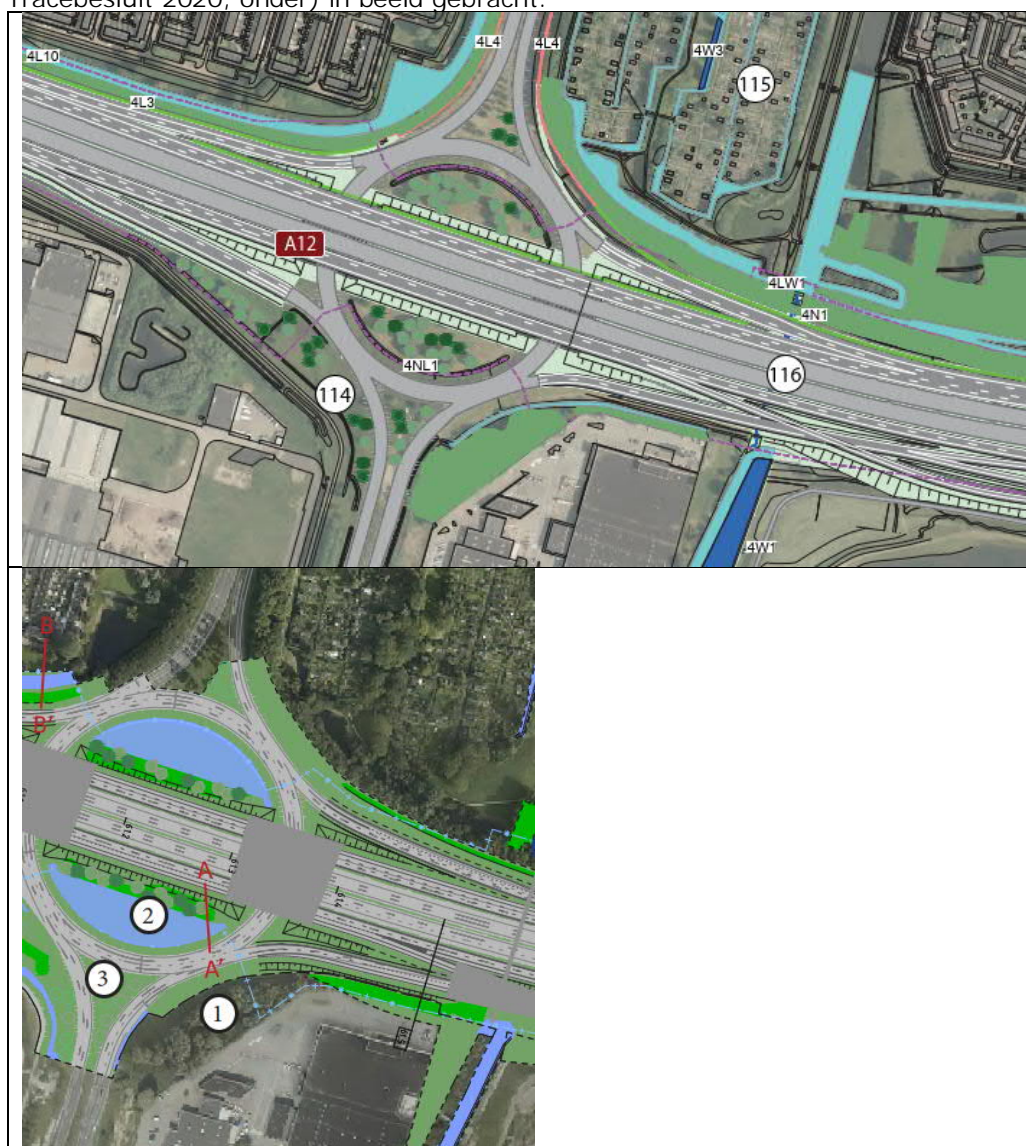
Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, boven) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, onder) in beeld gebracht.



Verkeersplein Laagraven tot knooppunt Lunetten

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was rond Verkeersplein Laagraven 0,2 ha bomencompensatie opgenomen. Bij het Tracébesluit 2020 is dit 2,57 ha.

Onderstaand is de situatie conform het Landschapsplan 2016 (bij het ontwerp-Tracébesluit 2016, boven) en de Oplegnotitie Landschapsplan 2020 (bij het Tracébesluit 2020, onder) in beeld gebracht.



3.8.7 Doorwerking van deze maatregelen

De veranderingen van de totale opgave voor boscompensatie leidt tot aanpassing van artikel 11.2 van het Tracébesluit 2020 en daarmee ook de tabel 9.4 en 9.5 van de toelichting en de bijlagen 5 en 6 van de bijlagen (II) van het Tracébesluit 2020.

De verandering van de boscompensatie locaties voor zover binnen de grenzen van het Tracébesluit 2020 hebben een aanpassing op diverse tracébesluitkaarten tot gevolg gehad. Alle aanpassingen van locaties van boscompensatie werken door in het mitigatie en compensatieplan en het landschapsplan, zie de beide oplegnotities hiervoor.



3.9 Aanpassingen maatregelen Fauna

Verschillende zienswijzen hebben suggesties gedaan voor aanvullende maatregelen ten behoeve van verschillende diersoorten. Twee maatregelen zijn opgenomen in de bijlagen van het Tracébesluit 2020. Verder zijn er diverse veranderingen opgetreden in de ligging van natuurvriendelijke oevers. Ook deze zijn hier beschreven.

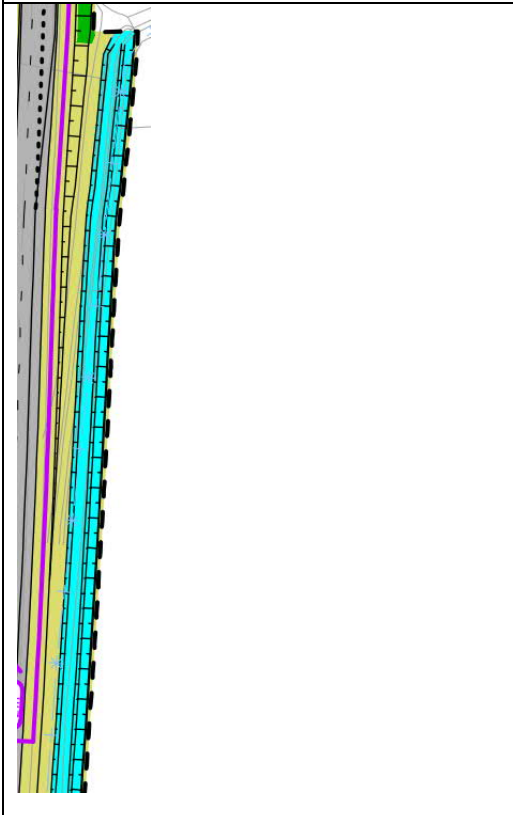
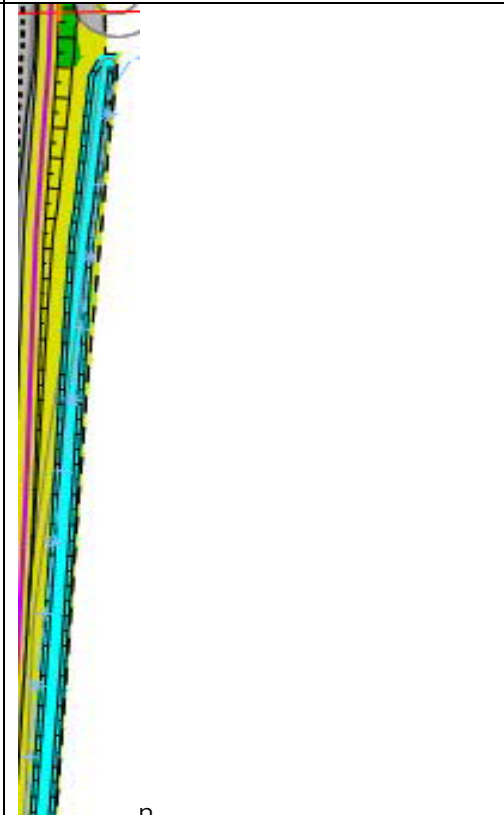
Dassentunnel N234 oostzijde A27

Naar aanleiding van zienswijzen is een dassentunnel toegevoegd aan de oostzijde van de A27 onder de N234 (Nieuwe Weteringseweg). Hiermee wordt het plangebied van het project Ring Utrecht voor de das verbonden met het noordelijk gelegen gebied tot aan Maartensdijk.

Deze aanpassing leidt tot een uitbreiding van het gebied binnen de tracébesluitgrens.

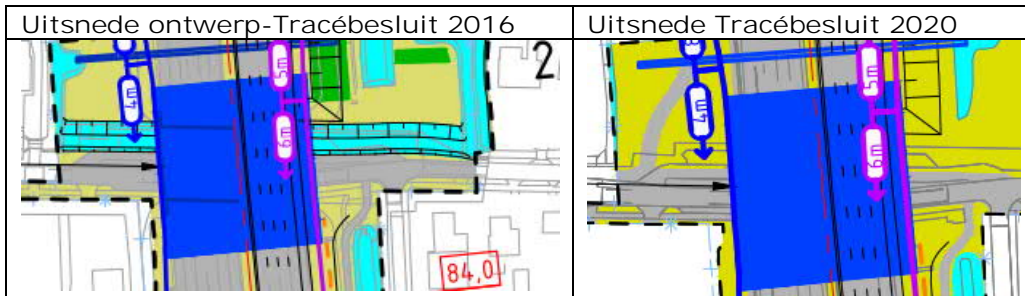
Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
	

Vervallen natuurvriendelijke oever tussen Nieuwe Wetering en Groenekan
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is langs de watergang ten oosten van de A27 aan de landzijde een natuurvriendelijke oever opgenomen om de natuurwaarden in het gebied te versterken. Naar aanleiding van zienswijzen om het ruimtebeslag op agrarische gronden te beperken is deze de natuurvriendelijke oever vervallen. Met een stapsteen/plank over de watergang aan de zuidzijde van de verzorgingsplaats wordt het gebied ten zuiden van de verzorgingsplaats bereikbaar gemaakt voor fauna. De tracébesluitgrens komt aan de wegkant van de watergang te liggen.

Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
	 n

Ecopassage voor ringslag en amfibieën onder de A27 via onderdoorgang Groenekanseweg

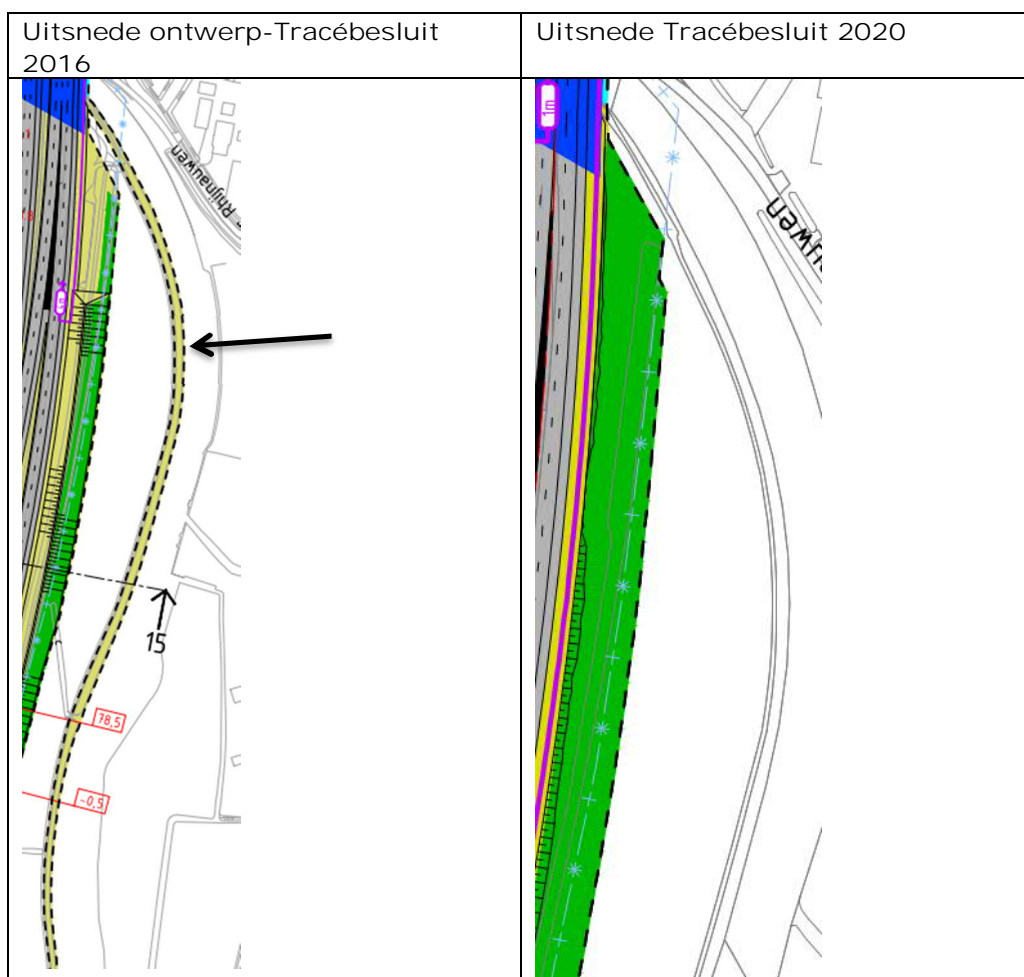
Op deze locatie was in het ontwerp-Tracébesluit 2016 een doortrekking van de waterverbinding opgenomen. Deze is vervallen. Hiervoor in de plaats komt een droge ecopassage voor ringslang en amfibieën.



Natuurvriendelijke oever Kromme Rijn

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een natuurvriendelijke oever langs de zuidoever van de Kromme Rijn opgenomen aan weerszijden van het viaduct Kromme Rijn. Het verflauwen en verzachten van het talud van de oever leidt ertoe dat de bomen tussen het jaagpad en de Kromme Rijn zouden worden gekapt. Om die reden is gevraagd af te zien van de natuurvriendelijke oever op deze locatie. Dit verzoek is overgenomen. Alleen in de directe omgeving van het viaduct vinden een aantal maatregelen aan de oever plaats om een goede overgang met de nieuwe zachte oever onder het viaduct te krijgen. De karakteristieke wilgenrij langs het Jaagpad richting Amelisweerd blijft volledig in stand.

De natuurvriendelijke oever wordt verplaatst naar een nieuw te realiseren nevengeul stroomopwaarts. Deze is nader beschreven in paragraaf 3.8. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluitgrens.



Tweede ecopassage onder de Koningsweg, ten westen van het viaduct over de A27/Groene Verbinding

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 was een droge duiker opgenomen onder de Koningsweg aan de oostzijde van het viaduct A27/Groene Verbinding, als ecologische verbindingszone in het kader van de Groene Verbinding. In het Tracébesluit 2020 is aanvullend een tweede vergelijkbare ecopassage opgenomen onder de Koningsweg aan de westzijde van de Groene Verbinding. Deze ecopassages zijn niet op de kaarten bij het Tracébesluit 2020 aangegeven.

Oever Waijense Wetering bij onderdoorgang Waijensedijk

De oever van de Waijense Wetering bij de onderdoorgang Waijensedijk (het dode eind wat aansluit op de Fortweg) wordt geschikt gemaakt voor uittreding van zwanen. Deze aanpassing heeft geen invloed op het landschapsplan en de tracébesluit grens.

Ecopassage voor vleermuizen over de A27 ter hoogte van de Meidoornkade

Op bijgaande locatie over de A27 is in het Tracébesluit 2020 een ecopassage ten behoeve van vleermuizen toegevoegd. Deze verbindt de groenstructuur tussen Houten en kasteel Heemstede, die een essentiële vliegroute voor vleermuizen vormt.



Locatie vleermuisportaal over A27

Vispassages

In het Tracébesluit 2020 zijn twee nieuwe vispassages opgenomen. Het gaat om een nieuwe vispassage ten noorden van de A12 in Park De Koppel bij Lunetten en een nieuwe vispassage onder de A12 bij het Inundatiekanaal.



Locatie vispassages

Doorwerking van deze maatregelen

De extra maatregelen zijn te vinden op kaart 1 (dassentunnel) en kaart 8 (natuurvriendelijke oevers). De overige faunamaatregelen zijn niet op de kaarten aangegeven. De wijzigingen hebben aanpassing in bijlage 4 (watercompensatie) en bijlage 5 (maatregelen fauna) van het Tracébesluit 2020 tot gevolg.

Door toevoeging van deze maatregelen is de toelichting op het Tracébesluit 2020 in paragraaf 9.3, 11.1 en 11.2 aangepast.

Deze maatregelen hebben gevolgen voor het Mitigatie- en Compensatieplan en Landschapsplan. Zie daarvoor de respectievelijke Oplegnotities.

3.10 Veranderingen in maatregelen voor watercompensatie

Er zijn relatief veel veranderingen in de watercompensatie. De belangrijkste reden is dat na overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en de gemeente Utrecht gekozen is om verschillende kleinere watercompensatiegebieden te bundelen op een nieuwe plek langs de Kromme Rijn. Door deze bundeling is het mogelijk de watercompensatie te combineren met een impuls voor natuur. Daarnaast is na overleg met het Hoogheemraadschap gezocht naar mogelijkheden om aan de verzoeken van omwonenden tegemoet te komen door het zoeken naar een andere invulling van de watercompensatie op specifieke locaties.

Een specifieke verandering die leidt tot een aanpassing in de watercompensatie is een gedeeltelijke aanpassing van de kade Merwedekanaal ter hoogte van de Vierlingbrug. Deze was opgenomen in het wijzigings-Tracébesluit 2018 en is beschreven in paragraaf 3.10.2. van deze Nota van Wijziging 2020.

3.10.1 Samenvattend overzicht van wijzigingen

De noodzakelijke watercompensatie is de optelsom van de compensatie van bestaande watergangen die vanwege de wegverbreding gedempt moeten worden en een aanvullend wateroppervlak. Dat aanvullend wateroppervlak compenseert de toename van het verhard oppervlak (asfalt) in het project.

In onderstaande tabellen zijn de opgave uit het ontwerp-Tracébesluit 2016 en de huidige opgave per deelgebied naast elkaar gezet. In de hierop volgende paragrafen zijn de belangrijkste wijzigingen in tekst en beeld toegelicht.

Het verschil in de wateropgave in 2016 en de wateropgave in 2020 komt doordat nu in de wateropgave een verlegging van een watergang als volledige demping en nieuwe aanleg wordt gezien. In het Tracébesluit 2016 was dit niet in de getallen meegenomen. Beide methodes zijn goed maar leiden tot verschillen in de absolute getallen. Daarnaast heeft dit effect op de beoordeling. Door de aanpak in het Tracébesluit 2020 wordt de relatieve toename van het open water kleiner.

Deelgebied1

Peilgebied Oud	Peilgebied Nieuw	Wateropgave OTB 2016	Wateropgave TB 2020	Nieuw gerealiseerd water OTB 2016	Nieuw gerealiseerd water TB 2020
PG0390	MTD009	0,134	0,528	0,575	0,879
PG0393	MTD018	0,038	0,038	0,357	0,07
PG0470	OTV_005	0,152	0,355	0,152	0,360
PG0890	MTD017	0,019	0,019	0,133	-
		0,343	0,940	1,217	1,310

Deelgebied 2

Peilgebied Oud	Peilgebied	Wateropgave OTB 2016	Wateropgave TB 2020	Nieuw gerealiseerd water OTB 2016	Nieuw gerealiseerd water TB 2020
PG0412/PG0649	UKR_001	1,547	4,230	1,845	4,427
PG0782	UKR_003				0,059
PG0458	GRN005	0,285	0,974	0,285	1,134
PG0560 / PG0672	GRN024	0,064	0,090	0,216	0,243
PG1416	UKR_004	0,168	0,228	0,168	0,229
PG0857	UKR_002	0,167	0	0,243	0
		2,064	5,522	2,757	6,092

Deelgebied 3

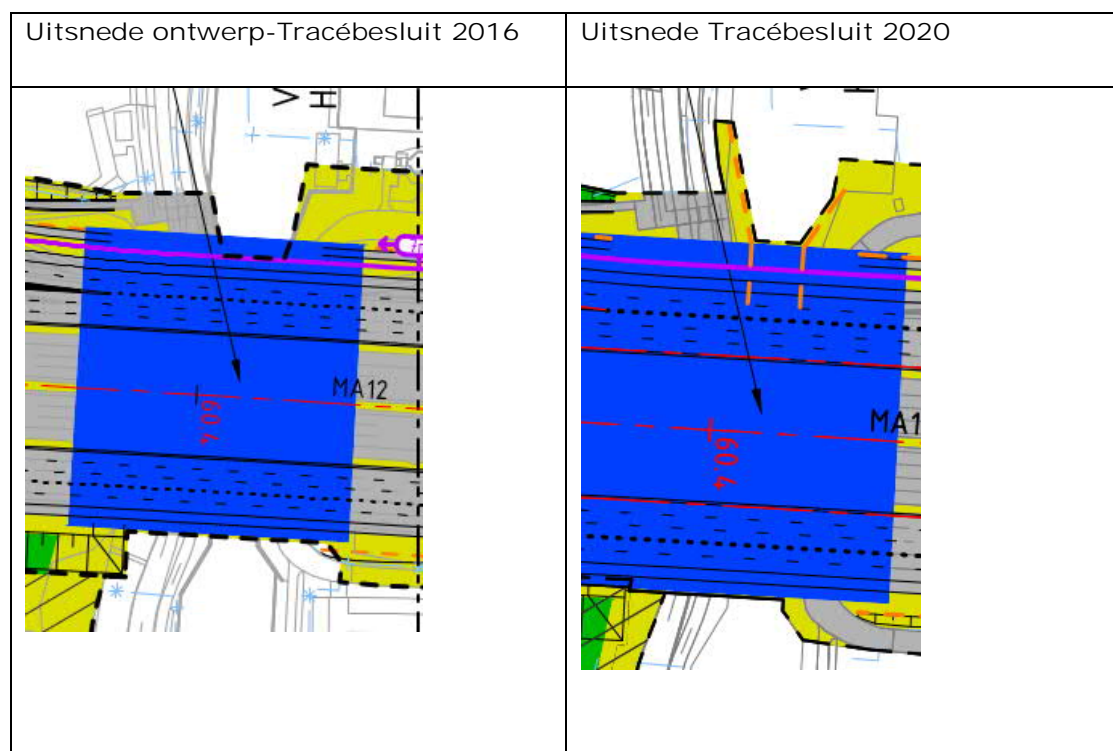
Peilgebied Oud	Peilgebied	Wateropgave OTB 2016	Wateropgave TB 2020	Nieuw gerealiseerd water OTB 2016	Nieuw gerealiseerd water TB 2020
PG0067	HTN033	0,035	0,035	0,060	0,060
PG0071	HTN024	0,021	0,244	0,037	0,273
PG0477	HRL_006	0,045	0,065	0,135	0,123
PG0478	HRL_005	0,025	0,135	0,033	0,21
PG0935	GRZ019	0,187	0,410	1,050	1,196
PG0072 / PG0232 / PG2099	GRZ009, GRZ012	0,045	0,045	0,102	0,044
Totaal		0,358	0,934	1,417	1,717

Deelgebied 4

Peilgebied Oud	Peilgebied	Wateropgave OTB 2016	Wateropgave TB 2020	Nieuw gerealiseerd water OTB 2016	Nieuw gerealiseerd water TB 2020
PG0058	GRZ003	0,396	0,552	0,530	0,592
PG0067	HTN033	0,035	0,035	0,060	0,060
PG0107	VLR065	0,040	0,229	0,040	0,229
PG0474	KAN_002	0,013	0,013	0,160	0,000
PG0473	HRL_003	0,021	0,021	0,021	0,021
PG0679	KAN_003	0,017	0,017	0,022	0,022
		0,522	0,867	0,773	0,934

3.10.2 Gedeeltelijke aanpassing kade Merwedekanaal

Om de Vierlingbrug, het kunstwerk in de A12 over het Merwedekanaal, te kunnen bouwen, moet de kade buiten de grens van het Tracébesluit 2016 worden aangepast, met als gevolg de gedeeltelijke demping van het Merwedekanaal. Het betreft een demping van circa 230 m². Conform het uitgangspunt van 'niet afwentelen' wordt deze demping in hetzelfde peilgebied gecompenseerd in de zuidwest kwadrant van knooppunt Rijnsweerd. Hiermee wordt geborgd dat het effect van de demping volledig wordt gecompenseerd, waardoor er geen verlies van waterberging plaatsvindt. Deze aanpassing zat al in het wijzigings-Tracébesluit 2018.



3.10.3 Veranderingen in de maatregelen voor watercompensatie deelgebied 1

Vervallen natuurvriendelijke oever aan de oostzijde van de A27 tussen Nieuwe Wetering en verzorgingsplaats Voordaan

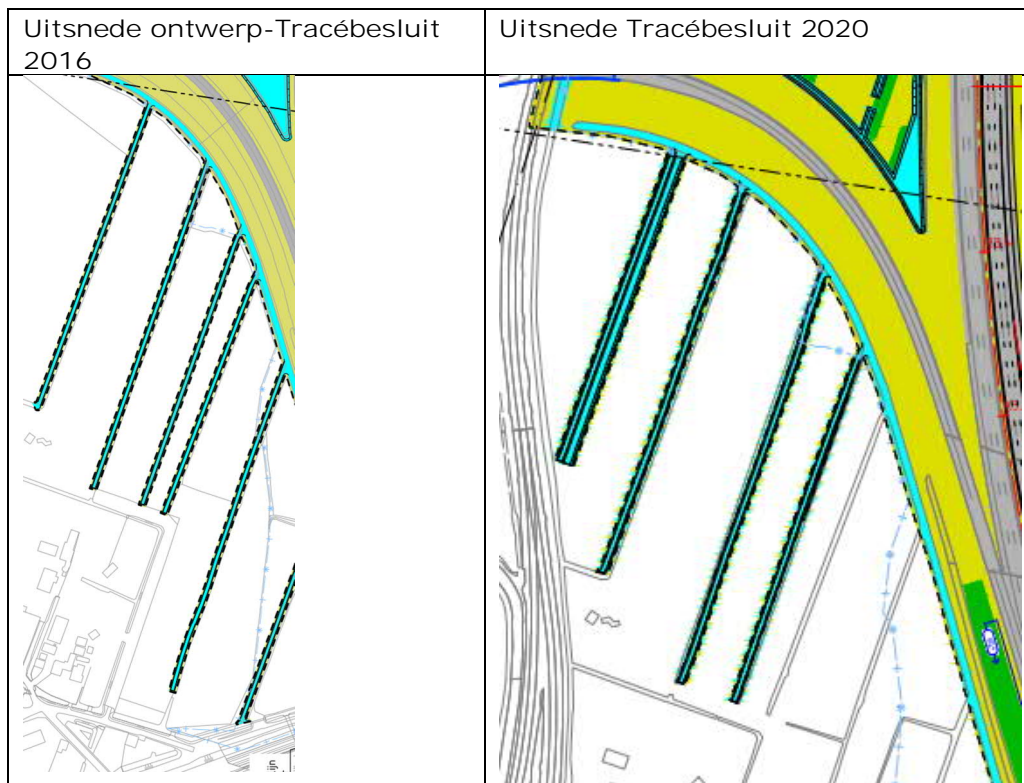
Deze wijziging is beschreven in paragraaf 3.9 als wijziging in fauna-maatregelen. De oever is vervallen op basis van nadere afspraken met de grondeigenaar. Zie de illustraties aldaar.

Waterstructuur in aansluiting Utrecht-Noord

In paragraaf 3.8.3 is een wijziging in de boscompensatie in de aansluiting Utrecht-Noord beschreven. Deze wijziging hangt samen met een wijziging in de watercompensatie binnen deze aansluiting. Zie de illustraties aldaar.

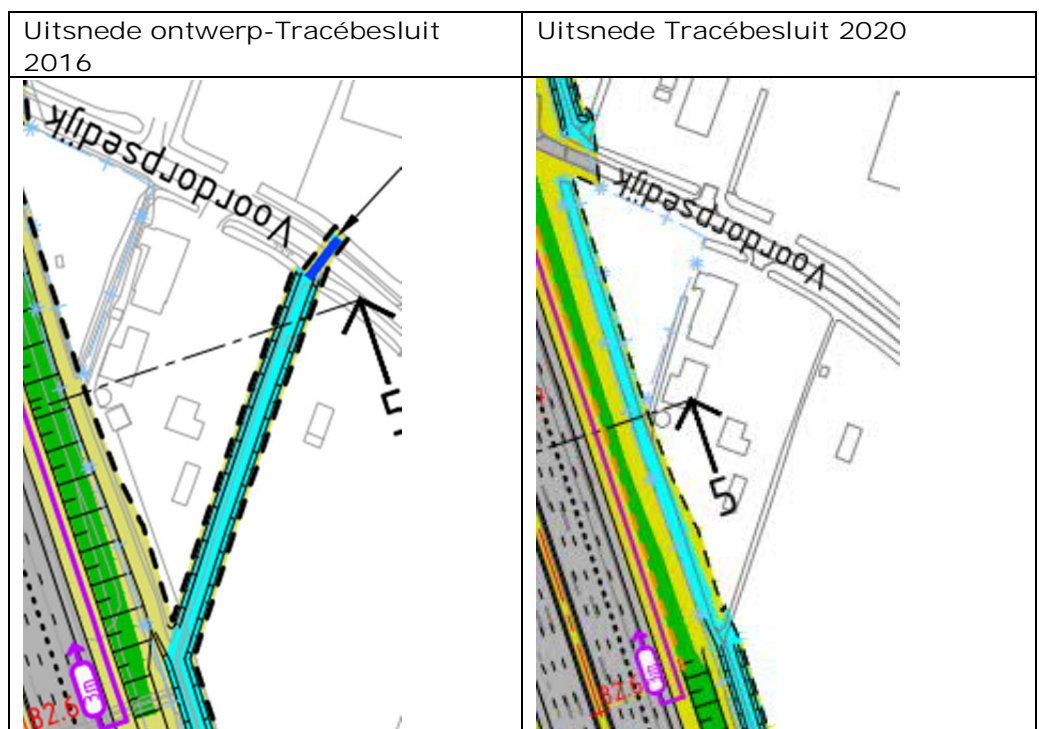
Waterstructuur Overvechtse polder

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is in de Overvechtse Polder (ten zuidwesten van de aansluiting NRU) een aantal natuurvriendelijke oevers langs bestaande watergangen opgenomen teneinde de slagenstructuur van het historische landschap te versterken en de natuurwaarde te vergroten. Op basis van zienswijzen van grondeigenaren is deze structuur zodanig aangepast dat de natuurvriendelijke oevers alleen zijn gesitueerd op percelen die al in bezit zijn van de overheid, of die resulteren in een logischer kaveldeling. De beoogde verbetering van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteit wordt ook hiermee gerealiseerd. Deze aanpassing leidt tot verschuivingen van de tracébesluit-grenzen in dit gebied.



Waterstructuur Voordorpsedijk 20A

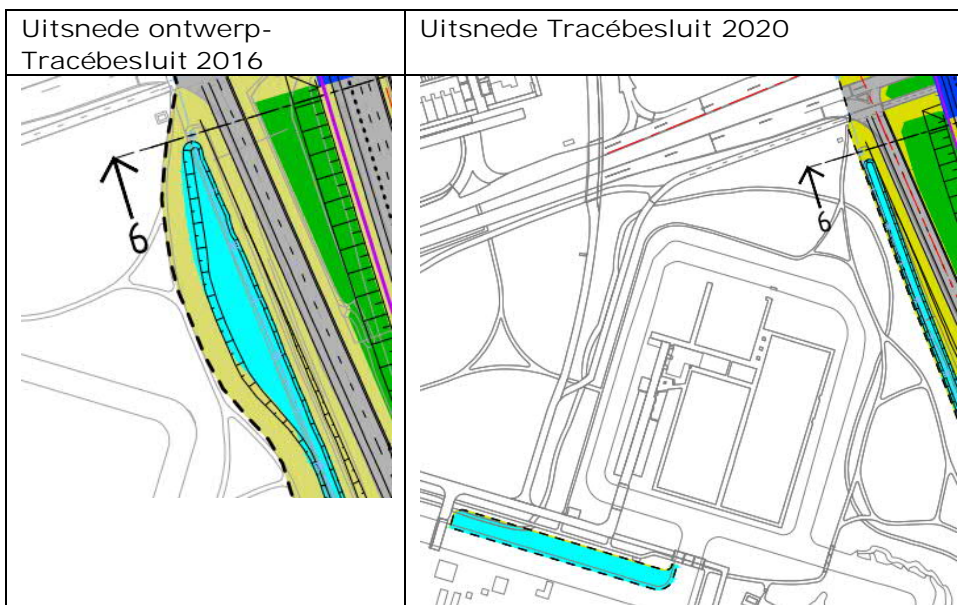
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een omleiding van de primaire watergang tussen de A27 en de kavel behorend bij Voordorpsedijk 20A opgenomen, vanwege het ruimtebeslag van de verbreding van deze watergang. Inmiddels is duidelijk dat de watergang op de huidige locatie kan worden gehandhaafd, waarbij de ruimte wordt gevonden door het talud van de A27 deels te vervangen door een damwand. De omlegging van de waterstructuur om deze kavel komt hiermee te vervallen. De oplossing voldoet aan de noodzakelijke watercompensatie in peilgebied PG0390 (nu MTD009). Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Waterstructuur Voorveldsepolder

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is de noodzakelijke watercompensatie (vanwege uitbreiding verhard oppervlak) binnen peilgebied PG0470 (nu OTV_005) gevonden in een gebied aansluitend aan de A27. Realisatie hiervan gaat ten koste van 0,3 ha bomen. Op basis van zienswijzen is in het Tracébesluit 2020 een andere locatie voor de waterberging opgenomen, langs de Ariënslaan in de Voorveldse Polder. Deze locatie is voorgesteld door de gemeente Utrecht en kan op het grondgebied van de gemeente gerealiseerd worden.

Hiermee wordt het aantal te kappen bomen beperkt. De oplossing voldoet aan de noodzakelijke watercompensatie in peilgebied PG0470. Deze aanpassing leidt tot verschuivingen van de tracébesluit-grenzen in dit gebied.



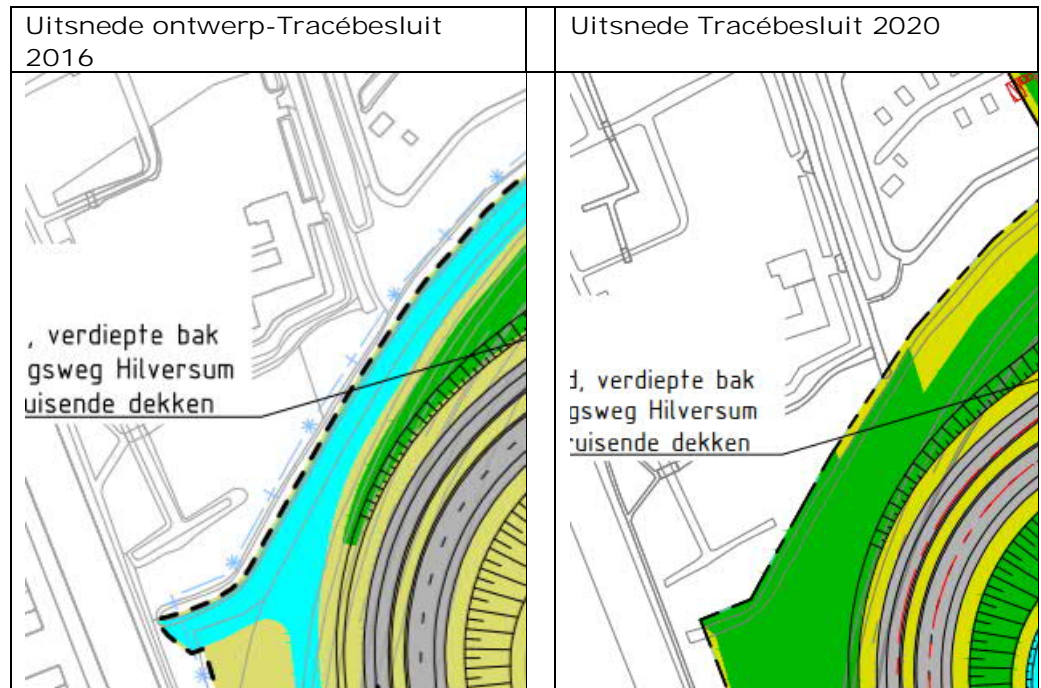
3.10.4 Veranderingen in de maatregelen voor watercompensatie deelgebied 2

Waterstructuur Volkstuinen ATV Stadion

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is watercompensatie opgenomen tussen de volkstuinen en knooppunt Rijnsweerd. Op basis van zienswijzen is besloten deze watercompensatie te verplaatsen, evenals de bestaande watergang op deze locatie. Hiermee komt ruimte vrij voor een herinrichting van het gebied waarin het mogelijk is om volkstuinen te compenseren.

De wateropgave binnen het peilgebied Kromme Rijn wordt gerealiseerd in een nieuwe nevengeul ten zuiden van het bos Amelisweerd. Deze komt terug bij de natuurvriendelijke oevers Kromme Rijn. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.

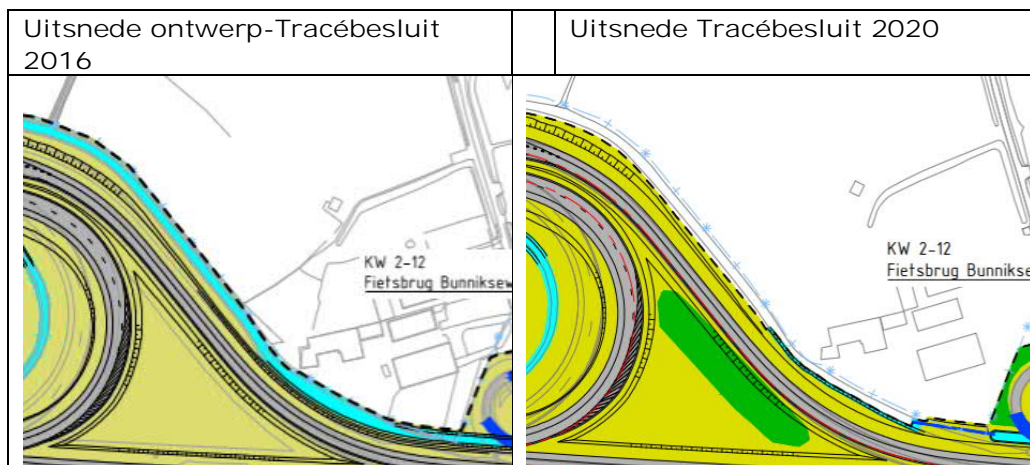
Aan de oostzijde van de volkstuinen zal een geleidelijke overgang van het talud naar een damwand opgenomen worden. Dit heeft geen effect op de begrenzing van het Tracébesluit 2020.



Watergang nabij Bureveld

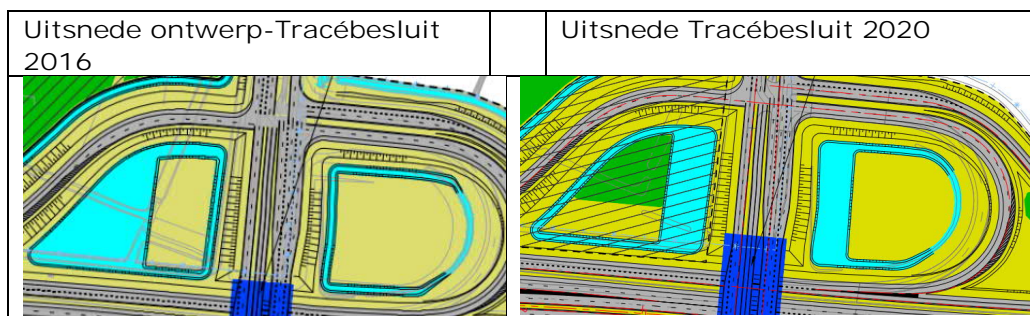
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 verschuift de watergang langs de afrit De Bilt vanuit het oosten naar buiten omdat de afrit zelf ten opzichte van de huidige ligging verschuift. Hierdoor is een hoek van een manegeterrein met een paardenbak nodig. Op basis van een zienswijze met een onderbouwing van het belang van deze hoek voor de bedrijfsvoering van de manege is met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden overlegd of de watergang op deze plek over 35 meter in een duiker kan worden gelegd. Hiermee wordt ruimtebeslag op de paardenbak voorkomen. Het waterschap is, vanwege de mogelijke impact op de bedrijfsvoering van de manege, akkoord met deze oplossing mits deze duiker rechtdoor in de watergang komt. Dat betekent dat de duiker onder de hoek van de paardenbak komt te liggen op basis van een nadere overeenkomst met de eigenaar. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.

Door deze aanpassing is extra watercompensatie nodig binnen het betreffende peilgebied. Deze compensatie wordt gerealiseerd binnen de aansluiting Utrecht Science Park.



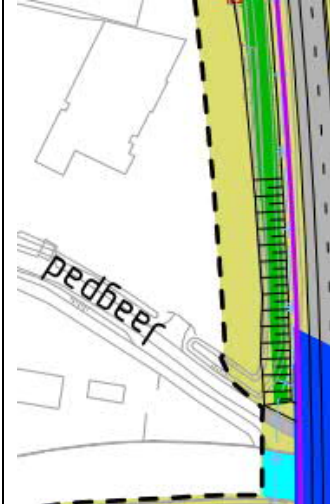

Watercompensatie aansluiting Utrecht Science Park

Ten gevolge van de voorgaande maatregel is aanvullende watercompensatie noodzakelijk ten westen van Bureveld. Deze ruimte is gevonden binnen de westelijke lus van de aansluiting Utrecht Science Park. De inrichting van deze lus is aangepast in afstemming met de aanpassing in de groenstructuur aan de noordzijde van de aansluiting. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.





Watergang parkeerplaats Oude Tolhuys

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een watergang opgenomen langs de A27 ter hoogte van het restaurant Oude Tolhuys, ter vervanging van de bestaande watergang langs de A27. De bestaande watergang kan niet blijven liggen vanwege de wegverbreding. De nieuwe watergang gaat ten koste van parkeerplaatsen van het restaurant. Op basis van een zienswijze is nader onderzoek verricht naar de noodzaak van de watergang op deze locatie. Het blijkt dat deze voor de waterhuishouding ter plekke niet noodzakelijk is. De tracébesluitgrens wordt ten opzichte van de ontwerp-tracébesluitgrens over de lengte van het parkeerterrein met circa 12 meter verschoven. Hiermee wordt het ruimtebeslag op de parkeerplaats aanzienlijk beperkt. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluitgrens.

Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
 A technical site plan showing a road layout with a 'pedbeef' (pedestrian path) and a water channel. The water channel is highlighted in green and yellow. A dashed black line indicates the boundary of the design decision.	 A technical site plan showing the same road layout as the 2016 version. The water channel is highlighted in green and yellow. A dashed black line indicates the boundary of the 2020 decision, which is shifted further to the right compared to the 2016 version, indicating a reduction in the area covered by the decision.



Aanpassing waterstructuur en bomen tussen zwembad Kromme Rijn en A27

Vanwege het weglaten van de watergang langs de parkeerplaats van het Oude Tolhuys zoals hiervoor beschreven is ook het naar het noorden doorlopende verlengde van deze watergang niet noodzakelijk. Watergang en onderhoudsstrook worden vervangen door een locatie voor bomencompensatie. Het water wordt gecompenseerd in de nieuwe nevengeul Kromme Rijn. Tevens wordt bomencompensatie toegepast op het resterende gedeelte van de aanwezige tennisbaan.

Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
	

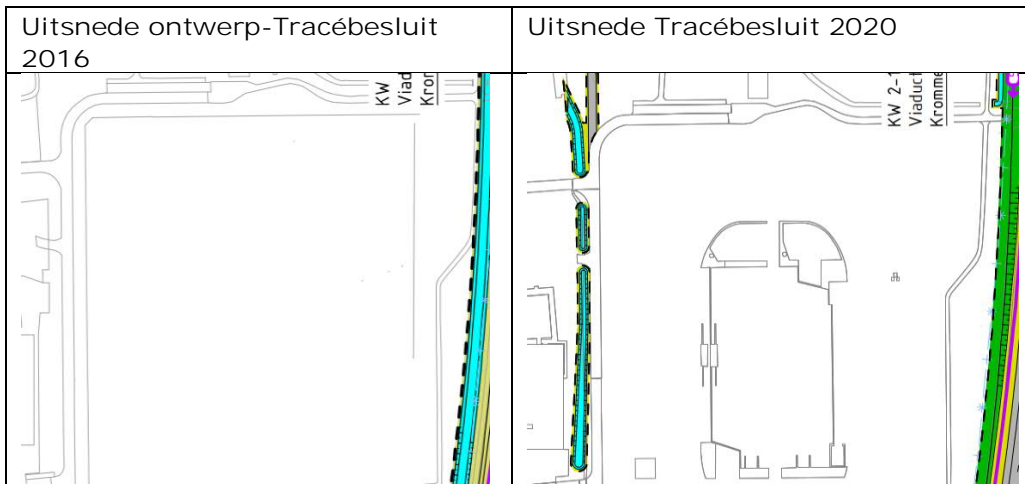
Waterstructuur bos einde Mytylweg

Door het bosje aan het einde van de Mytylweg aan de zuidoever van de Kromme Rijn loopt een watergang (als drie zijden van een rechthoek) die aan beide einden in de Kromme Rijn (de vierde zijde van de rechthoek) uitkomt. De poot die het dichtst bij de A27 ligt valt onder de wegverbreding van de A27 en moet daarom gecompenseerd worden. Teneinde de waterkwaliteit in de watergang op peil te houden is het noodzakelijk om een nieuwe aansluiting op de Kromme Rijn te maken, direct aansluitend aan het nieuwe talud van de weg. In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is de functie van deze poot opgenomen in de hierna beschreven maatregel Waterstructuur Maarschalkerweerd. Het eerste deel vanaf de Kromme Rijn blijft gehandhaafd in het Tracébesluit 2020 om de waterloop door het bosje te behouden. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.

Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
 <p>KW 2-16 Viaduct Kromme Rijn</p> <p>5m 6m</p>	 <p>KW 2-16 Viaduct Kromme Rijn</p> <p>5m</p>

Waterstructuur Maarschalkerweerd

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een watergang opgenomen langs de te verbreden A27, in de groenstructuur tussen de sportvelden en de snelweg, ter vervanging van de huidige watergang langs de weg. Deze watergang vormt een onderdeel van de watervoorziening van het gebied Maarschalkerweerd vanaf de Kromme Rijn. Het verplaatsen van de bestaande watergang naar de in het ontwerp-Tracébesluit 2016 opgenomen locatie gaat ten koste van bestaande bomen. Op basis van nadere afstemming met de gemeente Utrecht wordt de watertoevoerfunctie overgenomen door een (deels) nieuwe watergang die nabij de nieuwe fietsbrug uitkomt in de Kromme Rijn. Hiermee wordt minder wateroppervlak toegevoegd dan met de watergang die in het ontwerp-Tracébesluit 2016 is opgenomen. De resterende wateropgave wordt gerealiseerd in de aanpassing Nevengeul en Natuurvriendelijke oevers Amelisweerd. Deze aanpassing leidt tot verschuivingen van de tracébesluit-grenzen in dit gebied, deze komt op deze plek dichterbij de A27 te liggen.



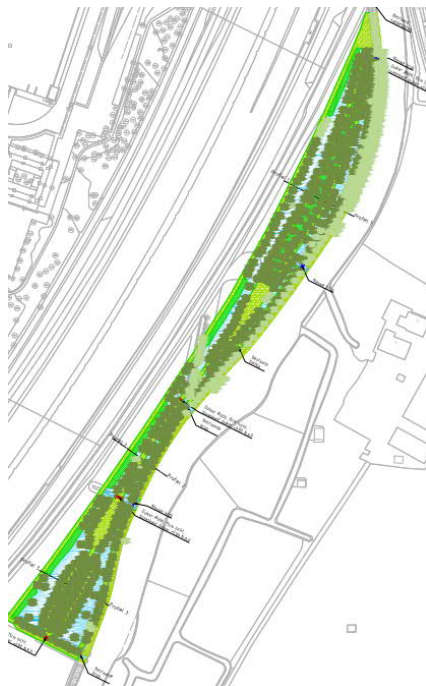
3.10.5 Veranderingen in de maatregelen voor watercompensatie deelgebied 3

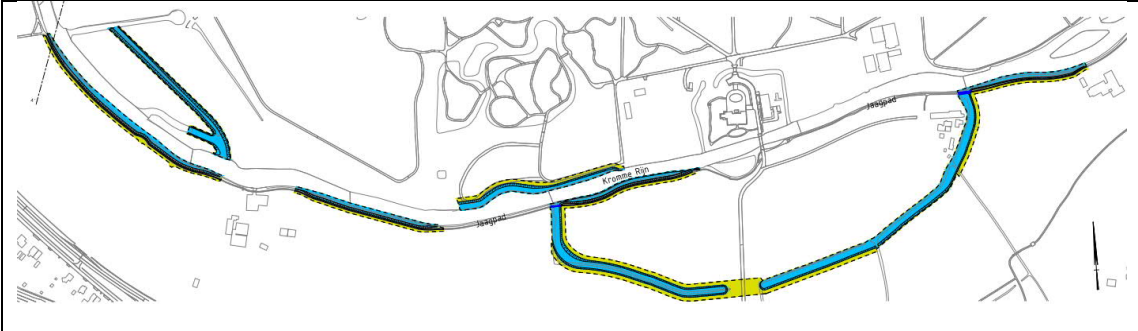
Nevengeul en Natuurvriendelijke oevers Kromme Rijn

In afstemming met de gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is een aantal watercompensatiemaatregelen in het peilgebied van de Kromme Rijn verplaatst naar een nieuw te realiseren nevengeul en enkele percelen natuurvriendelijke oever langs de Kromme Rijn, ter hoogte van Oud-Amelisweerd. De volgende aanpassingen van maatregelen uit het ontwerp-Tracébesluit 2016 zijn hierin opgenomen.

- Verplaatsen van de Natuurvriendelijke oever ter hoogte van de onderdoorgang Kromme Rijn naar een verderop gelegen locatie. Op de locatie bij de onderdoorgang moet voor de aanleg van de natuurvriendelijke oever een bomenrij langs het Jaagpad sneuvelen. Die kan in stand gehouden worden bij verplaatsen van deze natuurvriendelijke oever.
- Weglaten van de watercompensatie bij de Volkstuinen ATV stadion, in de noordwesthoek van Rijnsweerd, omdat daarmee ruimte ontstaat voor het compenseren van de volkstuinen.
- Weglaten van een watergang naast het Oude Tolhuys omdat daarmee aantasting van de parkeerplaats van het Oude Tolhuys verminderd wordt.
- Weglaten van een nieuwe watergang tussen de A27 en de sportvelden Maarschalkerweerd omdat deze verbinding wordt overgenomen door een door de gemeente Utrecht gewenste verbinding langs de Mytylweg.
- Het versmallen van een nieuwe watergang door Amelisweerd omdat daarmee kap van bomen beperkt wordt.

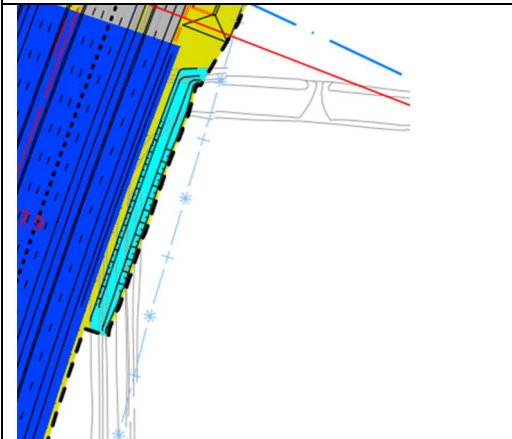
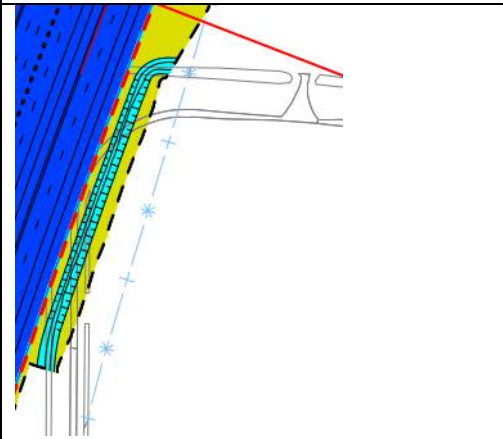
De watercompensatie die op deze plekken vervalt, wordt teruggebracht in een moerasbos tussen de A27 en de Kromme Rijn en in de natuurvriendelijke oevers langs de Kromme Rijn binnen hetzelfde peilgebied. Het moerasbos ligt buiten de tracébesluit-grens.



Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016
n.v.t.
Uitsnede Tracébesluit 2020


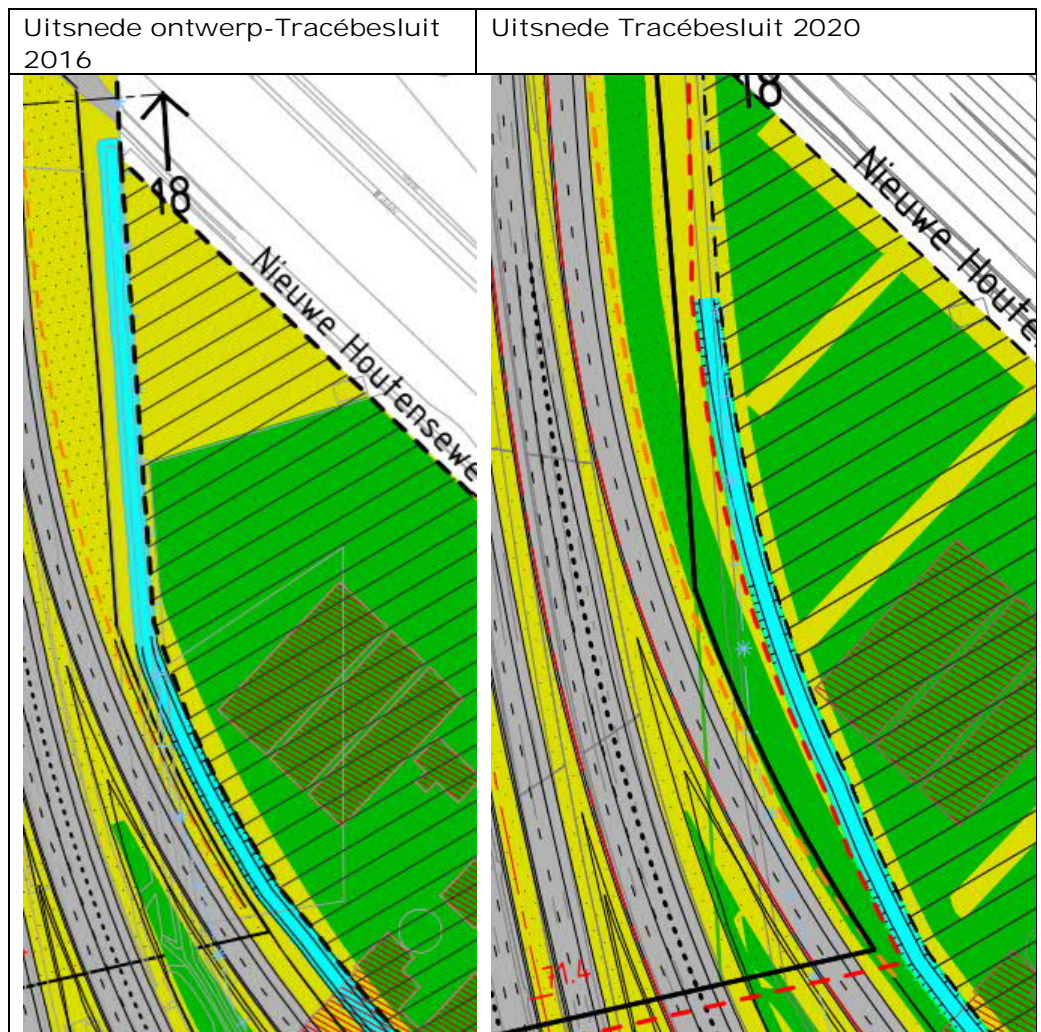
Watergang Amelisweerd, noordzijde

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een gedeeltelijke verlegging van een watergang in Amelisweerd opgenomen. Deze is noodzakelijk omdat een bestaande watergang door de wegverbreding verdwijnt. In het ontwerp-Tracébesluit 2016 had deze watergang de standaardbreedte van watergangen. Daarmee gaat deze ten koste van een aantal bomen. In het Tracébesluit 2020 is de breedte van de nieuwe watergang teruggebracht tot de huidige breedte, waardoor het aantal te kappen bomen wordt beperkt. Ook het wandelpad blijft gehandhaafd. De beperking van het wateroppervlak hier is meegenomen in de totale waterbalans voor het peilgebied Kromme Rijn (zie hiervoor). Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.

Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
	

Aanpassing watergang ter hoogte van uit te breiden folie, Nieuwe Houtenseweg

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een watergang opgenomen in het noordoostkwadrant van knooppunt Lunetten, tussen de nieuwe bypass van de A27 door het knooppunt en het terrein van de voormalige stadskwekerij. Deze watergang conflicteert met de noodzakelijke uitbreiding van de folie onder de bypass, waardoor de watergang enkele meters naar het oosten opschuift binnen het gebied van de voormalige stadskwekerij. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.



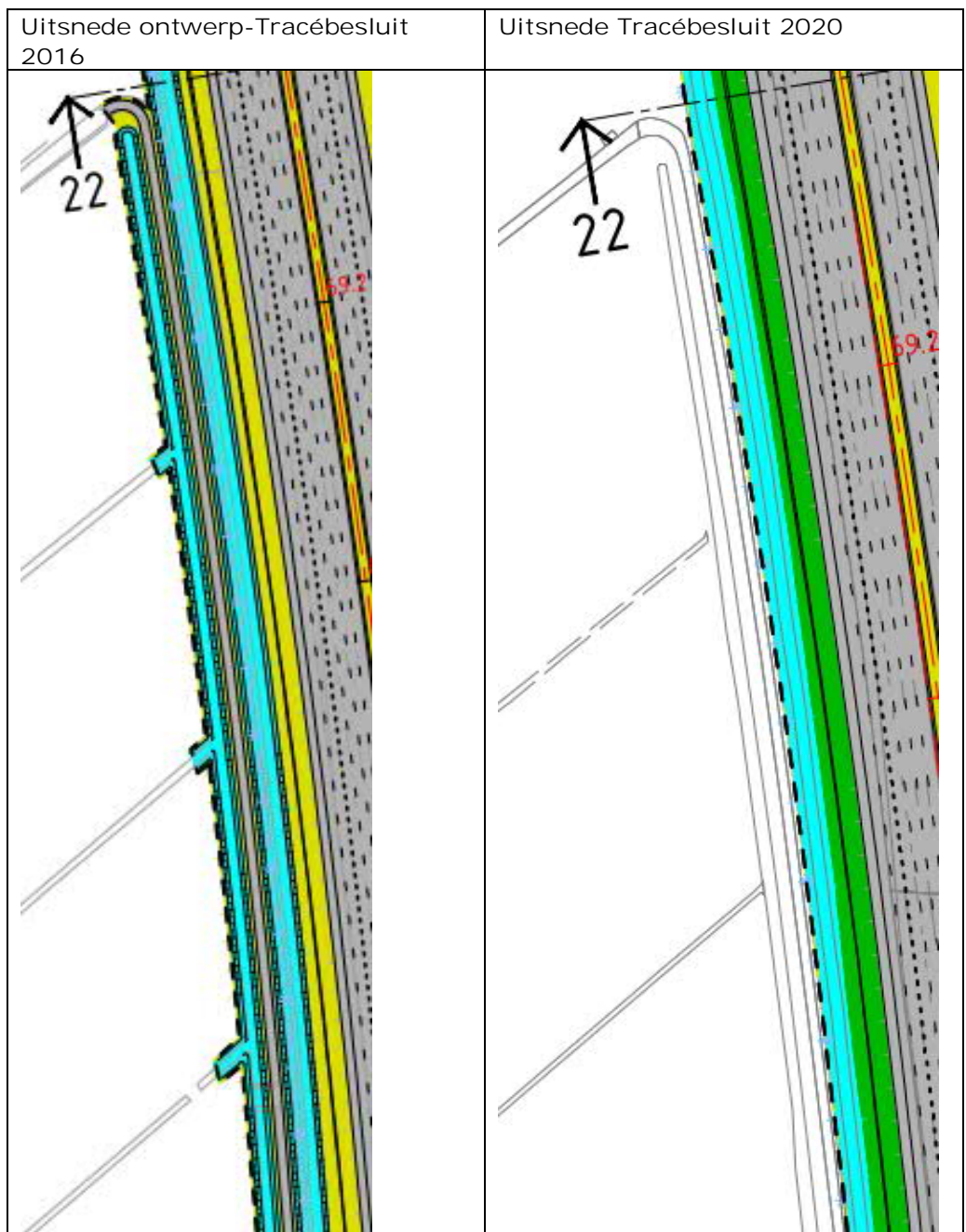
Hoofdwatergang langs zuidwestkwadrant knooppunt Lunetten

De hoofdwatergang langs de boog A12zuid-A27zuid (Den Haag naar Houten) wordt ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit 2016 over een lengte van circa honderd meter enkele meters in de richting van de weg verschoven. Hiermee wordt ruimtebeslag op private gronden beperkt. De verschuiving gaat ten koste van een bomenrij op grond van Rijkswaterstaat. De bomen worden elders gecompenseerd, zie paragraaf 3.7 van deze Nota van Wijziging 2020. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Langeweg, parallel aan de A27

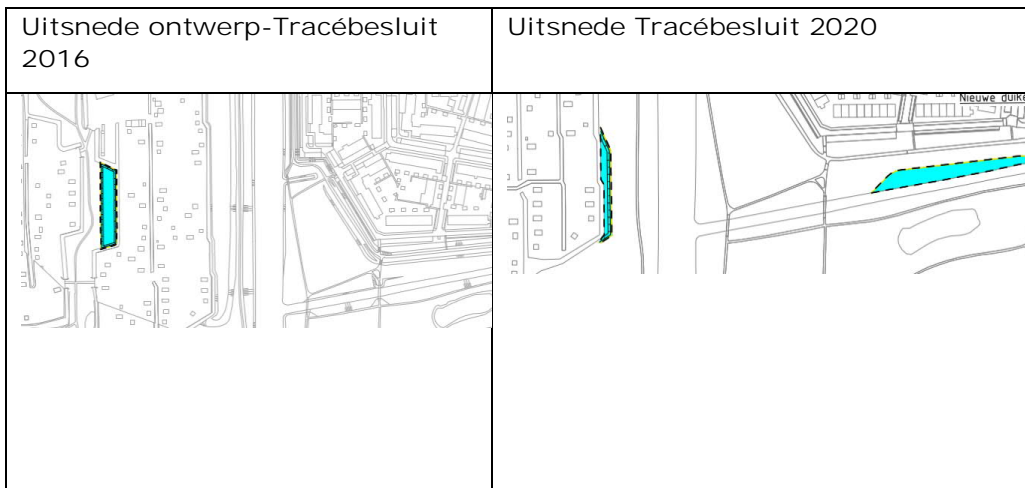
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een verschuiving van de Langeweg, parallel aan de A27, in de gemeente Houten opgenomen. De aanleiding hiervoor was een noodzakelijke verbreding van de hoofdwatgang ter plekke. Inmiddels is door nadere besluitvorming binnen Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden vast komen te staan dat deze verbreding hier niet nodig is. De Langeweg en de twee watergangen aan weerszijden daarvan kunnen derhalve gehandhaafd blijven. Hiermee wordt ruimtebeslag op private gronden beperkt. De resterende opgave voor de watercompensatie binnen dit peilgebied wordt iets verder zuidelijk binnen de tracébesluit-grens opgelost. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



3.10.6 Veranderingen in de maatregelen voor watercompensatie deelgebied 4

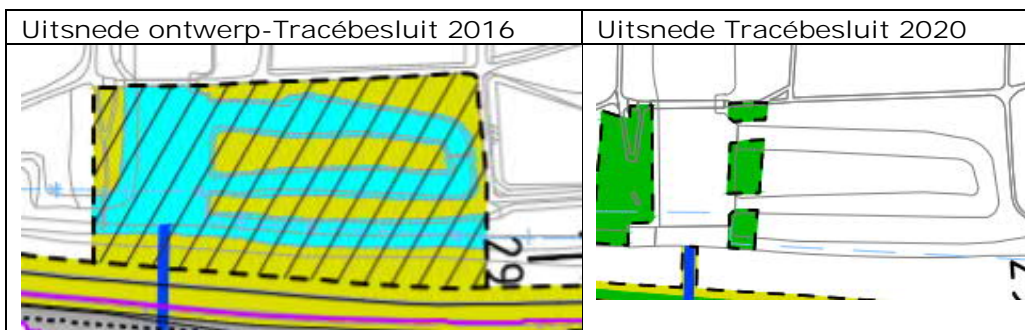
Watercompensatie volkstuin Lunetten

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een ruimtereservering voor waterberging opgenomen centraal in volkstuinpark Lunetten. Op basis van zienswijzen is deze watercompensatie in overleg met de gemeente Utrecht verschoven naar de oostzijde van het volkstuincomplex. De oppervlakte is conform die in het ontwerp-Tracébesluit 2016. Deze aanpassing leidt tot verschuivingen van de tracébesluit-grenzen in dit gebied.



Duiker Seychellenpad park De Koppel

Na het vaststellen van het ontwerp-Tracébesluit 2016 is nader onderzoek verricht naar het watersysteem in het zuidelijk deel van Park De Koppel. De aanpassingen hier zijn nodig vanwege het amoveren van de huidige duiker onder de A12 en de doortrekking van het Inundatiekanaal onder de A12 door. De watercompensatie welke in het ontwerp-Tracébesluit 2016 in dit peilgebied was voorzien in de verbreding van de watergang langs de rand van het park wordt verplaatst naar de westzijde van de aan te passen duiker. Deze gronden zijn in eigendom bij de gemeente Utrecht. Deze aanpassing leidt tot verschuivingen van de tracébesluit-grenzen in dit gebied.

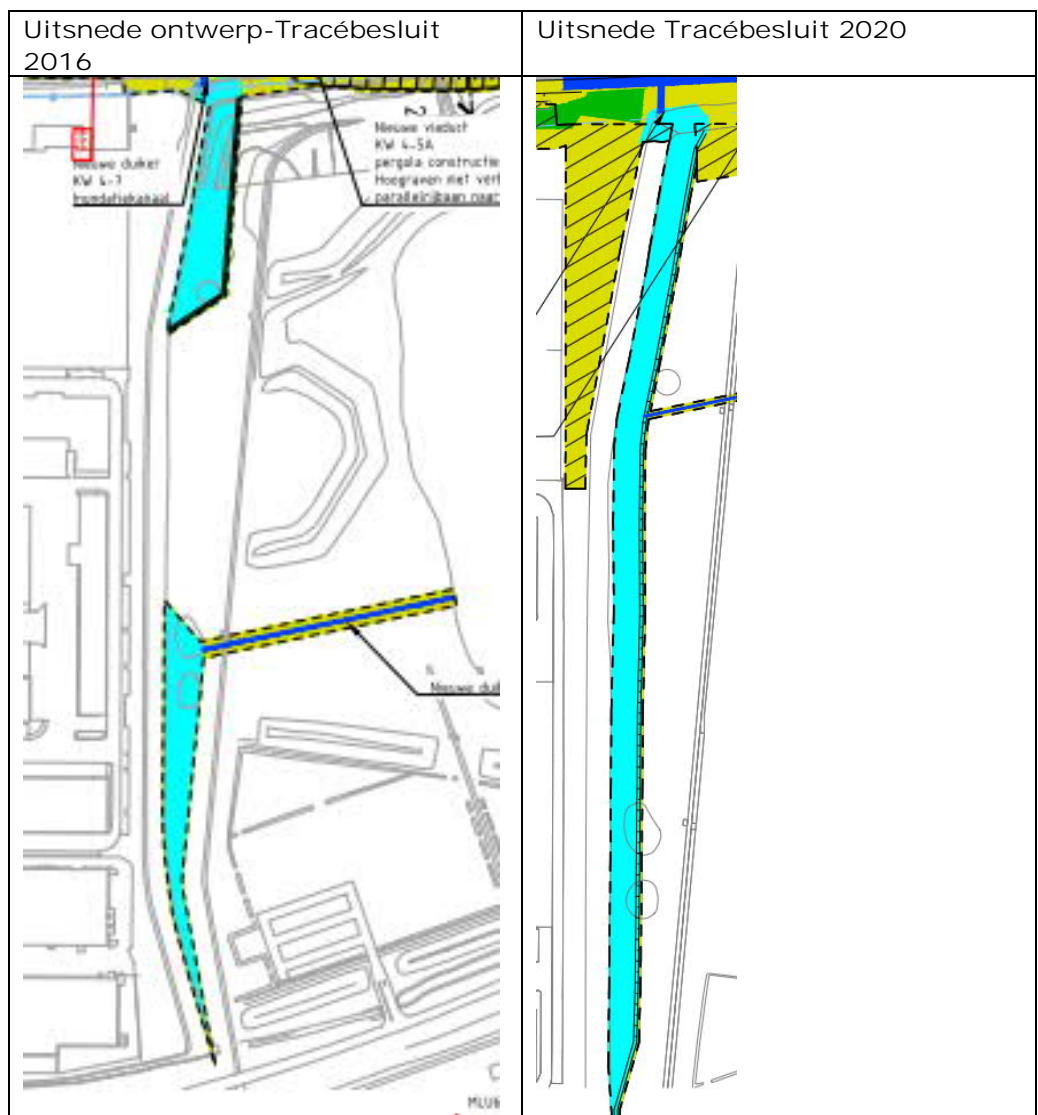


Watercompensatie Inundatiekanaal

In overleg naar aanleiding van zienswijzen van de exploitant en de eigenaren van het recreatiegebied Down Under is de vormgeving van de watercompensatie gekoppeld aan het Inundatiekanaal aangepast. De watergang wordt over de gehele lengte gelijkmatig verbreed, waardoor de impact op de recreatieve activiteiten wordt beperkt.

Doordat de watergang breder wordt, wordt het moeilijker de watergang over te steken, hetgeen nodig is voor het recreatieve gebruik van de gronden door de uitbater. Daarom worden inpassingsmaatregelen getroffen bij de inrichting van het gebied om recreatieve overstek mogelijk te maken.

Daarbij wordt ook het fietspad evenwijdig aan de A12 verlegd vanwege het recreatieve gebruik van dit fietspad. Op de locatie van het huidige fietspad worden bomen en struiken geplant om het effect van het verkeer op de A12 te beperken. In samenhang met deze aanpassing verandert ook de ligging van de nieuwe duiker tussen de plas en het Inundatiekanaal. Deze komt meer noordelijk te liggen om te voorkomen dat het evenemententerrein van Down Under wordt doorsneden. Deze aanpassing leidt tot verschuivingen van de tracébesluit-grenzen in dit gebied.

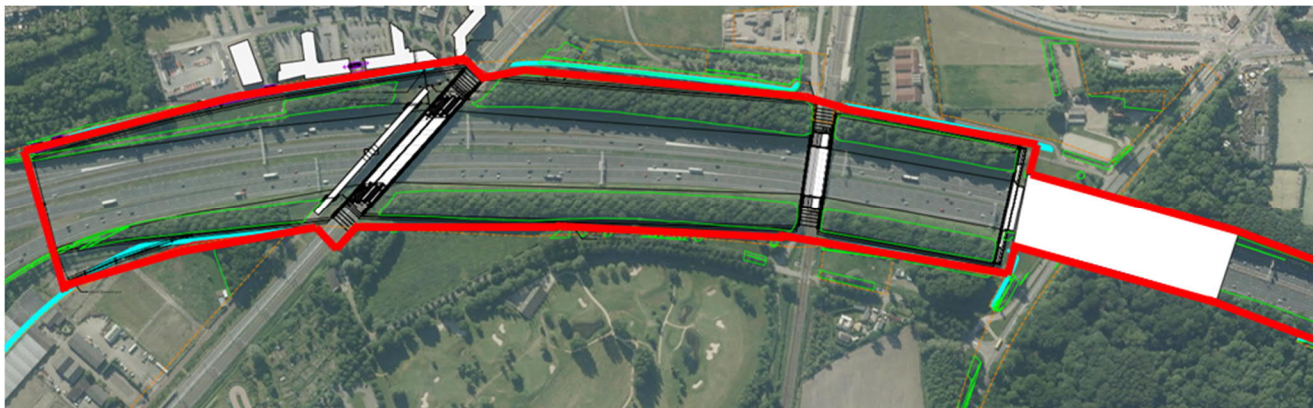


- 3.10.7 Doorwerking van deze maatregelen
De maatregelen leiden tot een aangepaste totale wateropgave zodat artikel 9.1 in het Tracébesluit 2020 is aangepast.
Deze maatregelen leiden tot aanpassingen op de kaarten 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 en 16.
De wijzigingen leiden tot een wijziging van bijlage 4 van het Tracébesluit 2020.

3.11 Maatregelen ten behoeve van de aanleg

- 3.11.1 Schermwand
In de periode tussen het ontwerp-Tracébesluit 2016 en het Tracébesluit 2020 is nader onderzoek verricht naar de aanleg van de wegverbreding boven de Folie A27. Hiervoor zijn vijf bouwmethodes nader onderzocht en uitgewerkt in het deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand bij de MER Actualisatie 2020. Hieruit is gebleken dat voor de verbreding ter plaatse van de Verdiepte Ligging A27 ten zuiden van de Koningsweg (binnen de foliepolder(s)) de bouwmethode met tijdelijke grondwaterstands-verlaging de methode is met het laagste risicoprofiel (de andere 4 bouwmethodes hebben hoog risicoprofiel, wat betekent dat er een grote(re) kans is op het falen van de folieconstructie). Om de (omgevings)effecten beheersbaar te maken is een schermwand nodig rond de foliepolder en bakconstructie. Een schermwand is een waterremmende constructie die tot grote diepte rond het werk wordt aangebracht. De schermwand wordt aangebracht tot in de waterremmende laag op circa 65 á 70 meter diepte. Binnen de schermwand wordt middels een bemaling met meerdere onttrekkingsputten een tijdelijke polder gecreëerd met een lagere grondwaterstand. Tegelijkertijd worden tijdens de aanleg van de wegverbreding de omgevingseffecten verder beperkt door middel van retourbemaling van grondwater direct naast de schermwand.

De ligging van de schermwand is in onderstaande figuur aangegeven.



De schermwand en de wijze van aanleg is in detail beschreven in het Deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand (Witteveen + Bos, 2020).

Doorwerking van deze maatregel

De schermwand is opgenomen in artikel 9, lid 3 van het Tracébesluit 2020. De locatie van de schermwand is opgenomen op de tracékaarten 9 en 10 bij het Tracébesluit 2020. De toevoeging van de schermwand leidt tot aanpassingen in artikel 14 (Monitoringsprogramma) en in Bijlage 1 (Kunstwerken) van het Besluit en in paragraaf 12.3 (Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase) van de Toelichting.

3.11.2 Verandering van werkterreinen

In een aantal zienswijzen is ingegaan op de omvang van de werkterreinen met het verzoek tot handhaven van bestaande functies. Daarnaast zijn op basis van de verdere planuitwerking ook de locaties veranderd: sommige werkterreinen zijn niet meer nodig en een aantal is toegevoegd.

Bij aanpassingen van de begrenzing van werkterreinen zijn alleen uitsneden van de ontwerp-tracébesluit- en tracébesluit-kaarten opgenomen, aangezien de werkterreinen in het Landschapsplan niet zijn aangegeven. Het Landschapsplan beschrijft de situatie na realisatie.

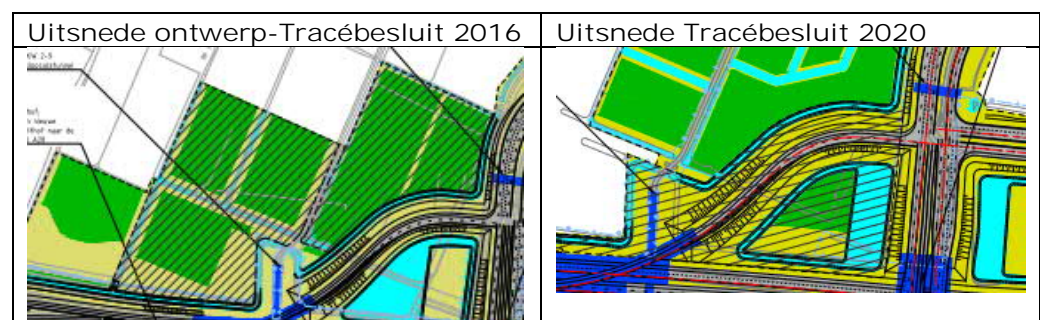
Werkterrein A28 Aansluiting De Bilt

Op basis van zienswijzen met daarin de wens om de omvang van dit werkterrein te verkleinen is de omvang van het werkterrein beperkt tot het gebied binnen de nieuwe toerit. Hiermee is er meer afstand gecreëerd ten opzichte van nabijgelegen woningen en loopt de ecologische zone door de faunatunnel langs het werkterrein. Een recent waargenomen dassenburcht net buiten de nieuwe toerit blijft hiermee ook buiten het werkterrein. De fietsverbinding over het Uppsalapad loopt nu voor een veel kortere afstand door het werkterrein. Tijdens de realisatie wordt een veilige doorgang voor fietsers geborgd.

Het ruimtebeslag van het werkterrein valt volledig binnen het ruimtebeslag van de eindsituatie. Er gaat dus ook geen extra leefgebied van beschermde diersoorten of groeiplaatsen van beschermde plantensoorten verloren. De dassenburcht, die recent in de omgeving is waargenomen in een bosje langs de Universiteitsweg blijft gespaard (zie ook het Deelrapport Natuur 2020). Deze dassenburcht ligt op circa 100 meter van het werkterrein. Het beschadigen van deze burcht is daarom te voorkomen. Binnen 200 meter van de burcht kan echter wel verstoring plaatsvinden. Er zullen daarom maatregelen getroffen worden om te voorkomen dat verstoring leidt tot aantasting van de functionaliteit van de dassenburcht.

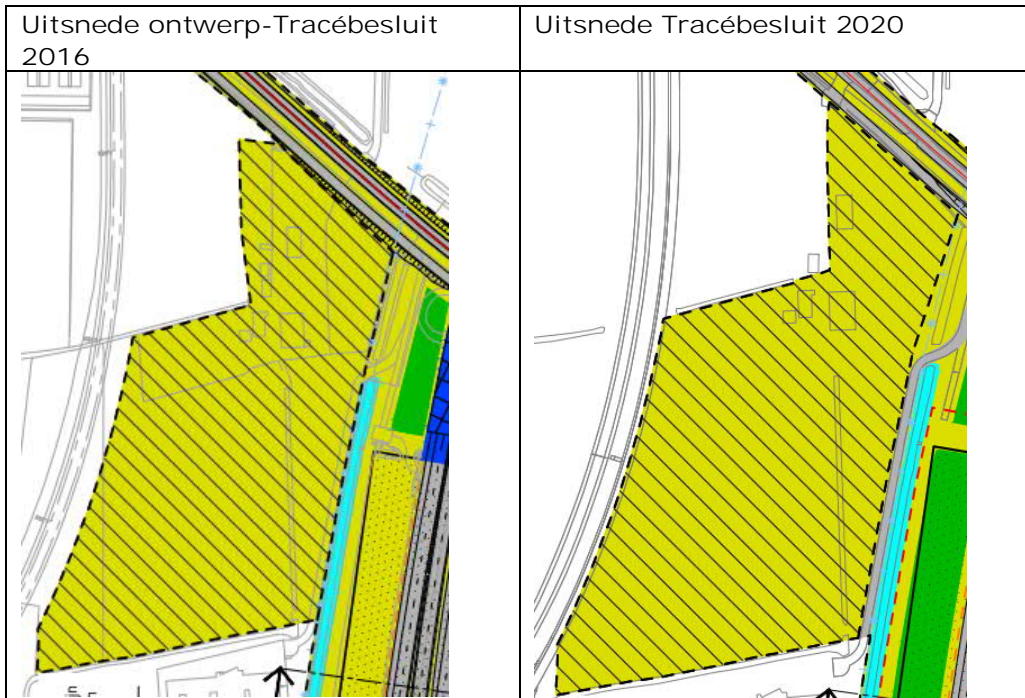
De das valt met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming onder het regime van andere beschermde soorten (artikel 3.10). Met uitvoering van genoemde maatregelen, zullen de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (artikel 3.10) niet overtreden worden. Tijdens de uitvoering zal voldaan worden aan de regels, die ervoor moeten zorgen dat de burcht bewoonbaar en functioneel blijft. Indien nodig zal voor de werkzaamheden ontheffing worden aangevraagd.

Na afloop van de werkzaamheden wordt de binnenlus ingericht voor bos- en watercompensatie. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein A27 tussen Koningsweg en spoorlijn Utrecht – Arnhem
Naar aanleiding van zienswijzen van een huidige gebruiker van het gebied (het dierenasiel) is de bereikbaarheid van het dierenasiel gegarandeerd door een verkleining van het werkterrein zodat de ontsluitingsweg hier buiten valt. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.
Binnen het werkterrein staan opstallen, die toegevoegd zijn aan de lijst te amoveren objecten.



Grijze arcering is werkterrein

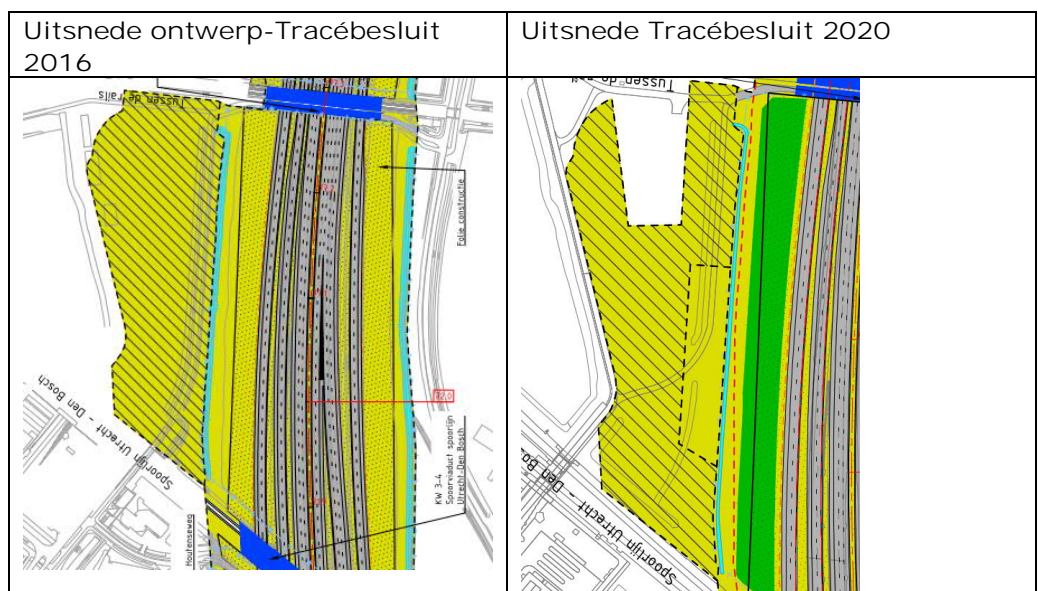
Werkterrein A27 tussen spoorlijn Utrecht – Arnhem en spoorlijn Utrecht – Den Bosch

In een zienswijze is gevraagd dit werkterrein te verkleinen zodat de bestaande grondbank kan blijven. Ook is aandacht gevraagd voor de aanwezige soorten (ringslang, diverse broedvogels en het functioneren van de fietstunnel als faunapassage). Het werkterrein is geoptimaliseerd zodat de bestaande grondbank kan blijven liggen, een bomenrij in stand blijft en tevens de nieuwe fietsverbinding tussen Lunetten en Maarschalkerweerd in stand blijft. De fietsovergang naar de Mereveldseweg blijft ook beschikbaar. Hier is wel een nadere afstemming met de noodzakelijke ruimte voor bouwverkeer noodzakelijk.

Aan de oostzijde van de A27 blijkt een aanvullend werkterrein noodzakelijk ten behoeve van de verlenging van het spoorviaduct aan deze zijde.

Nabij de locatie van het werkterrein zijn ringslangen waargenomen (zie ook Deelrapport Natuur 2020). Het werkterrein is nu reeds in gebruik als werkterrein en niet geschikt voor de ringslang. Het gebruik van dit terrein voor werkzaamheden aan de Ring Utrecht brengt weinig verandering in deze situatie. Het aanwezige gronddepot blijft behouden. Ook de oude fietstunnel onder het spoor blijft beschikbaar als faunatunnel. Er zijn dan ook geen effecten te verwachten op beschermde soorten. Uiteraard is het nooit volledig uitgesloten dat zich voorafgaand aan de werkzaamheden beschermde soorten vestigen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan broedende vogels. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal dit terrein evenals andere werkterreinen dan ook gecontroleerd worden op aanwezigheid van beschermde soorten en zullen zo nodig maatregelen getroffen worden om effecten te voorkomen of te beperken.

Deze aanpassing leidt aan de westzijde tot een verkleining en aan de oostzijde tot een vergroting van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein Mereveldseweg-Zuid

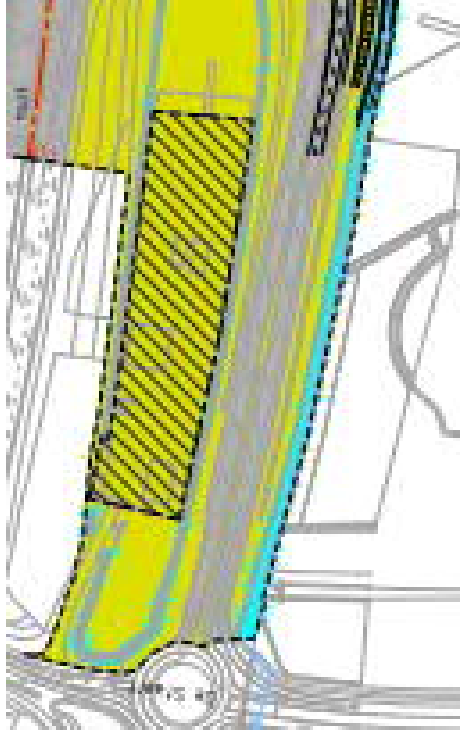
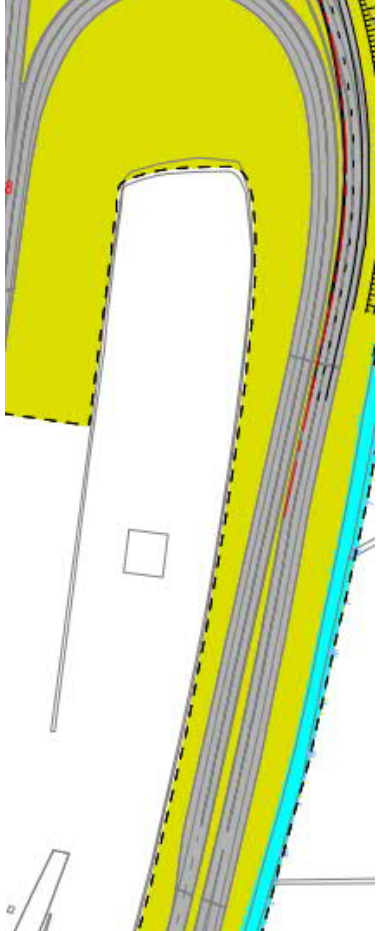
In de nadere uitwerking van de realisatie bleek er behoefte aan aanvullend werkterrein in de nabijheid van de folie onder de A27. Dit terrein is gevonden tussen de Mereveldseweg, de A27 en de spoorlijn Utrecht- 's Hertogenbosch. Na afronding van de werkzaamheden wordt dit terrein ingericht voor bomencompensatie.



Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein A27 aansluiting Houten

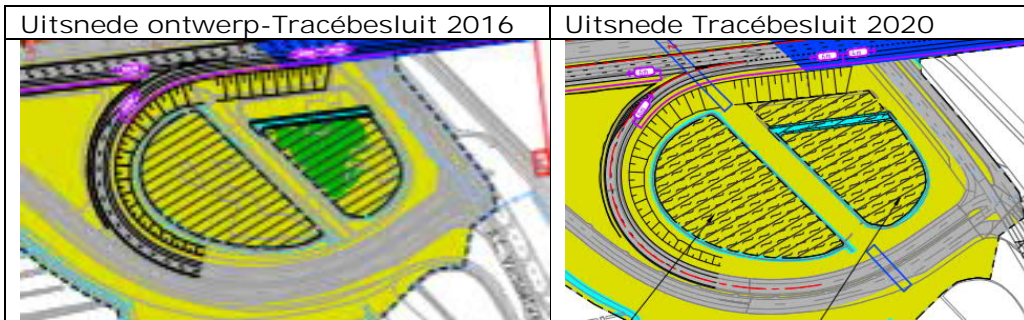
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is in de oostelijke lus van de aansluiting Houten een werkterrein opgenomen. Inmiddels is vast komen te staan dat de functie van dit terrein als zoutopslag voor het beheerdistrict van Rijkswaterstaat wordt gehandhaafd en gemoderniseerd. De optie om dit gebied als werkterrein te benutten komt derhalve te vervallen. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.

Uitsnede ontwerp-Tracébesluit 2016	Uitsnede Tracébesluit 2020
	

Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein A12 Aansluiting Nieuwegein (zuidzijde)

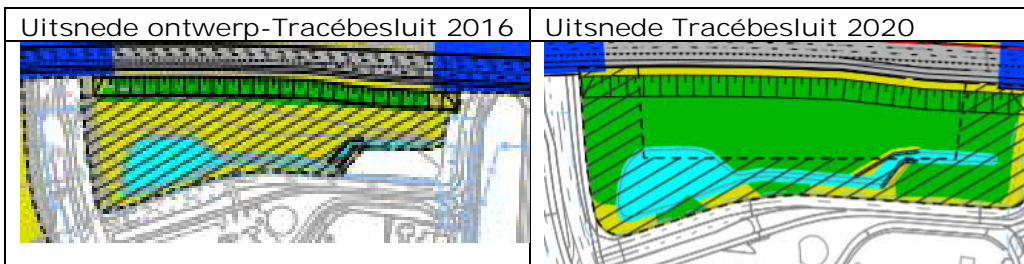
In de lus van de aansluiting is een werkterrein voorzien. Ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit 2016 is in het Tracébesluit 2020 het oppervlak van het werkterrein binnen deze lus vergroot. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.



Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein A12 Aansluiting Utrecht-Zuid (zuidzijde tussen Europalaan en Merwedekanaal)

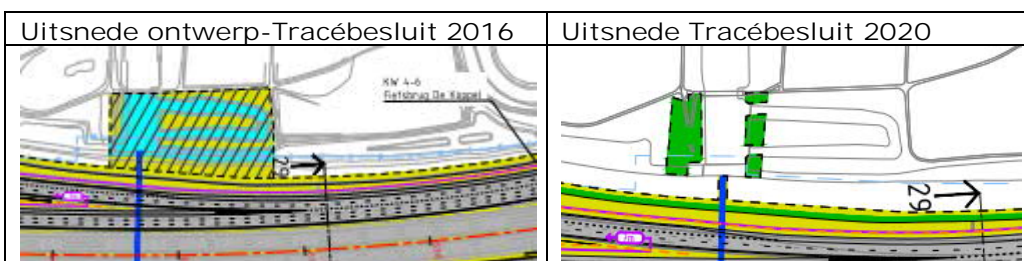
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een werkterrein opgenomen aan de zuidzijde van de A12 tussen de Europalaan en het Merwedekanaal. Dit terrein is noodzakelijk voor de verbreding van de parallelbaan A12 en voor de aanpassingen aan de onderdoorgang Europalaan en de Brug Merwedekanaal. Vanwege de aanwezigheid van veel bomen op dit werkterrein is gekeken naar een beperking van het ruimtebeslag. Dit blijkt mogelijk. Hiermee kan een deel van de aanwezige bomen worden gespaard. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.



Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein A12 Lunetten

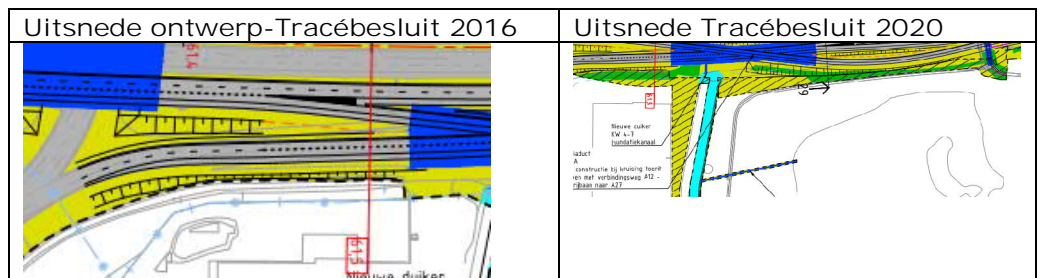
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een werkterrein opgenomen aan de noordzijde van de A12 bij de kruising met het Inundatiekanaal. Dit werkterrein is niet meer noodzakelijk en komt te vervallen. De reden is een nieuw aanvullend werkterrein aan de zuidzijde van de A12. Deze is hieronder beschreven. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Grijze arcering is werkterrein

Werkterrein A12 toerit Utrecht-Lunetten

Tussen het gereed komen van het ontwerp-Tracébesluit 2016 en het Tracébesluit 2020 is nader onderzoek verricht naar de bouwwijze en –fasering van de kunstwerken en de werkterreinen die hiervoor noodzakelijk zijn. Daaruit is gebleken dat er aan de zuidzijde van de A12 ter hoogte van Gamma en de Laagravense Plas extra ruimte nodig is. Deze ruimte wordt gebruikt om een tijdelijke toerit aan te leggen, waardoor op de plaats van de bestaande toerit een kunstwerk kan worden gebouwd. Deze aanpassing leidt tot een uitbreiding van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Grijze arcering is werkterrein

3.11.3 Doorwerking van deze aanpassingen.

De aanpassingen op de werkterreinen zijn zichtbaar op de kaarten 6, 9, 10, 13, 15 en 16 en worden toegelicht in paragraaf 12.3 in de toelichting op het Tracébesluit 2020.

3.12 Lokale inpassingsmaatregelen

In deze paragraaf wordt een aantal aanpassingen beschreven waarbij de inpassing of ontsluiting van een woning of bedrijf verbetert of aankoop van grond kan worden voorkomen.

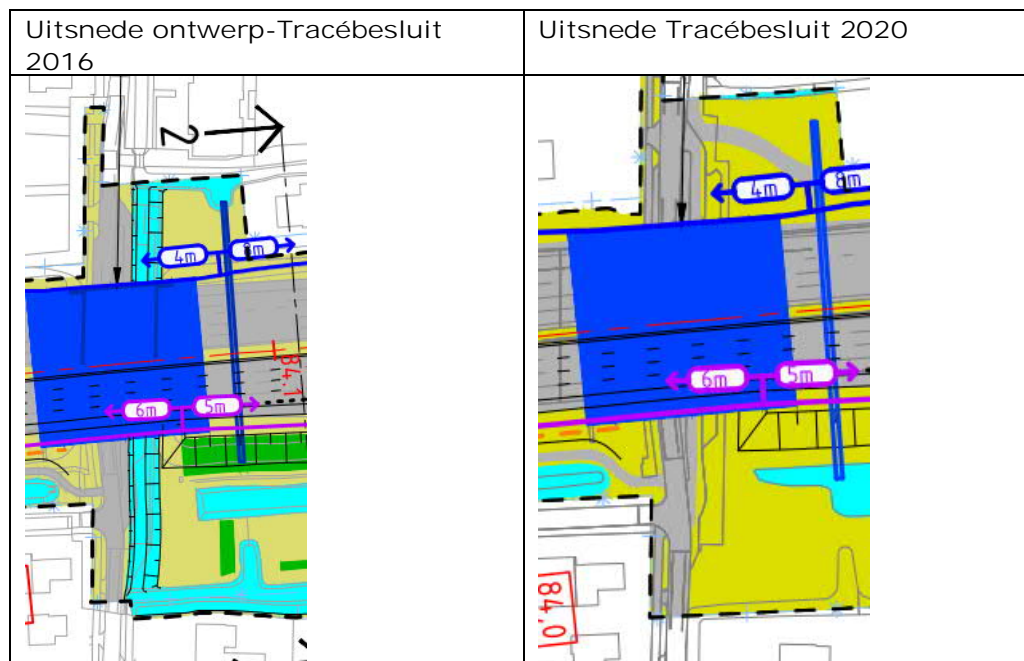
3.12.1 Lokale inpassingsmaatregelen in deelgebied 1

Onderdoorgang Groenekanseweg

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een water- en natuurverbinding opgenomen in de onderdoorgang Groenekanseweg onder de A27. Door de natuurvriendelijke oever verviel de ontsluiting van het perceel aan de westzijde van de A27.

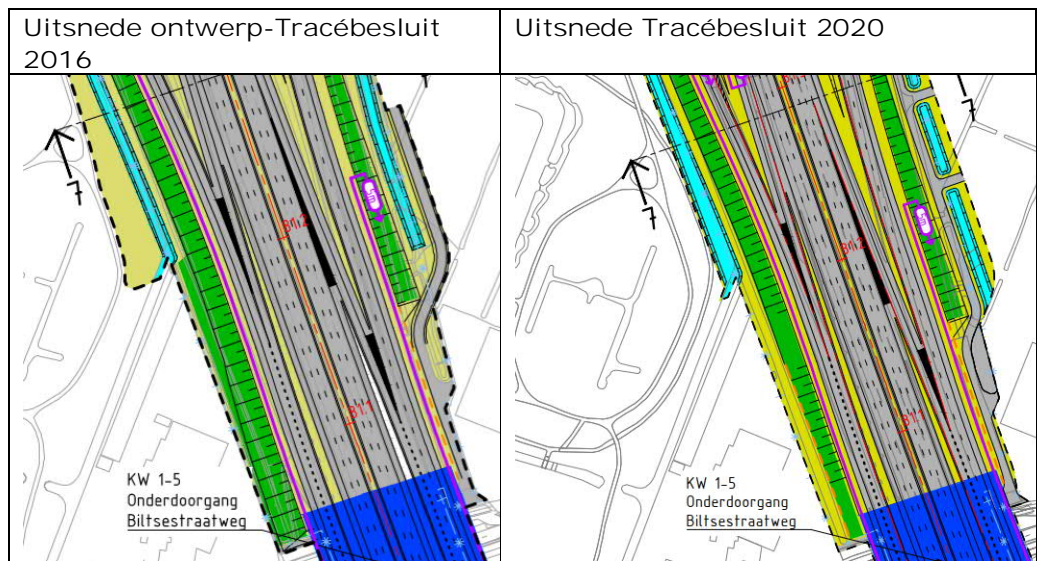
Inmiddels is besloten om deze waterverbinding niet te realiseren. Wel loopt een ecologische passage onder het viaduct door. Hiermee is de ontsluiting van genoemd perceel hersteld.

Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens.



Ontsluiting bedrijfslocatie Agterberg

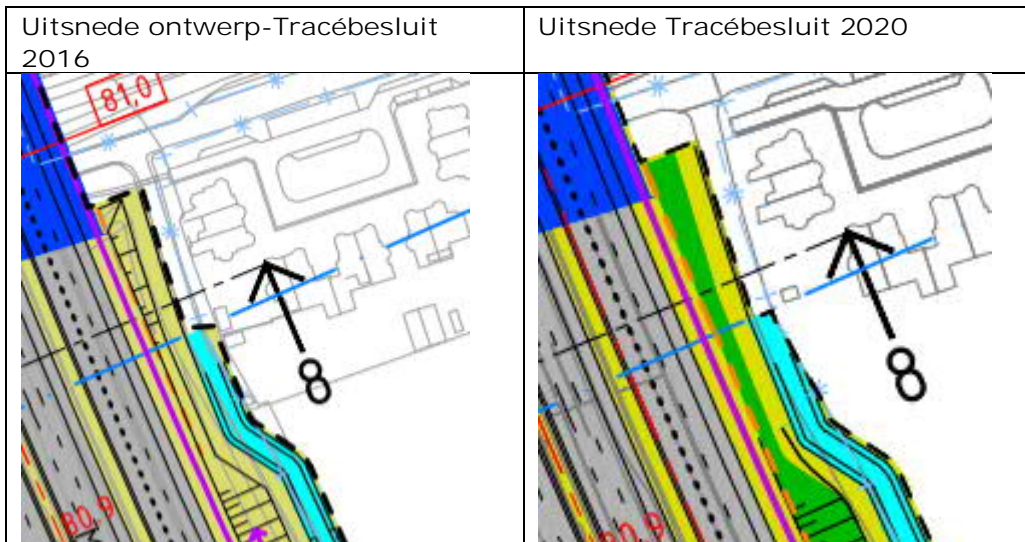
Aan de westzijde van de A27 wordt over een lengte van 100 meter vanaf de Utrechtseweg het talud langs het terrein van de firma Agterberg vervangen door een damwand. Deze damwand komt op de plek van de insteek van de huidige watergang (vanaf de weg gezien). Hiermee blijven zwenkbewegingen van bedrijfswagens van de betrokken firma mogelijk en wordt een negatief effect op de bedrijfsvoering voorkomen. Ook aan de oostzijde van de A27 is de ontsluiting van de bedrijfslocatie aangepast. Deze aanpassingen hebben geen invloed op de tracébesluit-grens.



3.12.2 Lokale inpassingsmaatregelen in deelgebied 2

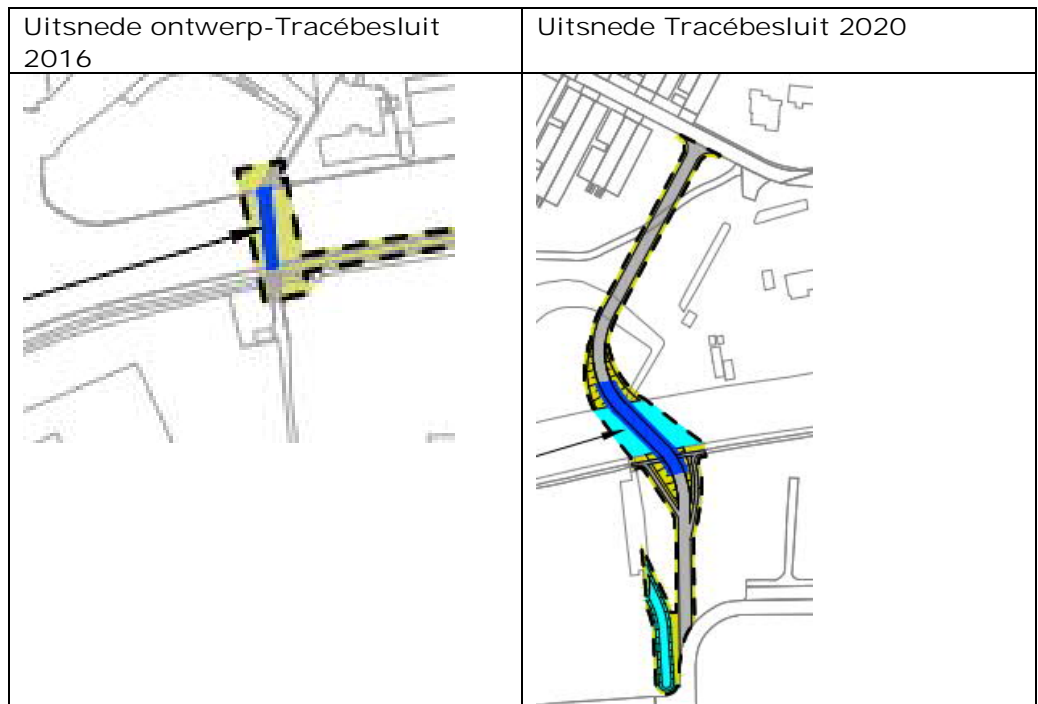
Inpassing Utrechtseweg

Het betreft de zone tussen de A27 en de woningen/tuinen aan de zuidzijde van de Utrechtseweg (De Bilt-Zuid), direct ten oosten van de A27. In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een keerwand opgenomen om het ruimtebeslag te beperken. Hierdoor kan de watergang ter hoogte van de woningen blijven liggen op de huidige locatie. Deze keerwand wordt over enkele meters naar het zuiden verlengd, waardoor de watergang tussen de keerwand en de private percelen zodanig kan worden opgeschoven dat deze minder privé eigendom ten zuiden van de woningen raakt. Samen met de bewoners is gekeken naar een groene inpassing van het resterende deel van het talud, tussen de keerwand en de sloot met zoveel mogelijk behoud van bestaande groen. Deze aanpassing leidt tot een geringe verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Fietsbrug Kromme Rijn

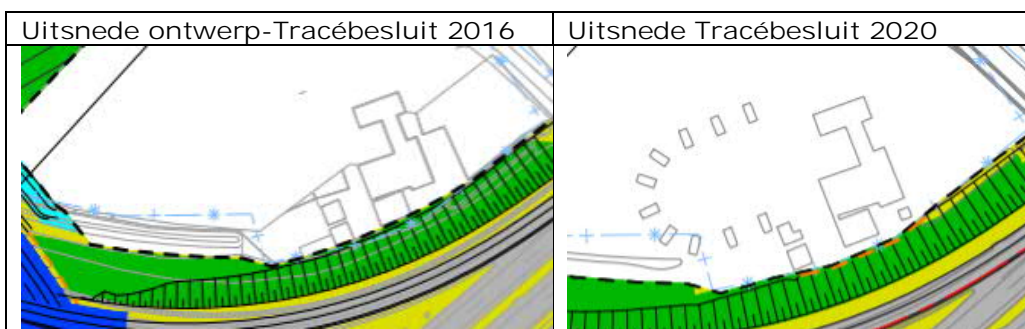
In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een nieuwe fietsbrug over de Kromme Rijn opgenomen, ter vervanging van de verbinding tussen de Weg naar Rhijnduinen en het Jaagpad die in de huidige situatie vlak langs de A27 over het viaduct Kromme Rijn loopt. In het ontwerp-Tracébesluit 2016 ontbrak de verbinding van de brug met de bestaande wegen (Mytylweg en Weg naar Rhijnduinen) aan zuid- en noordzijde van de Kromme Rijn. In het Tracébesluit 2020 is de ligging van de brug beperkt aangepast om buiten particulier eigendom te blijven, en zijn de tracés voor de aansluitende verbindingen naar de Weg naar Rhijnduinen en de Mytylweg opgenomen. Tevens is voorzien in een verbinding tussen het fietspad op de brug en het Jaagpad. Deze aanpassing leidt tot een uitbreiding van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



3.12.3 Lokale inpassingsmaatregelen in deelgebied 3

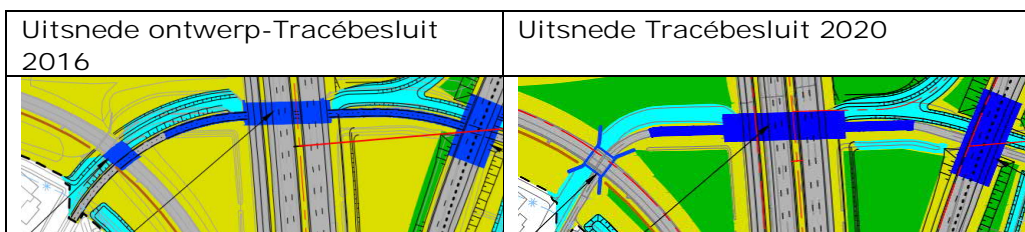
Inpassing Lister boerderij

De aanpassing van het talud onderaan de boog Arnhem-Hilversum in knooppunt Lunetten leidde in het ontwerp-Tracébesluit 2016 tot ruimtebeslag op een aantal opstallen van de zorginrichting op deze locatie. In het Tracébesluit 2020 is een damwand opgenomen om ruimte te sparen waardoor deze opstallen op één na kunnen blijven staan. Voor één van de opstallen (een fietsenstalling) wordt in de uitvoering een nieuwe locatie gezocht. Deze aanpassing leidt tot een verkleining van het gebied binnen de tracébesluit-grens.



Waijense dijk

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een aanpassing van de fietstunnel Waijensedijk opgenomen. De uitvoering hiervan leidt tot een ongewenste langdurige stremming voor het langzaam verkeer over deze route. Mede gezien de noodzakelijke stremmingen op het Nieuwe Houtensepad (waarvoor Waijensedijk één van de omrijroutes is) is dit onwenselijk. Daarom wordt afgezien van deze inpassingsmaatregel. Deze aanpassing leidt niet tot een aanpassing van de tracébesluit-grens.



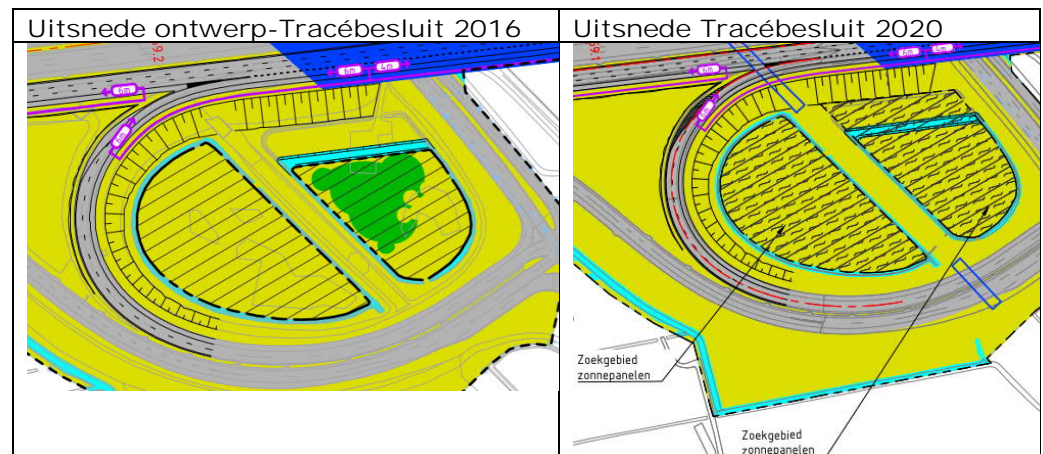
Tankgracht Nieuwe Hollandse Waterlinie

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een herstel van de tankgracht als watergang opgenomen. Naar aanleiding van zienswijzen wordt afgezien van een invulling met water over de gehele lengte maar is de tankgracht opgenomen als een ruimtereservering voor een nader te bepalen inrichting op basis van de cultuurhistorische waarde van het gebied. Deze inrichting wordt gericht op het beleefbaar maken van de tankgracht. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluit-grens en de ruimtereservering op de tracébesluit-kaart. .

3.12.4 Lokale inpassingsmaatregelen in deelgebied 4

Reservering ruimte voor energieneutraliteit

In de periode tussen ontwerp-Tracébesluit 2016 en Tracébesluit 2020 is nader onderzoek verricht naar de mogelijke locaties voor het realiseren van energieneutraliteit, bijvoorbeeld door het installeren van zonnepanelen. In zienswijzen is veelvuldig de vraag gesteld of hier mogelijkheden voor gecreëerd kunnen worden. Er zijn drie locaties aangewezen waar dit mogelijk is, waarvan één binnen de tracébesluitgrens, namelijk in de lus van de aansluiting Nieuwegein aan de zuidzijde van de A12. Hiermee vervalt een bomencompensatiemaatregel op deze locatie. Deze aanpassing heeft geen invloed op de tracébesluitgrens.



Verbreding fietsviaduct De Koppel

In het ontwerp-Tracébesluit 2016 is een fietsviaduct opgenomen met dezelfde breedte als het huidige viaduct. In zienswijzen is gevraagd het viaduct te verbreden opdat een scheiding van fietsers en voetgangers op het wegdek mogelijk is. Het betreft een verbreding met 1,5 meter. Om deze mogelijkheid open te houden is het maatregelvlak in het Tracébesluit 2020 verbreed.

Tevens wordt het geluidscherm Lunetten boven het fietsviaduct doorgetrokken naar aanleiding van een zienswijze.

Deze aanpassing leidt tot een uitbreiding van het gebied binnen de tracébesluit-grens.

De aanpassing is te klein om zichtbaar te zijn op de uitsneden van tracébesluit- en landschapsplankaart.

3.12.5 Doorwerking van deze aanpassingen

Deze aanpassingen hebben geleid tot aanpassingen op de kaarten 4, 8, en 10 en een aanpassing van de bijlagen 4 en 6. Bovendien is voor de maatregel energieneutraliteit paragraaf 10.2 van de toelichting op het Tracébesluit 2020 aangepast.

4 Wijzigingen als gevolg van gewijzigde regelgeving

4.1 Inleiding

Tenslotte zijn er wijzigingen als gevolg van gewijzigde regelgeving en/of voorgeschreven actualisaties.

Gewijzigde regelgeving en actualisaties

- Spoedwet Aanpak Stikstof (Tracébesluit 2020)
- Wet natuurbescherming (Tracébesluit 2020)
- Erfgoedwet

4.2 Spoedwet Aanpak Stikstof

De Spoedwet aanpak stikstof is op 1 januari 2020 in werking getreden. De Spoedwet aanpak stikstof voorziet in aanvullende instrumenten om de stikstofproblematiek aan te pakken en moet nieuwe activiteiten met stikstofdepositie mogelijk maken.

De Spoedwet is één van de maatregelen van het Rijk om na vernietiging van het PAS door de Raad van State besluitvorming over projecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie weer op gang te krijgen. De aanpak van de stikstofproblematiek is gericht op het verminderen van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, natuurherstel en het weer vlot trekken van vergunningverlening voor activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken.

De voor het project Ring Utrecht mogelijk relevante onderdelen van de Spoedwet zijn de volgende.

Mogelijkheid drempelwaarde

De Spoedwet aanpak stikstof maakt het invoeren van een drempelwaarde mogelijk. Deze drempelwaarde kan in een ministeriële regeling of een provinciale verordening worden opgenomen. De drempelwaarde kan worden ingevoerd voor bepaalde categorieën projecten, waaraan voorwaarden kunnen worden gesteld. Deze voorwaarden kunnen in ieder geval betrekking hebben op:

- een drempelwaarde die een project niet mag overschrijden;
- de manier waarop een project wordt gerealiseerd;
- de ligging van de locatie van een project ten opzichte van een Natura 2000-gebied;
- de onderzoeken naar de gevolgen van een project voor een Natura 2000-gebied die moeten worden uitgevoerd;
- de maatregelen die voorafgaand aan of tijdens de realisatie van het project moeten worden getroffen om te voorkomen dat de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied worden aangetast;
- de melding van het voornemen om een project te realiseren, de termijn waarbinnen en de manier waarop de melding moet worden gedaan en welke gegevens daarbij moeten worden overgelegd.

Er kan alleen een drempelwaarde worden ingevoerd als dit, kort gezegd, ecologisch kan worden onderbouwd en die onderbouwing voldoet aan artikel 6 van de Habitatrictlijn.

Stikstofregistratiesysteem

De Spoedwet aanpak stikstof maakt het (in artikel 5.5a van de Wet natuurbescherming) mogelijk om bij ministeriële regeling een stikstofregistratiesysteem in te stellen. In het stikstofregistratiesysteem wordt stikstofdepositieruimte opgenomen die ontstaat als gevolg van een daling van stikstofdepositie door aanvullende bronmaatregelen. De stikstofdepositieruimte kan vervolgens (zoals in het Programma Aanpak Stikstof) aan nieuwe activiteiten worden toegedeeld, zodat aan die nieuwe activiteiten toestemming kan worden verleend.

In de ministeriële regeling van 23 maart 2020 zijn nadere regels gesteld over onder andere het volgende:

- de aanwijzing van projecten of categorieën projecten waarvoor stikstofdepositieruimte wordt gereserveerd; hiervoor kan een voorkeursvolgorde worden vastgesteld;
- de omvang van de totale stikstofdepositieruimte;
- de meet- en rekenvoorschriften die moeten worden toegepast.

Het stikstofregistratiesysteem is in eerste instantie bedoeld om de woningbouw en infrastructuur door te kunnen laten gaan. Het project Ring Utrecht A27/A12 is één van de specifiek aangewezen projecten die van deze regeling gebruik kunnen/moeten maken. De wijze waarop dit wordt gedaan is toegelicht in de Toelichting bij het Tracébesluit en in de Passende Beoordeling / ADC-toets.

Crisis- en herstelwet

Ook de Crisis- en herstelwet wordt gewijzigd, en wel in die zin dat in bijlage I bij deze wet een nieuwe categorie wordt toegevoegd:

“besluiten over fysieke maatregelen voor verbetering of herstel van Natura 2000-gebieden”

Voor deze besluiten gelden de versnelde procedures uit de Crisis- en herstelwet.

4.3 Wet natuurbescherming

In januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden, deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De Wet natuurbescherming is drieledig: 1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland, 2. decentralisatie van verantwoordelijkheden en 3. vereenvoudiging van regels.

De natuurbescherming in Nederland bestaat uit de volgende kaders:

- Wet natuurbescherming:
 - Natura 2000-gebieden
 - Soorten
 - Houtopstanden
- Natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalig EHS)
- Andere provinciaal beschermde gebieden buiten het NNN
- Gemeentelijk beleid.

De uitwerking van deze kaders voor het project Ring Utrecht zijn beschreven in het deelrapport Natuur 2020.

Doorwerking in het tracébesluit:

De Wet natuurbescherming ligt ten grondslag aan het bepaalde in de artikelen 10 en 11 van het Tracébesluit 2020.

In de Toelichting bij het tracébesluit is de Wet natuurbescherming als juridisch kader opgenomen in paragraaf 9.1

4.4

Erfgoedwet

Na de vaststelling van het ontwerp-Tracébesluit 2016 is de Erfgoedwet 2016 in werking getreden (1 juli 2016). De wet vervangt onder meer de Monumentenwet (deels met een overgangstermijn tot de Omgevingswet) en de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Monumentenwet en de hierop gebaseerde regelgeving bevatten onder meer voorschriften met betrekking tot de opgravingsvergunning, het melden van archeologische vondsten en de archeologische rapportage. In de erfgoedwet is de opgravingsvergunning vervangen door een wettelijk geregelde certificering. Dit moet garanderen dat opgravingen volgens professionele normen worden uitgevoerd. De Erfgoedwet bevat bovendien diverse veranderingen en nieuwe bepalingen met gevolgen voor de verhoudingen tussen Rijk en gemeenten. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijft gehandhaafd.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Daarmee spreekt de regering het vertrouwen uit dat de sector voldoende kennis, deskundigheid en betrokkenheid heeft om de zorg voor ons cultureel erfgoed in de praktijk waar te maken.

Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2022 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is. Het betreft:

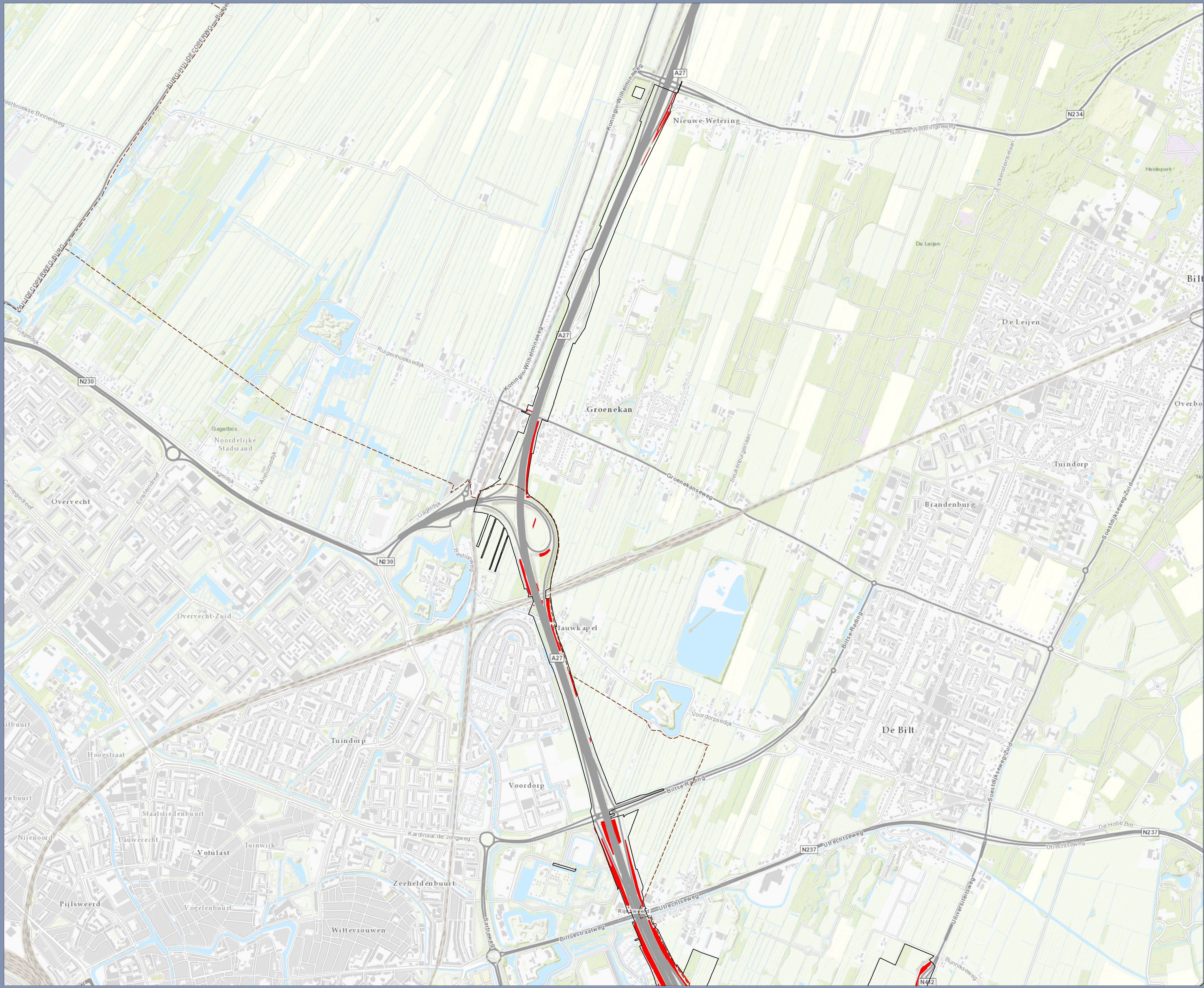
- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- bescherming van stads- en dorpsgezichten.




Het uitgevoerde vervolgonderzoek Archeologie heeft plaats gevonden binnen de kaders van de nieuwe Erfgoedwet. De conclusies van dit onderzoek zijn opgenomen in de MER Actualisatie 2020.

Doorwerking in het tracébesluit:

In de toelichting bij het Tracébesluit 2020 is de Erfgoedwet 2016 als juridisch kader opgenomen in paragraaf 10.2.

Bijlage 1 Kaarten met te kappen houtopstanden




- Legenda**
-  Gemeentegrens
 -  TB-grens
 -  Te kappen bomen

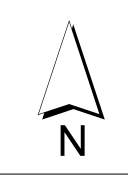
Te kappen bomen
A27/A12 Ring Utrecht

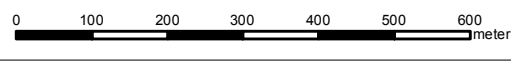
Oprichtgever: Rijkswaterstaat Midden - Nederland
 Projectnummer: 339431

Status: Definitief
 Datum: 1-6-2018
 Schaal: 1:10.000
 Formaat: A1

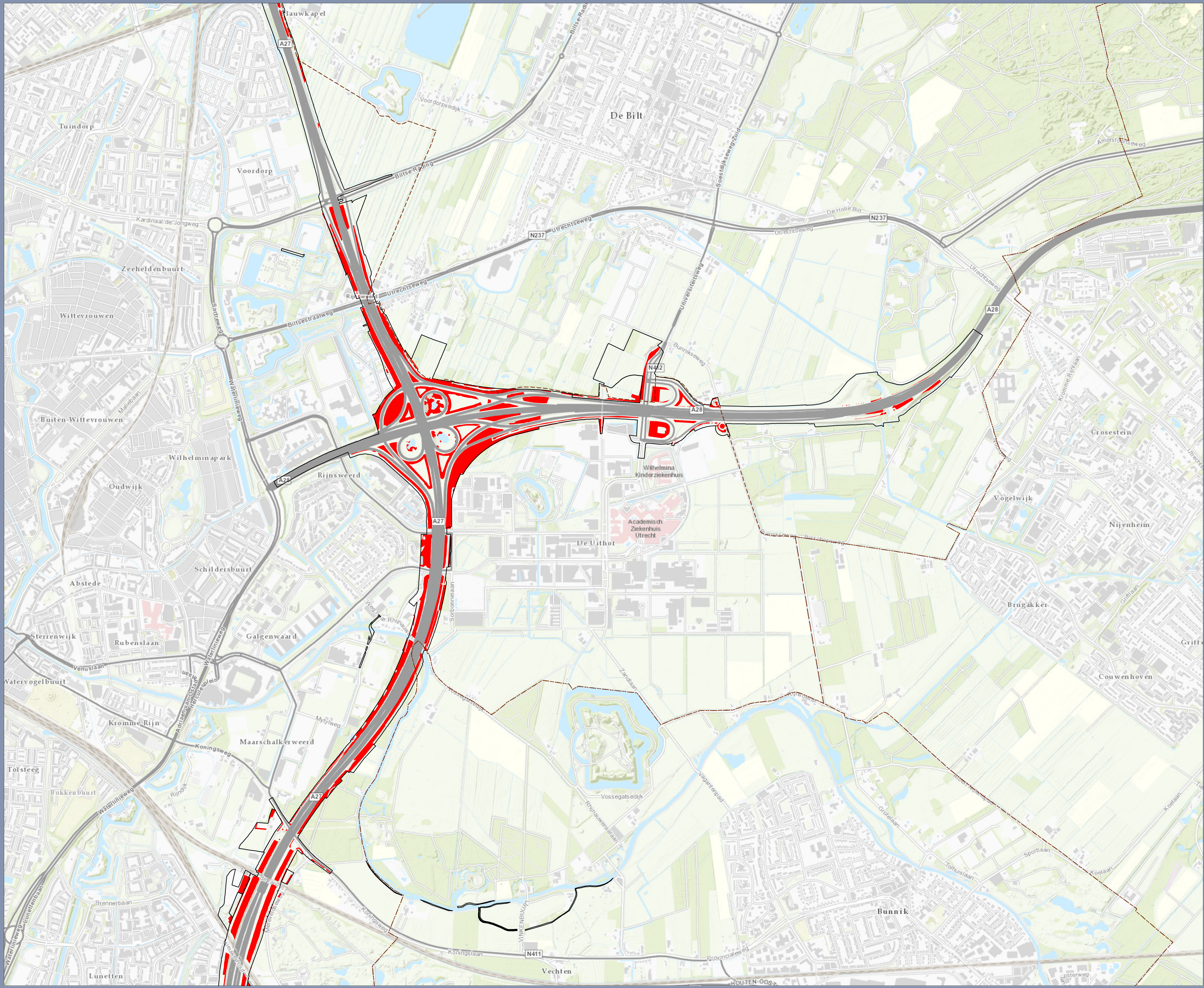
Getekend: BJ - Gecontroleerd: RJJ







© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



- Legenda**
- Gemeentegrens
 - TB-grens
 - Te kappen bomen

Te kappen bomen
A27/A12 Ring Utrecht

Oprichtgever: Rijkswaterstaat Midden - Nederland
 Projectnummer: 339431

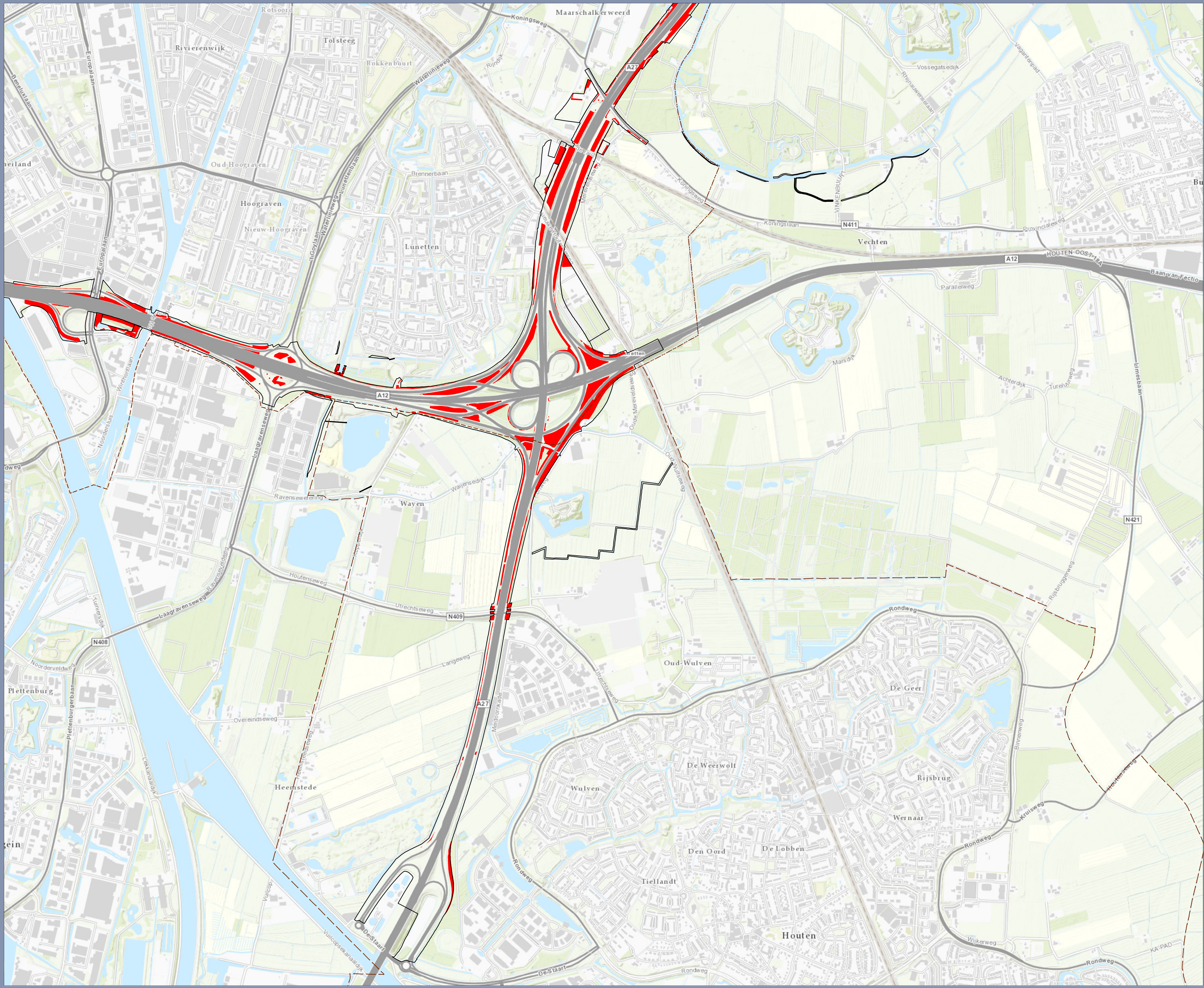
Status: Definitief
 Datum: 1-6-2018
 Schaal: 1:10.000
 Formaat: A1

Getekend: BJ - Gecontroleerd: RJJ

SWECO

0 100 200 300 400 500 600
meter

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



- Legenda**
- Gemeentegrens
 - TB-grens
 - Te kappen bomen

Te kappen bomen
A27/A12 Ring Utrecht

Oprichtgever: Rijkswaterstaat Midden - Nederland
 Projectnummer: 339431

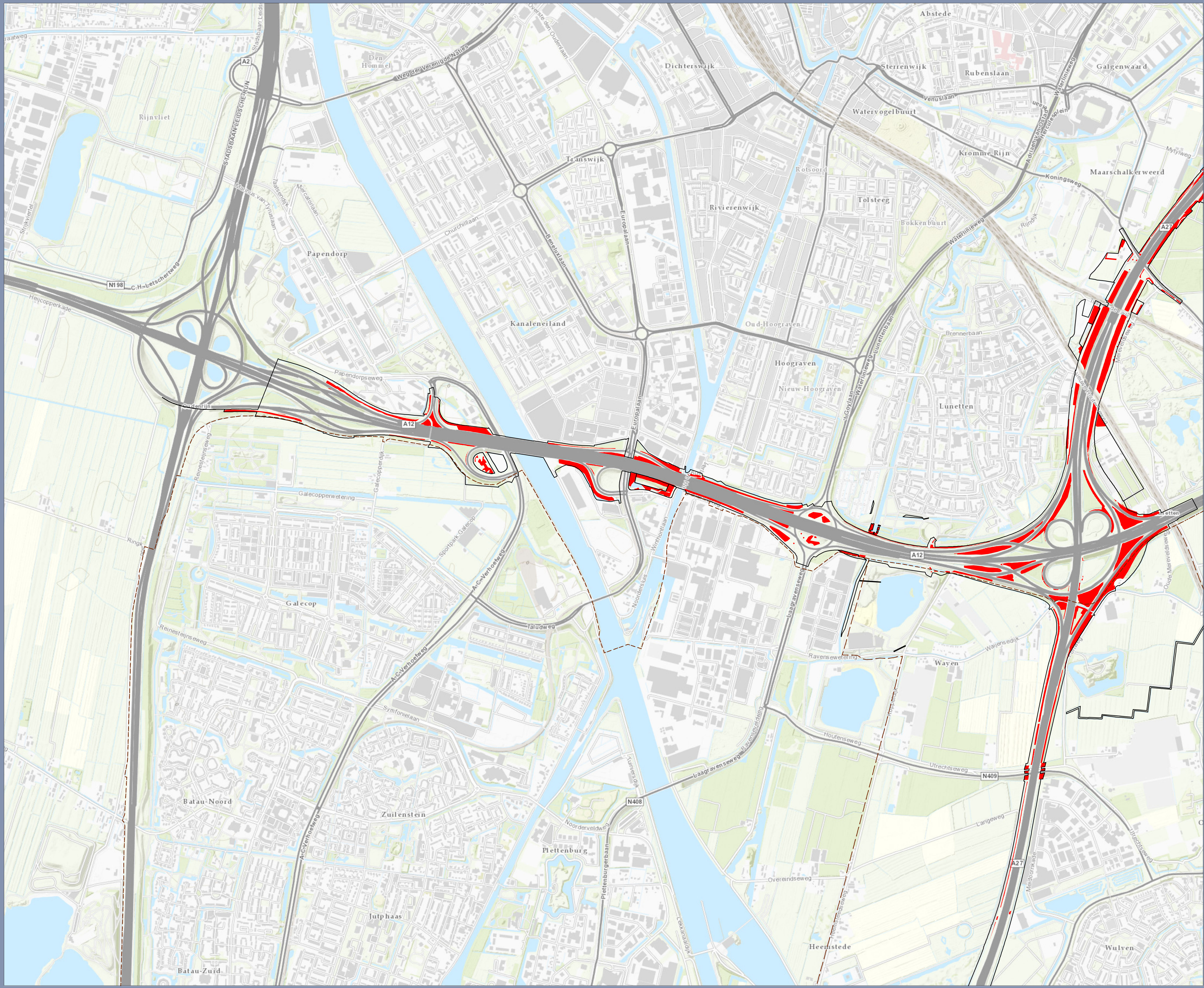
Status: Definitief
 Datum: 1-6-2018
 Schaal: 1:10.000
 Formaat: A1

Getekend: BJ - Gecontroleerd: RJJ

SWECO

0 100 200 300 400 500 600
meter

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



- Legenda**
- Gemeentegrens
 - TB-grens
 - Te kappen bomen

Te kappen bomen
A27/A12 Ring Utrecht

Oprichtgever: Rijkswaterstaat Midden - Nederland
 Projectnummer: 339431

Status: Definitief
 Datum: 1-6-2018
 Schaal: 1:10.000
 Formaat: A1

Getekend: BJ - Gecontroleerd: RJJ

SWECO

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO: A27/A12 Ring Utrecht - Te kappen bomen - Definitief - 1:10.000 - 1-6-2018 - 1:201114431