

Vergaderjaar 2024–2025

**36 600 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025**

**Nr. 22**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2024

#### **Inleiding**

Op het verzoek van 22 november 2024 van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat<sup>1</sup> ontvangt u hierbij een inhoudelijke reactie op de brief van het college van burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht aan de gemeenteraad van Utrecht over het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 20 november 2024.

De teleurstelling bij de regio over het afwijzen van hun alternatief is begrijpelijk. De inhoud laat echter geen andere keuze. Hierbij ontvangt u een toelichting waarom dit alternatief niet kan worden uitgevoerd.

De Ring Utrecht is van groot belang voor doorgaand en voor bestemmingsverkeer (draaischijf Nederland). Op zowel de A27 als de A12 passeren gemiddeld op een doordeweekse dag ongeveer 220.000 voertuigen. Het verkeer komt uit diverse richtingen samen. De hoeveelheid verkeer neemt ook op de langere termijn verder toe. Daardoor zal de vertraging door files naar verwachting ongeveer verdrievoudigen en verslechtert de verkeersveiligheid. In de regio Utrecht is er bovendien een grote woningbouwopgave.

In 2016 is het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht vastgesteld. Hieraan voorafgaand heeft een alternatievenafweging plaatsgevonden. Daarbij zijn ook alternatieven onderzocht waarbij de bak niet wordt verbreed. Deze voldeden niet aan de doelstellingen voor verkeersveiligheid en doorstroming. Hier zijn vele debatten met de Tweede Kamer over geweest. Een Kamermeerderheid heeft zich voor het plan voor de verbreding uitgesproken. De totstandkoming van het voorkeursalternatief

<sup>1</sup> 2024Z19025

en het trechteringsproces zijn ook gedocumenteerd en voorgelegd aan onder meer de commissie Schoof en de Commissie m.e.r. en toegestuurd aan de Tweede Kamer<sup>2</sup>.

### **Beoordeling regio- alternatief**

Ik realiseer mij dat Utrechters zeer verknocht zijn aan Amelisweerd. Mede om deze reden heeft de regio eind vorig jaar een alternatief voor de aanpak van de Ring Utrecht gepresenteerd, waarbij de bak bij Amelisweerd niet wordt verbreed. Het vorig jaar door de regio gepresenteerde alternatief is getoetst. Op basis hiervan hebben gesprekken met de regio plaatsgevonden en is het resultaat van de toets ook bestuurlijk met de regio besproken. De Kamer heeft de toets van het alternatief ontvangen<sup>3</sup>.

Zoals eerder aangegeven aan de Kamer zijn het Alternatief, en eerdere onderzochte varianten, niet gelijkwaardig aan het Tracébesluit. Het door de regio gepresenteerde alternatief is onvoldoende verkeersveilig, draagt niet voldoende bij aan het bereikbaarheidsprobleem en voldoet niet aan de eisen voor het ontwerp voor snelwegen. Gezien de in de eerdere brief en het bevindingenrapport genoemde punten acht ik een positieve besluitvorming over het regio- alternatief niet haalbaar. Ook zou het leiden tot vertraging, zonder voldoende zicht op een reële oplossing en daarmee tot een risico voor andere besluitvormingstrajecten. Onder andere ook over woningbouw in Utrecht. In de eerdere alternatievenafweging is een variant met 12 rijstroken binnen de bak, zoals opgenomen in het Alternatief van de regio, al meermaals uitgebreid onderzocht. Steeds is vastgesteld dat deze varianten niet verkeersveilig zijn<sup>4</sup>. Daarom wordt aan het Tracébesluit vastgehouden. Omdat het alternatief niet veilig realiseerbaar is wil ik het alternatief ook niet uitvoeren.

Onderstaand ga ik in op de belangrijkste punten van de gemeente.

#### *Alternatief niet verkeersveilig*

De gemeente geeft aan dat het regioalternatief ongeveer even verkeersveilig is als het Tracébesluit. Het alternatief ontwerp is voor verkeersveiligheid niet gelijkwaardig ten opzichte van het Tracébesluit. Het ontwerp voldoet op belangrijke onderdelen niet aan de richtlijnen voor een verkeersveilig ontwerp en de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen<sup>5</sup>. Ook niet bij de door de regio voorgestelde snelheid van 80 km/uur. In het alternatief wordt het ontweven van verkeer losgelaten (belangrijk voor verkeersveiligheid en doorstroming). De rijstroken zouden met het alternatief te krap worden<sup>6</sup>. In combinatie met de vele wisselingen van (vracht)verkeer uit verschillende richtingen over zes rijstroken op een te kort wegvak maakt dat het verkeer niet verkeersveilig kan worden afgewikkeld. In het alternatief zijn vluchtstroken opgenomen, maar deze vluchtstroken zijn te smal om uit te kunnen stappen en te vluchten bij calamiteiten. Verschillende bochten in het alternatief zijn te scherp met een te sterke helling. Het Bevindingenrapport

<sup>2</sup> Dit valt onder meer terug te lezen in «De Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerpTracébesluit (2005–2016)» (par. 3.4.1 en Hoofdstuk 5), de Toelichting bij het TB2020 (p. 204 en 205).

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 15, Bijlage Bevindingenrapport Alternatief Ring Utrecht.

<sup>4</sup> In opdracht van de gemeente Utrecht is in 2013 door Witteveen + Bos een variant verkend met 2x6 rijstroken in de bak. Deze voorgenoemde alternatieven, en andere varianten met 2x6 rijstroken zoals SUUNTA 1 en SUUNTA 2, zijn afgevalen omdat ze onvoldoende verkeersveilig zijn.

<sup>5</sup> ROA ontwerprichtlijnen en verplichtingen uit de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (ook wel bekend als AGR verdrag).

<sup>6</sup> In het alternatief worden rijstroken van 3,30 m gehanteerd tegenover de eis van 3,50 m.

geeft aan dat een snelheidsverlaging naar 80 km/uur in combinatie met een weefvak leidt tot een negatief effect op de verkeersveiligheid. Het geheel is voor de weggebruiker onoverzichtelijk en niet veilig. De verkeersveiligheidsanalyse in het regio- voorstel is methodisch gezien niet op een juiste manier uitgevoerd<sup>7</sup>. In het proces rond het huidige Tracébesluit zijn ook alternatieven onderzocht binnen de bak, waarbij de maximumsnelheid wordt verlaagd. Deze alternatieven zijn afgefallen omdat ze onvoldoende basis bieden voor een verkeersveilig ontwerp. Bij het regioalternatief is dit ook de conclusie.

#### *Bereikbaarheid en doorstroming*

In het regio- alternatief wordt ingezet op reductie van automobilititeit. Daarbij is vanuit de regio aangegeven dat de daarvoor voorgestelde maatregelen onlosmakelijk onderdeel uitmaken van het alternatief. Onder andere wordt daarvoor uitgaan van de invoering van Betalen Naar Gebruik (kilometerheffing). Dit past niet binnen de bestaande met de Kamer afgestemde uitvoeringskaders (de door de Kamer aangenomen motie Van Kent dat geen vorm van rekeningrijden moet worden ingevoerd<sup>8</sup>). Ook is een variant gepresenteerd zonder Betalen Naar Gebruik. Hierbij zijn de effecten in reductie van autoverkeer door de genomen maatregelen echter sterker dan op basis van eerdere studies aannemelijk wordt geacht.

#### *Vertraging oplossen problematiek/impact woningbouw*

Het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is het uitgangspunt voor alle actuele (woningbouw) plannen. De gemeente geeft aan dat het regio- voorstel sneller zou zijn te realiseren. Het regio- voorstel wijkt dusdanig af dat dit naar verwachting een nieuw voorkeursbesluit en een nieuw Tracébesluit vergt. Het is de verwachting dat het 5–7 jaar zal duren om het regio- alternatief uit te werken. Potentieel kan dit gevolgen hebben voor de woningbouw. Het ontwerp wijkt teveel af om binnen de lopende procedure van het Tracébesluit te kunnen worden opgenomen als wijziging. Reeds vastgestelde en nieuwe (woningbouw)plannen in en rond Utrecht gaan uit van realisatie van het Tracébesluit. Bij het starten van een nieuwe procedure voor een alternatief ontbreekt de verkeerskundige en juridische onderbouwing (het huidige Tracébesluit) voor deze plannen en projecten. De bereikbaarheidsopgave voor de plannen wordt groter. Nieuwe uitgangspunten onder de Omgevingswet leiden naar verwachting tot minder of lagere geluidschermen dan in het Tracébesluit<sup>9</sup>.

#### *Natuur en Landschap*

In het Tracébesluit zoals het nu bij de rechter ligt, wordt een strook bomen gekapt en de natuur uitgebreid. In het alternatief wordt deze strook niet gekapt. Weliswaar moet voor het Tracébesluit een strook bomen worden gekapt. Daar staat tegenover dat de weg in het Tracébesluit deels een groene overkapping krijgt. De natuur die verdwijnt wordt meer dan gecompenseerd. Het eindplaatje is daarmee groener dan het nu is en dat vind ik van groot belang.

<sup>7</sup> Een analyse is opgenomen in het eerder aan de Kamer toegezonden bevindingsrapport over het regio- alternatief (Kamerstuk 36 600 A, nr. 15, bijlage Bevindingsrapport Alternatief Ring Utrecht). O.a. is het methodisch onjuist dat risicolocaties van verschillende gradaties worden opgeteld. Een locatie met een groot risico weegt even zwaar als een locatie met gemiddeld risico.

<sup>8</sup> Kamerstuk 32 800, nr. 86.

<sup>9</sup> Dit heeft inhoudelijk gevolgen voor de invulling van de geluidsanering en de doelmatigheidsafweging voor nieuwe geluidschermen.

### **Ten slotte**

Het Tracébesluit ligt nu bij de rechter. Het is nu eerst aan de rechter om tot een oordeel te komen. Dit is van belang om op korte termijn duidelijkheid te krijgen over de aanpak van de Ring Utrecht. Vertraging vind ik ongewenst. Daarom wordt aan het Tracébesluit vastgehouden. Omdat het alternatief niet veilig realiseerbaar is wil ik het alternatief ook niet uitvoeren.

Graag blijf ik met de regio in gesprek over de brief over het Tracébesluit en de brede mobiliteitsopgave in de regio Utrecht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener