

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2024

Hierbij wordt u geïnformeerd over de beoordeling van het door de regio Utrecht gepresenteerde alternatief voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (verder: het regio-alternatief).

De Ring Utrecht is de draaischijf van het Nederlandse hoofdwegennet en is van groot belang voor het landelijke en regionale verkeer. Zonder aanpassingen nemen de files sterk toe en verslechtert de verkeersveiligheid. In 2016 is een Tracébesluit vastgesteld om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Na vernietiging door de Raad van State in 2019 in verband met de Programmatische Aanpak Stikstof is in 2020 een nieuw Tracébesluit vastgesteld.

In het Coalitieakkoord Rutte IV (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) is aangegeven dat wordt gezien of een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de A27/Amelisweerd de bereikbaarheids-problematiek op gelijkwaardige wijze oplost. Eind vorig jaar heeft de regio een alternatief gepresenteerd. De regio heeft dit alternatief op 27 maart ook in de Kamer toegelicht. Met de regio hebben ambtelijk gesprekken plaatsgevonden om het alternatief beter te doorgronden. IenW heeft daarop het alternatief beoordeeld. De belangrijkste bevindingen van IenW zijn hieronder gepresenteerd (zie ook de tabel in bijlage 1 en een technische beoordeling in bijlage 2).

Het regio-alternatief komt voor een belangrijk deel overeen met het Tracébesluit. In beide plannen wordt de capaciteit op de A12 uitgebreid. Uitgangspunt van het regio-alternatief is de geplande verbreding van de bak in de A27 bij Amelisweerd te voorkomen. Voor dat deel van de A27 en onderdelen van de aansluitende knooppunten Lunetten en Rijsweerd is een alternatief voorstel voor het toekomstig wegontwerp gedaan. Daarnaast zijn alternatieve maatregelen voorgesteld.

Bereikbaarheid

Het voorstel van de regio gaat uit van niet vastgesteld beleid waaronder Betalen naar Gebruik en past niet binnen de actuele beleidsuitgangspunten. Er is echter ook een variant gepresenteerd zonder Betalen naar Gebruik. Deze is nader beoordeeld. Met het Tracébesluit kan in de spits meer verkeer worden afgewikkeld dan met het alternatief zonder Betalen naar Gebruik. Het alternatief scoort ook minder goed op reistijden, voertuigverlies-uren en doorstroming. Het alternatief lost de bereikbaarheids-problematiek op de weg niet op een gelijkwaardige wijze op. Met het Tracébesluit wordt beter ingespeeld op de groei van de regio.

Verkeersveiligheid en eisen wegontwerp

Het alternatief lost de verkeersveiligheidsproblematiek op de Ring niet op. 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 hoofdverkeerswegen¹. Ontweven van het verkeer wordt losgelaten (belangrijk voor verkeersveiligheid en doorstroming). In het alternatief rijdt meer verkeer op het stedelijk wegennet dan bij het Tracébesluit.

Nieuwe langdurige procedure: impact op bestaande plannen

Een nadere uitwerking van een alternatief zou vragen om een naar verwachting langdurige nieuwe ruimtelijke procedure. 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 onderbouwing 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 Tracébesluit².

Leefbaarheid/ruimtelijke kwaliteit

Het is de wens van de regio en belangengroepen om verwijdering van een strook bomen bij Amelisweerd te voorkomen. Het alternatief heeft een minder grote impact op het Landgoed Amelisweerd dan het Tracébesluit. In het Tracébesluit wordt de landschappelijke kwaliteit verbeterd door een lange overkapping van de snelweg met een groene verbinding tussen het landgoed en de stad. In het alternatief is de overkapping/groene verbinding opgedeeld in meerdere korte delen. In zowel het Tracébesluit als het alternatief wordt de natuur- en het bosoppervlak netto uitgebreid. Er komt uiteindelijk meer natuur bij dan er verdwijnt. Dit kost echter wel tijd.

¹ ROA ontwerprichtlijnen en verplichtingen uit de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (ook wel bekend als AGR verdrag). Het gaat o.a. om smallere rijstroken, beperken van vluchtruimte bij calamiteiten, strakke bochtstraal, hoogteverschillen (helling).

² Dit heeft inhoudelijk gevolgen voor de invulling van de geluidsanering en de doelmatigheidsafweging voor nieuwe geluidschermen.

Kosten

Het alternatief bevat een divers pakket aan maatregelen. Het ontwerp voor de weg is op dit moment logischerwijs nog niet ver uitgewerkt. De kosten van het alternatief (wegontwerp en aanvullende maatregelen) zijn daardoor nog niet goed te beoordelen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener