



KRU | **Kerngroep Ring Utrecht**

Aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
p/a cie.iw@tweedekamer.nl

Betreft: Ring Utrecht A12/A27

Utrecht, 22 november 2019

Geachte commissie,

Op 20 november heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat u een brief gestuurd over gevolgen van onder meer de PAS uitspraak op de diverse MIRT-projecten. Daaronder wordt ook de Ring Utrecht (A12/A27) vermeld. De minister meldt dat de vertraging op dit project 1 à 3 jaar zal bedragen. Wie nog wat verder leest, ziet al snel dat er meer en meer vraagtekens opduiken over de voortgang van dit project. Het kabinet heeft nog lang niet alle effecten op het gebied van de stikstofemissies op een rij en het ziet ernaar uit dat de voorgenomen Rijkswegenplannen de woningbouwopgave nog altijd stevig in de weg zullen zitten.

De grote vraag is echter: wat is de minister feitelijk van plan? Daarover geeft zij geen direct uitsluitsel. Het Tracébesluit is op 17 juli 2019 vernietigd. Er is dus een nieuw Tracébesluit noodzakelijk. Dat moet gebaseerd zijn op de nieuwste feiten en inzichten en het thans geldende beleid, waaronder het klimaatbeleid. Ook moet in welke vorm dan ook de huidige stikstofopgave worden meegenomen inclusief het voorkomen van verslechtering van prioritair habitattypen. Wanneer het kabinet het waagt een amper gewijzigd Tracébesluit te nemen, loopt dit grote kans opnieuw te stranden bij de Raad van State, ook omdat inmiddels een volwaardig alternatief is ontwikkeld zonder aantasting van het gebied Amelisweerd (2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in Amelisweerd, de zgn. SUUNTA-variant, ontwikkeld door het gelijknamige Vlaams verkeerskundig adviesbureau). Amelisweerd is onderdeel van het NatuurNetwerk Nederland (voormalige ecologische hoofdstructuur), gebieden die een belangrijke schakel vormen tussen de Natura 2000-gebieden. Ze zijn daarom ook van groot belang voor de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden.

Rijkswaterstaat heeft ons eerder in een overleg dit jaar gemeld dat het Rijk zo'n 1,5 jaar wil doen over de aanbesteding vanwege de complexiteit (allerwegen erkende uitvoeringsrisico's bij een verbreding binnen de folieconstructie bij Lunetten en de verbreding van de bak in Amelisweerd) en het geven van voldoende tijd voor concurrerende biedingen. Die aanbesteding kan pas plaatsvinden als er voldoende zicht is op uitvoering. Dit alles betekent dat zelfs bij een voor deze minister gunstig

verloop van de procedure het nog jaren duurt voor er een spa in de grond wordt gestoken. Drie jaar extra is een heel voorzichtige schatting, waarbij niet mag worden vergeten dat de start van de uitvoering al voor het besluit van de Raad van State al was verschoven naar 2022. Wat is er dan eerder: de start van werkzaamheden (die volgens opgave van Rijkswaterstaat nog minimaal 6 tot 7 jaar duren met alle bijbehorende overlast voor het onderliggend wegennet) of de invoering van betalen voor gebruik op het Rijkswegennet – wat de voorgestelde verbreding al helemaal onbegrijpelijk zal maken?

Nu we toch weer helemaal aan het begin van het besluitvormingsproces staan, lijkt het niet meer dan logisch om het proces ditmaal in de juiste volgorde te doorlopen. Eerst beginnen met een brede verkenning waarin naast de opgaven op het gebied van natuur, klimaat, stikstof en woningbouw ook het fileoplossend vermogen wordt meegenomen van een ambitieus fiets- en openbaar vervoernetwerk voor de regio op basis van de nieuwste feiten en inzichten. Een keuze die gisteren nog is onderbouwd door het rapport 'Een nieuwe kijk op bereikbaarheid' van CE Delft en Move Mobility. Zo voorkomen wij dat er nogmaals een enorm bedrag van 1,2 miljard euro wordt weggezet voor een megalomaan plan (tot zelfs 15 rijstroken). Een bedrag dat ongetwijfeld nog veel hoger wordt als de reële aanbestedingssom inclusief risicoreservering voor de folieconstructie de plaats inneemt van het geïndexeerde bedrag uit 2011.

De minister weet het allemaal nog niet. De genoemde 1 à 3 jaar is een slag in de lucht zonder publiek toetsbare procesplanning. Gaan wij nogmaals jaren weggooien met heilloze procedures? Aan de Tweede Kamer nu de taak om te zorgen dat het Rijk zo snel als maar kan een gezamenlijke start maakt met partners in de regio om samen tot werkelijk duurzame en breed gedragen oplossingen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Utrechtse regio te komen.

En als u nog wat stikstofruimte wilt creëren: dat kan heel eenvoudig door de maximumsnelheid op de Ring (en soortgelijke ringwegen in de Randstad) te verlagen naar 80 km/uur. Goed voor doorstroming, veiligheid, gezondheid van bewoners langs snelwegen en de natuur.

Namens de Kerngroep Ring Utrecht,

Marijke van Zoelen
Jos Kloppenborg