

## **Actuele informatie Verbreding Ring Utrecht A12/A27**

**Kerngroep Ring Utrecht, januari 2026**

Na vernietiging van het oorspronkelijke Tracébesluit in 2019 publiceerde het Rijk in 2020 een nieuw Tracébesluit Ring Utrecht A12/A27 dat in 2022 werd aangevuld. In april 2025 heeft de Raad van State hierover een Tussenbesluit genomen. De Raad van State stelde dat het Rijk de aanpak van de stikstofdepositie op N2000 gebieden Veluwe en Binnenveld onvoldoende heeft gemotiveerd en vroeg om een betere onderbouwing. Hierop heeft minister Tieman op 11 november 2025 een nieuw Tracébesluit gepubliceerd. Op 14 januari 2026 heeft de Kerngroep Ring Utrecht bijgaande reactie gestuurd aan de Raad van State (bijlage 1). Een besluit van de Raad van State wordt ergens in 2026 verwacht.

Het Tracébesluit kent een bijzonder lange voorgeschiedenis. De Startnotitie verscheen in december 2008. Velen achten het ondenkbaar dat het project nu in zijn huidige vorm nog bedacht zou worden. De verbreding naar 2x7 rijstroken betekent de kap van vele honderden bomen in Amelisweerd en is uitvoeringstechnisch buitengewoon complex en riskant. Tijdens de aanleg zal de verkeersafwikkeling, met name aan de oostkant van Utrecht, jarenlang een ramp zijn. Vanwege de grondwaterproblematiek moet eerst gedurende anderhalf jaar aan beide zijden over een lengte van 1,75 kilometer wanden tot circa 60 meter diepte in de bodem worden gefreesd voordat de verdere werkzaamheden kunnen worden gestart. Zo kan de uitvoeringsduur makkelijk acht jaar worden. Ooit waren de kosten van het hele project Ring Utrecht A12/A27 op 1,125 miljard geraamd. Nu staat het project voor 1,78 miljard op de begroting. Het wordt ongetwijfeld nog meer.

Er is een alternatief: het Alternatief Ring Utrecht (ARU) dat de provincie en de gemeente Utrecht op uitnodiging van de coalitiepartijen van Rutte-IV in december 2023 publiceerden. Het is goedkoper, sneller te realiseren, en voldoet aan alle te stellen criteria op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid.

Minister Madlener kwam er maar niet toe om hier met de regio in gesprek over te gaan, ondanks een door de Kamer afgedwongen toezegging in MIRT debat van november 2024. Kort daarop nam de Kamer tevens een motie-Kostic (medeondertekend door PvdA en D66) waarin de minister gevraagd werd om na de uitspraak van de Raad van State met een actuele onderbouwde kostenraming van het project te komen.

De Kerngroep heeft begrepen dat de huidige minister inmiddels wel heeft overlegd met provincie en gemeente. Wij begrijpen dat hij eerst de uitspraak van de Raad van State verder afwacht.

Ondertussen hebben bewoners van de Utrechtse wijken Lunetten en Hoograven veel last van het feit dat de uit de jaren '80 daterende geluidschermen al lang niet meer voldoen. Rijkswaterstaat zegt daaraan pas wat te doen als er een vastgesteld Tracébesluit is. Het is hoog tijd om de bewoners niet langer in de kou te laten staan en snel garanties voor een spoedige aanpak van de geluidhinder te geven.

## **Juridisch kader**

In december 2008 publiceerde het Rijk een Startnotitie Ring Utrecht die eind 2016 leidde tot een Tracébesluit Ring Utrecht A12/A27. Dit Tracébesluit werd in juli 2019 vernietigd door de Raad van State vanwege de strijdigheid met de Habitatrictlijn door de toegenomen stikstofdepositie op N2000 gebieden als de Veluwe als gevolg van de verbreding van de Ring Utrecht. In 2020 publiceerde minister van Nieuwenhuizen een inhoudelijk nauwelijks gewijzigd Tracébesluit. Belangrijkste wijziging was de stikstofparagraaf. Door het opkopen van 8 boerderijen in Gelderland en Utrecht hoopt het Rijk stikstofruimte te vinden die benut kan worden voor de verbreding van de Ring Utrecht. Dit besluit werd in 2022 nog eens tussentijds gewijzigd. Als hierboven aangegeven stelde de Raad van State in de Tussenuitspraak van april 2025 dat het Rijk de gekozen aanpak van de stikstofdepositie op N2000 gebieden Veluwe en Binnenveld en de voorgestelde compensatie niet overtuigend heeft onderbouwd. De stikstofruimte moet eerst worden toebedeeld aan natuurherstel en mag pas daarna worden benut voor het specifieke project. Met het nieuwe TB van 11 november 2025 wil minister Tieman aantonen dat hij wel degelijk heeft voldaan aan dit zg. additionaliteitsvereiste. De minister heeft daarbij geen echt nieuwe informatie toegevoegd maar heeft het eerdere betoog nader onderbouwd, deels op basis van extrapolaties van rapporten die nog dateren uit de tijd van de PAS (Programmatische Aanpak Stikstof). Op 14 januari 2026 heeft de Kerngroep – mede namens een aantal andere organisaties hierop een gedegen reactie naar de Raad van State gestuurd waarin wij laten zien dat de voorgenomen maatregelen niet tot voldoende mitigatie en compensatie zullen leiden. Een uitspraak van de Raad van State volgt later in 2026.

Daarnaast heeft de Kerngroep bezwaar aangetekend tegen de intrekingsbesluiten die de provincie Gelderland heeft genomen ten aanzien van de natuurvergunningen voor vijf door Rijkswaterstaat aangekochte boerderijen. De Kerngroep acht het intrekingsbesluit onder meer in strijd met de eigen regels die de provincie Gelderland heeft opgesteld waar het benutten van stikstofruimte uit landbouw voor andere activiteiten dan landbouw niet is toegestaan. De provincie Utrecht heeft welbewust de natuurvergunningen van boerderijen op Utrechts gebied niet ingetrokken en wil dit pas doen als er een definitief besluit is genomen over de Ring Utrecht.

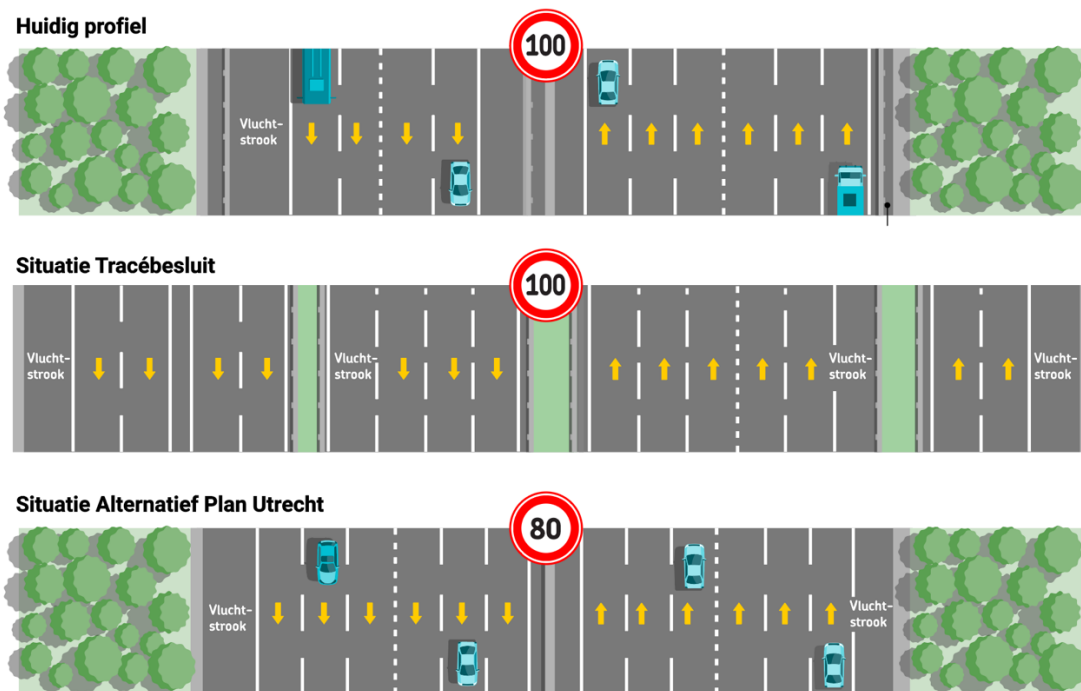
Interessant is verder dat uit de recente Kamerbrief over de aanpak van het knooppunt Hoevelaken blijkt dat dit project niet kan worden uitgevoerd omdat de stikstofruimte in

de omgeving al aan andere projecten is toegekend. Eén van die projecten is de Ring Utrecht A12/A27.

## Het Regionaal Alternatief (ARU)

De gemeente Utrecht is van meet af aan tegen de verbreding geweest, later sloot de provincie Utrecht zich daarbij aan evenals alle omliggende gemeenten. Door toepassing van de Crisis- en Herstelwet stonden zij echter van meet af aan juridisch buitenspel.

In december 2021 kwam er wel een politieke doorbraak. VVD, D66, CDA en Christenunie formuleerden in hun regeerakkoord dat de coalitie in overleg met de regio wil bekijken of een oplossing “binnen de bak” in Amelisweerd de bereikbaarheidsproblematiek net zo goed kan oplossen. Daarbij zou ook worden gekeken naar de ontsluiting met OV en auto van nieuwe woongebieden zoals Rijnenburg. Als de oplossing vanuit de regio gelijkwaardig is, dan zou deze worden overgenomen.



In december 2023 publiceerden de provincie en gemeente Utrecht [hun regionale alternatief](#). Het is opgesteld in samenwerking met de erkende ingenieurs- en adviesbureaus als Arcadis en Bureau Goudappel Coffeng. Het Alternatief Regio Utrecht (ARU) laat zien dat een 2x6 rijstroken+vluchtstrook alternatief “binnen de bak” realiseerbaar is. Daarbij wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 80 km/uur. Naast alle voordelen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder zorgt dit ook een verbeterde doorstroming die zelfs beter zal zijn dan het huidige Tracébesluit. Dit mede omdat het ARU qua weginfrastructuur een miljard bespaart op het TB, waarbij dan 500 miljoen kan worden gebruikt voor verbetering van het fiets- en OV-netwerk. Deze

investeringen helpen de druk op de weginfrastructuur te verlichten en zijn feitelijk nu al in beeld in het overleg tussen Rijk en regionale partners.

## **Een Tracébesluit met een heel duur prijskaartje**

Wat opvalt is dat het Tracébesluit enkel weginfrastructuur biedt en niets anders. De kosten voor het project zijn inmiddels enorm gestegen, zie ook [het recente artikel in het AD/UN](#).

Als vingeroefening voor een mkba (maatschappelijke kosten/batenanalyse) van het ARU in opdracht van de regio maakte Arcadis een reële schatting anno 2023 van de kosten voor het Tracébesluit en kwam uit op een bedrag van 2,1 miljard.

In 2015 oordeelde het CPB al in een second opinion t.a.v. de op dat moment gepubliceerde maatschappelijk kosten/batenanalyse dat de voorgestelde verbreding voorlopig niet echt rendabel was en dat een oplossing “binnen de bak” zou moeten worden onderzocht. Op dat moment was de Ring Utrecht nog op 1,2 miljard begroot. Het laat zich raden wat de uitkomst van een mkba zou zijn als deze nu opnieuw zou worden uitgevoerd.

Kijken we naar het grotere plaatje dan zien wij dat het ministerie zelf al heeft aangegeven dat er een miljardentekort bestaat op de begroting van het MIRT. Er is veel meer geld nodig voor het opknappen van wegen en bruggen in heel Nederland en nog te realiseren projecten zijn al jaren te optimistisch begroot. In juli 2025 stuurde minister Tieman een brief naar de Kamer met een [opsomming van projecten met een mogelijke kostenoverschrijding](#) groter dan €500 miljoen.

Onder 25. staat daarbij vermeld de Ring Utrecht. Daarmee erkent de minister dat uitvoering van het TB Ring Utrecht inderdaad wel eens ruim over de 2 miljard kan gaan kosten. Als gezegd heeft de Kamer in een motie vastgelegd dat de minister na de uitspraak van de Raad van State met een actuele onderbouwde kostenraming van het project moet komen.

Destijds heeft minister Harbers de Kamer toegezegd dat er niet met werkzaamheden wordt gestart voor het project is gegund. Bezint eer gij begint!

## **Conclusie**

Het Tracébesluit is een besluit zonder maatschappelijk draagvlak. Dat bleek nogmaals uit [een onderzoek van Motivaction in 2024](#). Duizenden mensen demonstreerden de laatste jaren steeds weer opnieuw tegen het besluit.



Minister Tieman acht zich vooralsnog gebonden aan het beleid van zijn voorgangers en wacht de uitspraak af van de Raad van State. Het initiatief ligt nu bij de formatie en de Tweede Kamer om de eindeloze impasse te doorbreken. De wijze waarop is besloten tot het huidige Tracébesluit -zonder enige werkelijke inbreng van de regio en zelfs direct tegen de wensen van de regio in (!)- is niet meer van deze tijd. Niet voor niets schuift de besluitvorming over Rijksinfrastructuur richting regionale Mobiliteitsfondsen. Het ARU kan daarin een voorbeeld zijn van integraal oplossen (inclusief fiets, openbaar vervoer, stimuleren van gedragsverandering) van een regionale bereikbaarheidsproblematiek.

Dat spaart geld, vermijdt bouwrisico's, versnelt de realisatie, en redt Amelisweerd.