



> Retouradres

Directeur-Generaal Rijkswaterstaat
10.2.e
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen
Den Haag

Contactpersoon

10 2 e
10 2 e
M +31(0)6-10 2 e
10 2 e @minienw.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/6789

Datum 11 februari 2020
Betreft Opdracht TB 2020 A27/A12 Ring Utrecht

Geachte mevrouw 10.2 beste 10.2.e

Na vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht door de Raad van State is een aantal scenario's uitgewerkt om zo snel mogelijk tot een juridisch houdbaar Tracébesluit voor de Ring Utrecht te komen. In de behandeling van de beslisnota d.d. 30 oktober jl. (RWS-2019/39573) heeft de minister een keuze gemaakt om:

1. Een nieuw TB uit te werken met beperkte wijzigingen die noodzakelijk zijn voor de stikstofmitigatie, zonder aanvullende wijzigingen. Indien alles positief verloopt, zonder tegenvallers en onvoorziene gebeurtenissen, zou dan het TB voor 1 april 2020 genomen kunnen worden (beschreven als scenario A).
2. Hiernaast zou ten behoeve van het project Ring Utrecht de noodzakelijke snelheidsverlagingen (van 120 km naar 100 km) op de A1 en de A28 ingezet worden als mitigatiemaatregel. Daarmee zouden deze locaties niet meer in te zetten zijn als generieke snelheidsverlaging conform het advies van commissie Remkes.
3. De benodigde extra middelen voor de meerkosten van €200 - €250 mln zoals die op dit moment in beeld zijn te reserveren.
4. De mogelijkheden te verkennen om het bestuurlijk draagvlak in de regio te vergroten.
5. In overleg te treden met de bestuurlijke partners in de regio, om deze keuze bekend te maken aan de regio en het gesprek hierover te voeren.

Hierbij verleen ik u de opdracht voor het uitwerken van het besloten scenario (A), om in Q3 2020 tot een nieuw TB te komen, waarbij de realisatie waarschijnlijk verschuift naar 2023-2029.

De benodigde extra middelen voor de meerkosten die thans geraamd zijn op €250 mln zullen na akkoord op dit Tracébesluit worden toegevoegd aan het taakstellend projectbudget op basis van de nieuwe raming bij het TB.

Het NRM 2019 toont in het studiegebied nog steeds knelpunten die zullen worden opgelost met de uitvoering van dit TB. Daarmee is de nut en noodzaak van dit project nog steeds aanwezig.



De keuze of het Nieuwe TB op basis van scope OTB 2016 mogelijk is en of er kan worden vastgehouden aan het NRM 2015 blijft een punt van aandacht. Het OTB 2016 is gebaseerd op het NRM 2015. Uit de gevoeligheidsanalyses met het NRM 2019, blijkt dat het NRM 2015 op geluid en stikstof maatgevend is qua effecten omdat het uitgaat van hogere verkeerscijfers dan het actuele NRM 2019.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Datum
11 februari 2020

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/6789

Wanneer ook voor het berekenen van de stikstofeffecten wordt uitgegaan van het NRM 2015 (worst case) zijn er relevante stikstofeffecten op de Veluwe. Deze stikstofeffecten (uitkomst Aerijs 2019 op basis van NRM 2015) waren voorzien gedeeltelijk te worden gemitigeerd met project-specifieke snelheidsverlagingen op de A1 en A28. De resterende, beperkte compensatieopgave is zonder effecten op prioritair habitats. Over de compensatie moeten (als onderdeel van de ADC toets) nadere afspraken worden gemaakt met terreineigenaar Staatsbosbeheer.

Conform de nieuwe beleidslijn voor verkeer en stikstof zullen gevoeligheidsanalyses dienen te worden gedaan met NRM 2019+ en na 1 april met NRM 2020. In welke mate toedeling van depositieruimte vanwege de generieke snelheidsverlaging het stikstofprobleem op de Veluwe vermindert, zal lopende januari/februari blijken. Van deze snelheidsverlaging komt 30% ten goede aan de natuur en kan daarmee niet ingezet worden als mitigerende maatregel.

Uitgangspunt is dat de snelheidsverlagingen op de A1 en A28 expliciet worden toebedeeld aan project Ring Utrecht echter, dit kan alleen in dien dit niet concurrerend is met de (project specifieke toets van) woningbouwplannen in dit gebied en de toegezegde 30% voor natuur. Het is daarom noodzakelijk mee te draaien in het gebiedsproces van de provincies Gelderland en Utrecht, in nauwe afstemming met het landelijk traject vanuit DG Stikstof bij LNV. DGMO zal zorgdragen voor de juiste opname in de ministeriele regeling vanuit de Spoedwet aanpak stikstof. Indien dit om welke reden dan ook niet mogelijk blijkt zal mijn organisatie zo snel mogelijk met u contact opnemen.

U heeft in overleg aangegeven het benodigd extra planstudiebudget uit het huidig budget aan te wenden en bij aanbidding van het TB inzichtelijk te maken en te verrekenen.

Ik hoop op een voorspoedig traject en dat wens u succes bij het uitwerken van het Tracébesluit. Het zou een mooie prestatie zijn als dit traject het komend jaar alsnog tot een Tracébesluit kan komen.

Directeur-Generaal Mobiliteit

10.2.e