



**RWS INFORMATIE**  
Directoraat-Generaal Mobiliteit  
[REDACTED]  
Postbus 20901  
2500EX Den Haag

**RWS Bestuursstaf**  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 088 797 0050  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contact persoon**  
[REDACTED]

# minuut

aanbieding TB en scopeformulier A27/A12 Ring Utrecht

GETYPT DOOR / PARAAF

VERVOLG OP

**Datum**  
11 november 2020

VERGELEKEN DOOR / PARAAF

RAPPELDATUM

VERZONDEN DOOR / PARAAF

VERZENDDATUM

ONDERTEKENING DOOR / PARAAF

VERZENDWIJZE

MEDEWERKING VAN / PARAAF

NA VERZENDING RETOUR AAN

BS - [REDACTED]  
BS - [REDACTED]

AFSCHRIFT AAN

ADRES

[REDACTED] - DGMo  
[REDACTED] - DGMO  
[REDACTED] - DGMO  
[REDACTED] - GPO  
[REDACTED] - MN  
[REDACTED] - MN  
[REDACTED] - GPO  
[REDACTED] - MN  
[REDACTED] - BS  
[REDACTED] - PVP  
[REDACTED] - PVP  
[REDACTED] - BS/FenC  
[REDACTED] - BS/FenC  
[REDACTED] - CDR  
[REDACTED] - CDR  
[REDACTED] - HBJZ  
[REDACTED] - MN  
[REDACTED] - GPO  
[REDACTED] - GPO





Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 20906 | 2500 EX Den Haag

**RWS INFORMATIE**  
Directoraat-Generaal Mobiliteit  
[Redacted]  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**RWS Bestuursstaf**  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 088 797 0050  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**  
[Redacted]

Datum 11 november 2020  
Onderwerp aanbidding TB A27/A12 Ring Utrecht

**Uw kenmerk:**  
IENW/BSK-2020/6789

**Mijn kenmerk:**

**HB 3930713**

Geachte [Redacted],

Hierbij bied ik u met gepaste trots het Tracébesluit (TB) en de bijbehorende bijlagen aan voor het project A27/A12 Ring Utrecht.

De Raad van State heeft 29 mei 2019 een streep gezet door de regeling programmatische aanpak stikstof (PAS) en als gevolg daarvan is op 17 juli 2019 het Tracébesluit (TB) A27/A12 Ring Utrecht 2016 en het wijzigings- TB A27/A12 Ring Utrecht 2018 vernietigd. De Raad van State kwam tot het oordeel dat de besluiten voor het onderwerp natuur zijn gebaseerd op de PAS en de PAS niet meer gebruikt kan worden als onderbouwing voor besluiten.

U heeft met uw brief van 11 februari 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/6789 mij verzocht om voor het project A27/A12 Ring Utrecht met een nieuw Tracébesluit te komen, gebaseerd op het Ontwerp Tracébesluit uit 2016.

Ondanks deze forse tegenslag ben ik verheugd om u het TB (2020) aan te bieden. Ik verzoek u:

- het Tracébesluit ter vaststelling bij de minister aan te bieden,
- [Redacted]

In deze brief ga ik in op het voorliggende TB, de aandachtspunten en resterende risico's bij dit TB, [Redacted]. In de bijlage van deze brief is een toelichting opgenomen van de achtergrond en inhoud van het project Ring Utrecht.

*Tracébesluit 2020*

Het TB is opgesteld conform de werkwijze die Rijkswaterstaat hanteert en is inhoudelijk getoetst door de betrokken diensten van RWS, Landsadvocaat en HBJZ. Hierbij is geconcludeerd dat de producten van kwalitatief voldoende niveau zijn voor ondertekening van het TB.

Na de vernietiging van het TB in 2019 zijn voor de vervolgaanpak in nauwe samenwerking tussen uw en mijn medewerkers, HBJZ en de Landsadvocaat meerdere scenario's tegen het licht gehouden. De minister heeft naar aanleiding van mijn nota van 30 oktober 2019 met kenmerk RWS-2019/39573 gekozen voor een zo snel mogelijk juridisch houdbaar TB. Als basis dient de scope van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) uit 2016.

*Tracébesluit 2020: stikstof*

Belangrijkste wijziging ten opzichte van het OTB is de projectspecifieke passende beoordeling conform de Wet natuurbescherming, met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen voor het thema stikstof. In het voorliggende TB 2020 zijn ook de wijzigingen uit het vernietigde TB 2018 overgenomen en een aantal actualisaties ten opzichte van het OTB uit 2016 verwerkt. In de bijlage is een overzicht van de belangrijkste wijzigingen opgenomen.

Voor het in beeld brengen van de stikstofeffecten wordt gebruik gemaakt van de meest recente Aerius calculator 2020. Op basis van de berekeningen met Aerius calculator 2020 is, in aanvulling op de ruimte uit de snelheidsverlaging in het stikstofregistratiesysteem, ruimte gezocht voor de mitigatie van de resterende effecten op de prioritaire habitat.

Voor het prioritaire habitattype heischraal grasland bestaat na gebruik van de ruimte in het stikstofregistratiesysteem op 2 hexagonen een tekort van afgerond 0,01 mol/na/jr. Dit tekort is dusdanig beperkt dat op ecologische gronden kan worden geconcludeerd en tevens juridisch onderbouwd dat het projecteffect niet significant is.

Er resteert nog wel een opgave van stikstofeffecten op niet prioritaire habitats die moet worden gecompenseerd. Met Staatsbosbeheer en provincie Gelderland zijn afspraken gemaakt over de aanleg en het beheer van nieuwe natuur op basis van het compensatieplan. Hierbij is, met het oog op de gewenste robuustheid van de natuur, ruimer gekeken dan de op het moment strikt juridisch vereiste compensatie in het kader van een ADC-toets.

*Tracébesluit 2020: actualisatie MER bouwmethode verdiepte ligging A27 en advies Commissie m.e.r.*

[Redacted content]



*Tracébesluit 2020: actualisatie overige deelrapporten MER*

De deelrapporten uit het MER 2016 zijn voor de verschillende thema's geactualiseerd. In het MER/TB 2020 worden deze deelrapporten voorzien van een oplegnotitie met actuele inzichten. Zo is voor het thema 'verkeer' een gevoeligheidsanalyse gedaan met het NRM 2020. Het TB 2020 is net als het OTB voor 'verkeer' gebaseerd op het NRM 2015. Met deze analyse, beschreven in de oplegnotitie wordt nut en noodzaak van het project bevestigd.

*Risicoprofiel Tracébesluit 2020:*

Mede op basis van de beroepen die zijn aangetekend op het TB 2016 en het TB 2018 is een analyse gemaakt van de risico's rondom het TB 2020

Stikstofdossier

Een risico op het thema stikstof is de juridische houdbaarheid van het Stikstofregistratiesysteem (SSRS) en het daarbij gebruikte instrumentarium (Aerius calculator). Mocht het SSRS en/of het gehanteerde instrumentarium juridisch niet standhouden dan vervalt ook de SSSR-ruimte uit de snelheidsverlaging. Daarmee zou het ingediende TB 2020 in zijn huidige vorm niet houdbaar zijn.

Actieve tegenstanders van het project in de huidige vorm, zoals de Kerngroep Ring Utrecht (KRU) hebben in hun beroepen eerder gerefereerd aan de houdbaarheid van het stikstofdossier en zullen dit bij het nieuwe Tracébesluit ook weer doen. Ze hebben zich middels crowd-funding verzekerd van de benodigde financiële middelen om zich in het beroep juridisch te laten ondersteunen en vertegenwoordigen door Mobilisation for the Environment, de organisatie die eerder ook met succes heeft geageerd tegen onder andere de juridische houdbaarheid van de PAS.

Nut en noodzaak

Naar verwachting zullen ook nu beroepen ingediend worden waarin wordt verwezen naar (gebrek aan) nut en noodzaak om het project uit te voeren, mede gezien de actuele economische ontwikkelingen. Op basis van de analyses met het actuele verkeersmodel NRM 2020 wordt nut en noodzaak van het project voor de periode 2030 en daarna bevestigd.

Gevolgde procedure

Naar verwachting zal in nieuwe beroepen worden verwezen naar gevolgde procedure, waarbij niet eerst een nieuw OTB is gepubliceerd in aanloop naar publicatie van het nieuwe TB. In de adviesnota van 30 oktober 2019, kenmerk RWS-2019/39573 is dit risico eerder beschreven. Door niet eerst een ontwerpbesluit ter inzage te leggen, kunnen belanghebbenden zich benadeeld voelen omdat er in hun ogen sprake is van wezenlijke wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit uit 2016 waarop zij niet hebben kunnen inspreken. Hoewel het zekerder is om het oorspronkelijke Tracébesluit (met de noodzakelijke wijzigingen) als Ontwerp Tracébesluit ter inzage te leggen, is het juridisch haalbaar geacht om direct naar een Tracébesluit te gaan

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text line]

| [Redacted] | [Redacted] |
|------------|------------|
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | [Redacted] |

[Redacted text block]

[Redacted text block]

**RWS Bestuursstaf**

**Datum**

11 november 2020

Tot slot wil ik nogmaals aangeven zeer verheugd te zijn u het Tracébesluit te kunnen aanbieden. Het is een resultaat van zeer intensieve samenwerking en afstemming tussen de verschillende verantwoordelijken en betrokkenen binnen het ministerie. Ondanks de speciale situatie waarin we sinds afgelopen maart moeten samenwerken en met wisselende uitgangspunten, onder andere op het gebied van verkeer en stikstof is het met deze gezamenlijke inspanning gelukt om binnen de gestelde kaders te komen tot een tijdig Tracébesluit.

Met vriendelijke groet,

De plv. directeur-generaal Rijkswaterstaat,





## Bijlage 1: Projecttoelichting

### Probleembeschrijving

Utrecht is de draaischijf in het Nederlandse netwerk van snelwegen. Verkeer vanuit alle richtingen rijdt via Utrecht om de eindbestemming te bereiken. De snelwegen rond Utrecht vormen samen de Ring Utrecht. Op geen enkele andere ringweg rijdt zoveel doorgaand verkeer als op de Ring Utrecht. Toch is dit doorgaand verkeer slechts een derde van het totaal aan auto's op de Ring. De grootverbruiker is de regio: 65% van het verkeer op de ring heeft Utrecht of de directe omgeving als herkomst en/of bestemming.

Door al het doorgaande en regionale verkeer dat op de Ring samenkomt, is het hier erg druk. Op zowel de A27 als de A12 passeren op een doordeweekse dag ten minste 180.000 tot 220.000 personenauto's en vrachtwagens. Bij dergelijke grote aantallen is het niet verwonderlijk dat er bijna dagelijks files staan op de Ring. Dat komt ook doordat de Ring een ingewikkeld systeem is: met drie grote knooppunten, met negen op- en afritten, met weefvakken, kortom met tal van plekken waar auto's van de ene naar de andere rijstrook willen opschuiven. Op een wegvak waar veel auto's dit soort 'weefbewegingen' uitvoeren, ontstaat veel sneller vertraging dan op een wegvak waar het verkeer rechtdoor rijdt.

Naast de doorstromingsproblematiek heeft de huidige A12 tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Oudenrijn al een geluidsaneringsopgave die is opgenomen onder de categorie "Grote groeiegevallen". Dit gaat over situaties waarbij sinds de introductie van de Wet geluidhinder (SWUNG) het verkeer een grote groei heeft laten zien.

### Doel van het project

De doelen waaraan het fysieke eindresultaat moet voldoen na oplevering van het project zijn:

- Het verbeteren van de *doorstroming* en de *verkeersveiligheid* op de Ring Utrecht.
- De kwaliteit van de *leefomgeving* gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren.
- Het *toekomstvast* renoveren van de Galecopperbrug.
- Ambitie: het resultaat na oplevering *energieneutraal* laten zijn.

### Eindresultaat project

Het beoogd eindresultaat van dit project is de planologische inpassing, de realisatie, openstelling en overdracht van een capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet aan de oostzijde en zuidzijde van Utrecht.

Op basis van het Tracébesluit (TB) houdt dit het volgende in:

- De uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht tussen de aansluitingen Houten en Bilthoven en de A28 vanuit Utrecht tot en met de aansluiting Uithof. Dit is inclusief de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven);
- De uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelrijbaan van knooppunt Oudenrijn tot en met knooppunt Lunetten.

- De noodzakelijke fysieke inpassingsmaatregelen om de bovenstaande capaciteitsuitbreiding te realiseren.
- De noodzakelijke onderhouds- en renovatiemaatregelen aan de Galecopperbrug.

Voor de automobilist betekent dit concreet dat de verkeersdoorstroming in 2030 voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit:

- De gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits (A28);
- De gemiddelde reistijd op snelwegen door en langs stedelijk gebied in de spits is maximaal tweemaal zo lang als buiten de spits.

Voor de omgeving betekent dit concreet:

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidhinder verergert;
- Kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren (bijvoorbeeld opheffen van de barrièrewerking voor mens en dier, zorgen dat de aan te leggen infrastructuur veilig is en dat aantasting en verstoring van de natuur wordt gecompenseerd).

#### Wijzigingen in Tracébesluit 2020

Het OTB 2016 en het daarbij behorende MER zijn de basis voor TB 2020. Ten opzichte van het OTB 2016 zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd op de volgende thema's:

- Stikstof: De gevolgen voor natuur als gevolg van stikstofdepositie worden in beeld gebracht in het document passende beoordeling. Daartoe is gebruik gemaakt van het actuele verkeersmodel NRM 2020 en Aerius calculator 2020.
- De wijzigingen uit het TB 2018, op het gebied van bomkap en – compensatie en een aanpassing aan de kade van het Merwedekanaal ter hoogte van de Vierlingbrug in de A12.
- Het realiseren van de wegverbreding in de Bak Amelisweerd en de verdiepte ligging binnen de bestaande folieconstructie aan de zuidkant daarvan; de methodes die hiervoor in het MER 2016 zijn beschreven zijn na nader technisch onderzoek teruggebracht tot één hoofdmethode bron- en retourbemaling met schermwand.
- Verkeer: actualisatie van verkeersgegevens, waaronder de verwerking van de consequenties van het kabinetsbesluit over de rijsnelheid op autosnelwegen van november 2019.
- Geluid: aanpassing van de vormgeving van geluidschermen (rechtopstaand in plaats van 10 graden achteroverhellend), alsmede aanpassing van de locatie of de wijze van uitvoering van enkele schermen en aanvullende maatregelen om geluideffecten gelijk te houden aan het TB 2016.

Daarnaast is een aantal kleinere wijzigingen doorgevoerd, veelal afkomstig vanuit het omgevingsproces met andere overheden of eigenaren van aangrenzende percelen. In de Nota van Wijzigingen 2020 zijn alle wijzigingen sinds het OTB 2016 opgenomen en toegelicht.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

**RWS Bestuursstaf**

**Datum**

11 november 2020

