

Geachte Statenleden,

Maandag 21 januari a.s. bespreekt u het bestuursakkoord dat Rijk, provincie en een aantal betrokken gemeenten hebben gesloten ten aanzien van de realisering van de Ring Utrecht (2x7 rijstroken). Het bestuursakkoord treedt –naar wij hebben begrepen vooral op verzoek van de gemeente Utrecht- pas in werking als de Raad van State een onherroepelijk besluit heeft genomen ten aanzien van de thans lopende beroepsprocedures tegen de tracébesluiten van 2016 en 2018. Naar verwachting neemt de Raad van State dit besluit niet vóór de tweede helft van 2019.

Die tracébesluiten hebben de kap van maar liefst 59,1 hectare bosareaal en 4,3 hectare NNN (Amelisweerd) tot gevolg. Kap, die blijkens de het tracébesluit van vorig jaar niet meer geheel in de directe omgeving is te compenseren. Deze enorme schade aan Utrechtse natuur kan worden voorkomen. Nut en noodzaak van deze verbreding zijn niet bewezen. Rijkswaterstaat heeft het alternatief van verbreding binnen de bak (er is ruimte voor 2x6 rijstroken) en een maximum snelheid van 80 km/uur nooit onderzocht.

Dat is een relevant gegeven omdat het Europees Hof op 7 november uitspraak heeft gedaan over de toepassing van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De voorgestelde verbreding heeft ook volgens Rijkswaterstaat een significante toename van emissies op N2000 gebieden tot gevolg. Hierop aangesproken in het recente debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op 29 november 2018 meldde minister van Nieuwenhuizen laconiek dat zij de uitspraak van de Raad van State afwacht: *“Eventueel vinden we een andere manier. Ook andere mogelijkheden als snelheidsverlaging”*. Het lijkt ons vrij bizar om vast te houden aan een plan van 1200 miljoen waarvoor het verkeer zes jaar overhoop wordt gegooid om achteraf de snelheid te verlagen.

Juristen achten de kans vrij reëel dat al spoedig duidelijk zal worden dat de PAS in zijn huidige opzet niet meer is te handhaven. Het heeft er alle schijn van dat het Rijk nog in een ontkenningfase is. Daarnaast is het hele concept van de verbreding naar 2x7 rijstroken een dure, achterhaalde oplossing voor het verkeerd gestelde probleem. De bereikbaarheid van en in de Utrechtse stadsregio wordt veel beter bediend door het bieden van uitstekende fiets- en OV-alternatieven. Dat zijn bovendien oplossingen die passen binnen de hoogst noodzakelijke klimaataanpak op het gebied van mobiliteit.

In de bestuursovereenkomst komen ook de risico's aan de orde voor het folie, dat het grondwater onder de weg tussen Lunetten en de Koningsweg moet tegenhouden. De afspraken zijn netjes procedureel, maar kan er met zekerheid gekozen voor een oplossing zonder uitvoeringsrisico's, ook ten aanzien van de gevolgen voor de natuur? Er wordt gesteld dat “De Staat en haar Opdrachtnemer verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de Werken”. Dat zijn twee verschillende partijen. Hoe gaat dat in de praktijk? Is de provincie al op de hoogte gesteld van de uitkomsten en conclusies van proefopnamen in het afgelopen jaar? Hoe kan worden gegarandeerd dat er voldoende transparantie naar alle partijen is over de aanpak en de grote uitvoeringsrisico's op dit gebied?

Tenslotte: In het verleden is ons verteld dat aanbesteding pas plaats zou vinden na een onherroepelijk besluit van de Raad van State. Via een Raadsbrief van de gemeente Utrecht kwamen wij er achter dat het Rijk het zuidelijk deel (waaronder het werken boven de folie en bij de bak) al voordien wil aanbesteden. De gunning geschiedt eerst na het besluit van de Raad van State.

Het lijkt ons niet opportuun en niet verstandig om voor het besluit van de Raad van State al te beginnen met de aanbesteding, gezien de kans dat de Raad van State een ander besluit neemt. Er is al zoveel geld over de balk gegooid. Wij roepen provincie op ons in dit oordeel te steunen, en van

harte mee te werken aan plannen die een reëel alternatief bieden voor de geldverslindende en natuurvernielende oplossing.

Namen de Kerngroep Ring Utrecht,

Jos Kloppenborg