

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 40

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 maart 2026

Bij uitspraak van 11 maart 2026 heeft de Raad van State het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht vernietigd. De gevolgen zijn verstrekkend. Er is jarenlang aan het project gewerkt en er is nu geen zicht op een oplossing voor het bereikbaarheidsvraagstuk in de regio. De Tweede Kamer heeft verzocht voor het Commissiedebat «Staat van Infrastructuur» op 19 maart een reactie te ontvangen¹.

Uitspraak Raad van State

In april 2025 heeft de Raad van State in een tussenuitspraak het overgrote merendeel van de beroepen ongegrond verklaard en geoordeeld dat de keuze voor het tracé van het project voldoende is onderbouwd, de onderbouwing rond stikstof nog niet. De Raad van State verzocht nog beter te motiveren dat de stikstofafname door mitigerende maatregelen van het project niet nodig is om dreigende verslechtering van de natuur in Natura 2000 gebieden waar de mitigerende maatregelen werden toegepast, te voorkomen («additionaliteitsvereiste»). Het ging daarbij om Natura 2000 gebieden zoals bijvoorbeeld de Veluwe. De Raad van State geeft in de uitspraak aan dat niet voldoende is gemotiveerd dat aan het additionaliteitsvereiste wordt voldaan. De uitspraak benadrukt het belang van een pakket maatregelen waarmee op gebiedsniveau kan worden onderbouwd dat (dreigende) verslechtering van de natuur in de Natura 2000-gebieden wordt voorkomen. Het coalitieakkoord geeft aan dat het kabinet hier -samen met de provincies- mee aan de slag gaat. Met deze uitspraak van de Raad van State wordt het belang van een gebiedsgerichte aanpak inzake de stikstofproblematiek onderstreept.

¹ Verzoek om kabinetsreactie op uitspraak RvS inzake Tracébesluit A27/A12, Brief TK 11 maart 2026, Kenmerk 2026Z04906/2026D11200.

Gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid

De uitspraak van de Raad van State betekent dat het Tracébesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht – een traject van ca 23 kilometer met een pakket aan maatregelen gericht op doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en natuur niet kan worden gerealiseerd. Dit is zeer problematisch voor de bereikbaarheid, woningbouw en economie. Niet alleen in Utrecht, maar in heel Nederland. De Ring Utrecht is namelijk de «rotonde van Nederland». De studie en besluitvorming van het project zijn in 2008 gestart. In 2016 is voor het project initieel het Tracébesluit vastgesteld. Met de vernietiging zal het lang duren voor er een oplossing is. De Ring Utrecht is de draaischijf voor de bereikbaarheid en logistiek van Nederland. Op zowel de A27 als de A12 passeren gemiddeld op een doordeweekse dag ca. 220.000 voertuigen. Op de A27/A12 Ring Utrecht is structureel sprake van ernstige congestie. De Ring komt twee keer in de file top 50 voor². Ook is het verkeer gevoelig voor verstoringen. Met de vernietiging van het Tracébesluit kan hier geen oplossing worden geboden en neemt de problematiek toe. Voor weggebruikers betekent de vernietiging van het Tracébesluit dat maatregelen gericht op het verminderen van files en sluipverkeer in de regio en de verkeersveiligheid niet kunnen worden uitgevoerd. De hoeveelheid verkeer neemt ook op de langere termijn verder toe. De verwachting is dat de files zonder het project verdubbelen tot verdrievoudigen en bij incidenten grotere delen van het netwerk, tot aan de hele regio, sneller en vaker vast komen te staan³.

Woningbouw en economie

In de regio Utrecht is er een grote woningbouwopgave van 165.000 woningen⁴ voor een voorziene 300.000–350.000 (nieuwe) inwoners. Dit is de grootste woningbouwontwikkeling van Nederland. Deze opgave vraagt de juiste randvoorwaarden voor mobiliteit. Realisatie van het project Ring Utrecht is steeds als uitgangspunt gehanteerd voor de (actuele) woningbouwplannen⁵. Ook vormt dit project de basis voor een stap naar goede bereikbaarheid van de toekomstige woningbouwlocatie Rijnenburg en «A12 zone» (30.000–60.000 woningen). Naar verwachting zal de vernietiging van het Tracébesluit gevolgen hebben in relatie tot de woningbouw. De regio brengt de gevolgen van de vernietiging van het Tracébesluit voor de woningbouw de komende tijd in beeld. De Ring Utrecht is ook gelegen aan de belangrijke economische groeilocaties Utrecht Science Park, Lunetten- Koningsweg en de A12- zone. Ook voor de groei op deze locaties heeft de uitspraak van de Raad van State consequenties die nader in kaart moeten worden gebracht.

Geen basis voor realisatie het project, of onderdelen daarvan

Met de vernietiging van het Tracébesluit ontbreekt de basis voor realisatie van alle delen van het project. Zoals hierboven aangegeven is het Tracébesluit vernietigd in relatie tot stikstof en Natura 2000 gebieden. De vernietiging heeft geen directe relatie met de verbreding van de snelwegbak bij Amelisweerd. Ook het door de regio gepresenteerde alternatief kan niet worden uitgevoerd. Mijn voorgangers hebben uw kamer eerder al geïnformeerd⁶ dat het alternatief van de regio niet kan

² Mirt Overzicht 2026.

³ Verkeersonderzoek bij het Tracébesluit 2016 (A27/A12 Ring Utrecht – Oplegnotitie Verkeer 2020, Actualisatie verkeerskundige analyse ten behoeve van Tracébesluit A27/A12 Ring, Utrecht november 2020).

⁴ Waarvan twee derde in de regio Utrecht en een derde in de regio Amersfoort.

⁵ Adaptieve Ontwikkelstrategie U Ned, 18 oktober 2024.

⁶ TK24–25, 36 600 A, nr. 22.

worden uitgevoerd, omdat dit ernstige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid op dit stuk van het traject wat niet acceptabel is en ook negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming, terwijl dat juist een probleem is op de Ring Utrecht. Daarnaast zijn grote delen van het alternatief gebaseerd op het vernietigde Tracébesluit en ook daarom niet uitvoerbaar. Het project bevatte ook maatregelen gericht op geluidsreductie en extra groen die niet kunnen worden gerealiseerd.

Uitgesteld onderhoud en vernieuwing aanpakken

We onderzoeken hoe we noodzakelijk uitgesteld onderhoud, de wettelijke geluidssanering in het Meerjarenprogramma Geluid (MJPG) en vernieuwing, dat uitgevoerd zou worden als onderdeel van dit project, toch kunnen uitvoeren. Gezien de urgentie is de renovatie van de Galecopperbrug, die als onderdeel van het project zou worden gerenoveerd, al naar voren gehaald. Uit het projectbudget van 1.802 mln zijn voor ca. 200 mln verplichtingen aangegaan voor Galecopperbrug en planfase. Ook andere objecten in het tracé zijn verouderd en aan vervanging toe. Immers de start van het project stond oorspronkelijk gepland voor 2020. In afwachting van het project is op het tracé sinds 2015 alleen strikt noodzakelijk onderhoud uitgevoerd. Als onderdeel van het project zouden grote kunstwerken nieuw worden gerealiseerd. Nu de aanleg is komen te vervallen, moet het uitgesteld beheer en onderhoud en de vernieuwing van objecten die in het project zouden worden vervangen worden beoordeeld en opnieuw geprogrammeerd. Per object moet in beeld worden gebracht om welke kosten het gaat. Het gaat bijvoorbeeld om grote kunstwerken zoals de verdiepte ligging bij Amelisseweerd («de snelwegbak») en de grote knooppunten zoals Lunetten en Rijsweerd. In de programmering wordt in beeld gebracht welke aanvullende kosten voor instandhouding het betreft.

Relatie met het Mobiliteitsfonds

De verwachting is dat het beschikbaar budget voor het overgrote deel noodzakelijk is voor instandhouding en al aangegane verplichtingen op de Ring Utrecht. Daarbij is dan geen budget beschikbaar voor de bereikbaarheidsopgave, of de aanleg van andere infrastructuur. De Kamer is op 16 maart 2026 over de grote financiële opgaven op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds geïnformeerd. Bij elkaar opgeteld gaat het om meer dan € 80 miljard over de looptijd van de fondsen en dus vele miljarden gemiddeld per jaar⁷. Door financiële schaarste kunnen noodzakelijke vernieuwingsprojecten niet worden gestart, hebben ontwikkelingsprojecten grote tekorten en staan voor de gepauzeerde en structuurversterkende projecten/investeringen nagenoeg geen middelen gereserveerd. Ondanks de in het coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen, moeten daarom scherpe keuzes worden gemaakt.

Vervolgproces

De impact van de vernietiging van het Tracébesluit wordt de komende tijd nader in beeld gebracht. Over het vervolg vindt overleg plaats met de regio. Een Bestuurlijk Overleg wordt gepland.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

⁷ Kamerstuk 36 800 A, nr. 39, 16 maart 2026.