

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

339

Vragen van de leden **Sienot** (D66) en **Von Martels** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Minister geeft geen extra geld voor Noordelijke Randweg Utrecht»* (ingezonden 24 september 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 oktober 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Minister geeft geen extra geld voor Noordelijke Randweg Utrecht» (NRU)?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoe u de afspraak uit het regeerakkoord over de NRU gaat uitvoeren?

Antwoord 2

In het regeerakkoord staat dat we *«met de regio aan de slag gaan met de NRU»*.

In 2010 is in het Voorkeursbesluit Ring Utrecht besloten de NRU op te waarderen en hiervoor heeft lenW een rijksbijdrage van € 168 mln (prijspeil 2018) beschikbaar gesteld. Er bestaat reeds een passend plan van aanpak waarvoor in 2015 een voorkeursbesluit is genomen door de gemeente Utrecht. Dit PVA past binnen alle randvoorwaarden, de financiële kaders en de wettelijke norm voor geluidmaatregelen, die in 2010 gezamenlijk zijn vastgesteld.

De gemeente vraagt aan lenW of er nog verdere steun gegeven kan worden aan een aanvullende wens van de gemeente om 2 extra kruisingen verdiept aan te leggen in plaats van de geplande fly- overs. Er is hierover na een aantal ambtelijk gevoerde overleggen, een bestuurlijk overleg geweest op 30 augustus met de wethouder en de gedeputeerde. Aangezien lenW al substantieel bijdraagt (€ 168 mln) aan dit gemeentelijk project, heb ik

¹ Algemeen Dagblad, 1 september 2018, «Minister geeft geen extra geld voor Noordelijke Randweg Utrecht» (<https://www.ad.nl/utrecht/minister-geeft-geen-extra-geld-voor-noordelijke-randweg-utrecht-a518588e/>)

aangegeven geen verdere mogelijkheid te zien om dit bedrag verder aan te vullen. Wel heb ik het aanbod gedaan om de gemeente te ondersteunen bij de zoektocht naar alternatieve mogelijkheden.

De gemeente heeft aangegeven met het huidige plan verder te gaan en is voornemens vast te houden aan de geplande uitvoering 2020–2025.

Ik neem kennis van de extra wensen ten aanzien van de inpassing van de NRU en de vraag voor een extra rijksbijdrage (meerkosten zijn € 90 mln), maar ik heb de middelen niet voorhanden. Temeer daar de gevraagde extra maatregelen niet bijdragen aan de doorstroming van het HWN of nodig zijn vanuit de wettelijke normen. Deze maatregelen zijn daarmee bovenwettelijk.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoe u van plan bent door te gaan met de aanleg van ontbrekende schakels in het wegennet, zoals de ring Utrecht, waarover al in 2008 afspraken tot stand zijn gekomen vanuit een landelijke noodzaak van doorstroming en bereikbaarheid van Midden-Nederland?

Antwoord 3

In 2007 is onder de titel «VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland» inderdaad afgesproken om gezamenlijk (Rijk-regio) te investeren in verbetering van de mobiliteit in Midden-Nederland. Daartoe is een programmatische aanpak ontwikkeld waarbij op alle modaliteiten (OV, fiets, OWN en HWN) maatregelen zijn uitgewerkt. De startnotitie Ring Utrecht (2008), onderdeel van dit pakket, markeerde de start van een planprocedure waarbij werd gestudeerd op verbetering van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid op de Ring. De uitkomst van de onderzoeken wees uit dat voor de doorstroming de aanpak van de A27 primair nodig was en dat de NRU hier maar beperkt aan bijdraagt.

In 2010 is in het Voorkeursbesluit Ring Utrecht besloten om de gemeente de verantwoordelijkheid te geven voor de opwaardering van haar eigen weg, de NRU, conform de daartoe geëigende planprocedure (bestemmingsplan). Het huidige plan van aanpak dat voorligt voorziet hierin en past binnen de financiële kaders en de wettelijke norm voor geluidmaatregelen. Hiervoor heeft lenW een rijksbijdrage van € 168 mln beschikbaar gesteld (en daarnaast € 110 mln voor de Uithoflijn).

Het ministerie heeft de verantwoordelijkheid genomen voor de opwaardering van de HWN-delen uit het voorkeursalternatief (A27, A12 en stukje A28).

Vraag 4

Kunt u aangeven in hoeverre er nu is voldaan aan het verzoek in de unaniem aangenomen motie-Sienot c.s.² om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen met de regio Utrecht over de noodzakelijke investeringen voor de NRU, mede in het licht van het feit dat de gemeente en de provincie hiervoor extra middelen hebben gereserveerd?

Antwoord 4

Er ligt een uitvoeringsplan voor de NRU waarbij het mogelijk is om de uitgangspunten te verwezenlijken binnen het beschikbare budget. Bovenwettelijke maatregelen (de extra aanvullende wensen van de gemeente) in dit gemeentelijk project zullen door de regio gefinancierd moeten worden, zoals dit overal in het land het geval is.

Ik ben in gesprek gegaan met de wethouder en de gedeputeerde om te verkennen of er nog andere mogelijkheden zijn. In dit gesprek heb ik aangegeven geen mogelijkheden te zien voor verdere financiële rijksbijdrage in dit gemeentelijk project.

Vraag 5

Kunt u de stappen en het tijdpad toelichten waarbinnen u de motie en afspraak over de NRU in het regeerakkoord gaat uitvoeren? Zo nee, waarom kunt u dit niet?

² Kamerstuk 34 775 A, nr. 24

Antwoord 5

De gemeente heeft aangegeven over te gaan tot uitvoering van het projectplan. Daarmee wordt aan de afspraak uit het regeerakkoord voldaan. Afsproken is dat de NRU in 2020–2025 uitgevoerd wordt en dat de uitvoering afgestemd wordt met de uitvoering van de Ring Utrecht (2020–2026). Op deze manier blijft de overlast van de gelijktijdige uitvoering van beide projecten waarbij mogelijk rijstroken afgesloten worden, beperkt.

Vraag 6

In welke mate sluit uw voorgenomen inzet aan bij de geest van de doelen uit de startnotitie (2008) dat het project de doorstroming van de regio Midden-Nederland verbetert en knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit, geluidshinder, natuur en verkeersveiligheid niet doet toenemen en waar mogelijk de situatie zelfs verbetert?

Antwoord 6

Het Tracébesluit Ring Utrecht voorziet in verbetering van de knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit, geluidshinder, natuur en verkeersveiligheid. Daarmee worden de belangrijkste doorstromingsknelpunten aangepakt.