



Aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: KRU verzoekt openheid kosten en risico's verbreding A27 Amelisweerd

Utrecht, 6 mei 2020

Geachte commissie,

Op 9 april jl. heeft de commissie m.e.r. een oordeel geveld over een - onvolledige - Milieu Effectrapportage voor het *derde* Tracébesluit A27 Amelisweerd. De commissie kon niet anders dan een hard oordeel vellen en heeft de minister gemaand haar huiswerk over te doen.<sup>1</sup> De belangrijkste bezwaren van de commissie m.e.r. sluiten aan op de grote zorg die wij als Kerngroep Ring Utrecht hebben: nog altijd heeft de minister - bij monde van Rijkswaterstaat – geen inzicht gegeven in de reguliere kosten, de verborgen kosten, de (niet) gekwantificeerde risico's en de schade aan mensen, bomen, dieren en bebouwing van de voorgenomen verbreding. Wij vragen u als Tweede Kamer het gesprek aan te gaan met de minister over de 'blanco cheque' die is uitgeschreven - het indicatief vastgestelde bedrag van 1,2 miljard euro, nog daterend uit 2008. Cijfers uit 2009 van Twijnstra Gudde lieten al zien dat verbreding voor die prijs toen al zeer twijfelachtig werd geacht.<sup>2</sup> Thans voelt iedereen in Nederland de economische gevolgen van de Covid-19 pandemie. Een extreem duur en zeer risicovol asfaltproject strookt daar niet mee - nog daargelaten met de meest recente publicaties van de regering op het gebied van stikstof, klimaat en verkeersontwikkelingen.

Waar heeft de commissie m.e.r. thans een advies over uitgebracht? Om het grondwater tegen te houden ligt onder het asfalt tussen knooppunt Lunetten en het bos Amelisweerd kunststoffolie en aansluitend een betonnen bak in Amelisweerd. Verbreden naar 2x7 rijstroken kan leiden tot het scheuren van het folie, met als uiterste consequentie dat de snelweg in een kanaal verandert. Na het vernietigen van het Tracébesluit in 2019 heeft Rijkswaterstaat een nieuwe oplossing voorgelegd om tijdens de bouw en daarna geen last te hebben van het grondwater, daarbij erkennend dat eerder gekozen oplossingen niet zouden hebben voldaan.

---

<sup>1</sup> [https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505\\_ts2\\_toetsingsadvies.pdf](https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts2_toetsingsadvies.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.a27a12ringutrecht.nl/bibliotheek/default.aspx#folder=1609066> . Pag. 9: geen enkel alternatief kon binnen de 1,2 miljard blijven, op 1 na en dat was binnen de bak blijven. Pag. 13: Indien er gerekend werd met verbreding, waren de kosten van het ballast onbekend ("*De kosten voor de basisvariant (1a) van de Oostelijke alternatief bedragen Euro 1,6 mld. Daarbij is reeds rekening gehouden met de inpassing, door de bak verdiept aan te leggen. Hiervan zijn echter de kosten van de ballast nog het onbekend (het aanbrengen van technisch ballast bij de variant 1a, 2, 3, 4 is een hoge nog reeds vast te stellen kostenpost).*")

Rijkswaterstaat wil nu gedurende anderhalf jaar een *70 (!) meter diepe schermwand van 3,7 kilometer lengte* aan beide kanten van het tracé bouwen, rondom het folie en de bak, dóór de bestaande weg en door twee spoorlijnen. Hiervoor zouden aan weerszijden *24 uur per dag* machines sleuven moeten graven en vrachtwagens af- en aan moeten rijden om grond af te voeren en bentoniet aan te voeren. Bentoniet is een kleisoort die een tamelijk waterdichte wand vormt en heel langzaam verhardt. Er bestaat dus ook het risico dat de diepwanden niet waterdicht genoeg zijn of dat de kleibodem op 70 meter poreus blijkt. Bovendien is voor deze methode veel extra werkruimte nodig - meer dan in het oude Tracébesluit is aangegeven. Over de gevolgen voor de leefbaarheid in aanliggende wijken als Lunetten en Rijnsweerd wordt niet gerept. De commissie m.e.r. stelt dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Het gaat daarbij onder meer om de milieueffecten van bemaling en de schermwandconstructie, bouwrisico's en de gevolgen voor de kwetsbare natuurwaarden in het gebied. De commissie m.e.r. maakt zich zorgen dat de wanden blijvend voor problemen voor grondwaterstromingen blijven zorgen. Ook wijst de commissie erop dat de effecten van emissies van CO<sub>2</sub> en stikstof niet voldoende zijn onderzocht. De commissie heeft daar om nadere onderzoeken gevraagd.

Een aspect waar de commissie m.e.r. niet op ingaat, maar wat ook van wezenlijk belang is voor een politiek oordeel, zijn *de kosten van deze bouwmethode*. Voor de verbreding bestaat een taakstellend budget van 1,2 miljard euro, waarvoor geen onderbouwing bekend is. Wel is in 2009 is aan Twijnstra Gudde gevraagd alle varianten te voorzien van kostenramingen. Dit document sturen wij uw leden als bijlage toe. Als zekerheid mag worden beschouwd dat de nu voorgestelde schermwandmethode de bouw- en aanlegkosten zeer substantieel verhoogt, wat grote gevolgen kan hebben voor een maatschappelijke kosten/baten analyse (mkba). Een actualisering van het document van Twijnstra Gudde voor de gekozen variant<sup>3</sup> kan uw commissie inzicht geven en een beoordeling mogelijk maken of een dergelijke investering nog steeds gewenst is. De minister heeft ons via Rijkswaterstaat laten weten dat "*de opbouw van de kosten in relatie tot mogelijke risico's marktgevoelige informatie (is) en daarmee nu niet (kan) worden verstrekt, aangezien het werk nog moet worden aanbesteed.*" Wij zijn van mening dat bescherming van bedrijfsbelangen het kunnen vellen van een goed politiek oordeel niet in de weg mag staan.

Bij het vormen van uw oordeel zijn twee urgente, landelijke issues van belang om mee te nemen. Ten eerste de *stikstofdepositie*. De verbreding is thans voorgedragen als een van 7 MIRT-projecten waarvoor stikstofruimte dient te worden gevonden. Het is nog altijd onduidelijk hoe dit kan geschieden. Ook de commissie m.e.r. heeft haar verbazing geuit dat over de stikstofdepositie tijdens de bouw en daarna niets in de voorliggende MER is opgenomen. In de regio Utrecht concurreert het plan tot verbreding direct met de stikstofruimte die moet worden gevonden voor een ambitieuze en ook door het Rijk nadrukkelijk gewenste woningbouwopgave.

De tweede ontwikkeling betreft het *veranderende beleidslandschap op het gebied van mobiliteit, luchtkwaliteit en natuurkwaliteit*, gezien diverse recente publicaties van het Rijk en adviserende instanties (KiM<sup>4</sup>, CPB). In haar brief van 23 april jl. over de contouren van de Nationale

---

<sup>3</sup> M.n. pagina 5 t/m 14

<sup>4</sup> <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/04/20/coronacrisis-verandert-werksituatie-en-mobiliteit-mogelijk-blijvend>

Omgevingsvisie<sup>5</sup> schetst de minister van Binnenlandse Zaken een perspectief waarin de luchtkwaliteit overall binnen de WHO-normen dient te blijven. Een perspectief waarin gekozen wordt voor een schaa sprong voor het OV en stevige versterking van de natuurkwaliteit.

Sinds 2009 hebben Utrechtse bewonersorganisaties voortdurend *praktische en technisch haalbare alternatieven* ingebracht. Op korte termijn brengt verlaging naar 80 km per uur al meer capaciteit en veiligheid. Er is geen enkele reden om nu een ongekend kostbare en risicovolle verbreding door te voeren. Naar aanleiding van een 2015 gepubliceerde mkba raadge het Centraal Planbureau in de aan haar gevraagde second opinion aan, met een definitief besluit te wachten tot 2022 en daarbij een *alternatief met 2x6 rijstroken binnen de bak* in ogenschouw te nemen.<sup>6</sup> Een advies dat nu opnieuw van waarde is. Het ingenieursbureau SUUNTA heeft in opdracht van de Kerngroep dit concrete alternatief uitgewerkt. Wij hebben uw commissie hier al in het verleden op geattendeerd en sturen het document nogmaals mee. Het 2x6 alternatief voldoet aan alle gestelde eisen op het gebied van veiligheid en doorstroming, behoeft geen schermwandconstructie en is vele, vele honderden miljoenen goedkoper. Als de Kamer zou vasthouden aan een aanpak van de Ring is dit een sneller uitvoerbaar alternatief.

Het plan tot verbreding van de Ring tot 2x7 rijstroken is een relict uit een verleden waarin geld geen rol leek te spelen. Die tijd is voorbij. Nu is het tijd voor (financieel) gezonde, verstandige en toekomstgerichte keuzes. Bewoners van de Utrechtse regio maken die keuze al, de groei van het (e-) fietsgebruik is spectaculair en de groei van het autogebruik is veel minder dan men op grond van de bevolkingstoename zou verwachten. De gemeente en provincie Utrecht zien ook veel liever dat geld wordt besteed aan daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid in het stadsgewest door een schaa sprong in gebruik en kwaliteit van het fiets- en OV-netwerk. Wij zouden het toejuichen als ook de Kamer en het Rijk die keuze maken.

Wij zijn te allen tijde bereid om het bovenstaande nader toe te lichten en danken u voor uw tijd.

Met vriendelijke groet,  
Namens de [Kerngroep Ring Utrecht](#)

Jos Kloppenborg 06 1851 2370  
Angela Gallé  
Cor van Angelen

Bijlagen (meegestuurd in de mail):

*Onderzoeksnotitie Werkspoor Kosten en Baten, Tussenfase planstudie Ring Utrecht, inclusief quick-scan kosten-batenanalyse - 2 november 2009 - Twijnstra Gudde*  
*Verkeerskundige evaluatie A27 - 6 juni 2018 - SUUNTA*

---

<sup>5</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/04/23/kamerbrief-over-nadere-keuzes-in-het-kader-van-de-nationale-omgevingsvisie/kamerbrief-over-nadere-keuzes-in-het-kader-van-de-nationale-omgevingsvisie.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.cpb.nl/publicatie/second-opinion-mkba-ring-utrecht>