



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Geen verbreding A27 bij Amelisweerd!

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat - Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen

<10.2.e @minienm.nl>

Cc

10.2.e @minienw.nl>

10.2.e @rws.nl>

10.2.e @minienm.nl>

10.2.e @eia.nl>

Betreft: Geen nieuw Tracébesluit Ring Utrecht A27/A12 en geen verbreding A27

Utrecht, 1 november 2020

Geachte minister Van Nieuwenhuizen,

Een verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd heeft nog steeds niet plaatsgevonden. Gelukkig maar, want niemand zit te wachten op een geldverslindend, megalomaan, infrastructureel fiasco. U bent niet de eerste minister die de moeilijke taak heeft om kritiek op het verbredingsplan te negeren en de Tweede Kamer zo weinig mogelijk informatie te geven over dit project. In deze brief lichten wij toe welke twee verstrekkende vergissingen u maakt en doen wij u een voorstel om de zaak te keren, zonder gezichtsverlies en kans op electorale schade.

Ten eerste negeert u de kritiek van de commissie m.e.r.¹ U geeft aan dat u niet bereid bent de kritiek in het openbaar te weerleggen. U stelt dat u geen behoefte heeft aan een advies van de commissie m.e.r. op andere onderdelen. U stelt dat er gewacht moet worden op het Tracébesluit en de bijbehorende MER-documentatie. Het feit dat u dit 'mag' doen betekent natuurlijk niet dat u dit moet doen. **Dit is uw politieke keuze** waarmee u niet alleen de commissie m.e.r. negeert, maar ook de inzichten van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Het valt niet te rijmen hoe u enerzijds verantwoordelijk bent voor de kwaliteit van die twee onderdelen van uw ministerie en anderzijds hun resultaten volledig negeert.

Ten tweede werkt u de Tweede Kamer actief tegen in hun **controleerende functie** en bij het uitoefenen van hun **budgetrecht**. Alle Kamerleden hebben *recht op informatie* en dat recht is vastgelegd in de Grondwet. U bent verplicht ieder Kamerlid de inlichtingen te geven waar hij of zij om

¹ https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf

vraagt. Geen enkel argument is valide om antwoorden te weigeren. Al helemaal niet het argument dat het 'concurrentiegevoelige informatie' zou bevatten waar het over de kosten en risico's van het project gaat. Het is uw plicht om álles op tafel te leggen en daarmee de democratie te dienen. Uw weigering om antwoorden te verstrekken betekent ook dat u het *budgetrecht* - één van de belangrijkste parlementaire rechten - tot een farce maakt. Niemand, zelfs niet uw eigen partij, kan nagaan of het werkelijk nodig is om de blanco cheque uit 2008 ter waarde van **één miljard tweehonderd miljoen euro (€ 1.200.000.000)** in een ondergelopen bouwput naast Amelisweerd te gooien.

De oplossing die wij voorstellen is eenvoudig en betaalbaar. U kunt kiezen uit twee varianten:

1. U stopt met de voorbereiding van een nieuw Tracébesluit en laat het aan uw opvolger om de draad op te pakken als men daarvoor voelt. U kunt dit besluit onderbouwen door te wijzen op de grote veranderingen op het gebied van mobiliteit; het is op dit moment niet opportuun om een dergelijk ingrijpend besluit te nemen. Dit jaar laat zien dat spreiding van het dagelijks autoverkeer onder invloed van thuiswerken tot een fileafname van 80% leidt. Een ontwikkeling die na dit coronatijdperk heel wel bestendig kan blijven.
2. U volgt de adviezen van de commissie m.e.r. op en beantwoordt onze vragen in de bijlage. U geeft bij de Tweede Kamer aan dat u het verstandiger vindt om uw besluit goed te onderbouwen en dat u zelfs overweegt een nieuwe MER te maken. U geeft aan dat dit proces niet afgerond zal zijn vóór de verkiezingen.

Dit is uw kans om schoon schip te maken en eerlijk te zijn over nut, noodzaak, kosten, risico's, alternatieven en échte problemen. Stop met de voorbereidingen van het Tracébesluit Ring Utrecht A27/A12. Ga de geschiedenis in als de allereerste minister van Infrastructuur en Waterstaat sinds 2008 die niet slaafs een achterhaalde asfaltpolitiek bezigt, maar meehelpt aan een beter, gezonder en democratischer Nederland.

Met vriendelijke groet,

Kerngroep Ring Utrecht

<https://www.stopverbredingringutrecht.nl/>

kru@stopverbredingringutrecht.nl

Bijlage: 26 vragen aan minister Van Nieuwenhuizen over verbreding A27/A12 november 2020



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Geen verbreding A27 bij Amelisweerd!

Bijlage bij brief KRU aan minister Van Nieuwenhuizen d.d. 2 november 2020

26 vragen aan minister Van Nieuwenhuizen over verbreding A27/A12

Deel 1 - Wilt u een besluit nemen zonder de Tweede Kamer te informeren over de kosten?

Vraag 1 - Inzicht

Bent u het eens met de stelling dat de Tweede Kamer inzicht in kosten, risico's, nut en noodzaak van de verbreding van de Ring Utrecht bij Amelisweerd moet hebben, voordat u een nieuw Tracébesluit kunt vaststellen? Zo ja, wanneer gaat u deze gegevens naar de Tweede Kamer sturen? Zo nee, hoe kan de Tweede Kamer dan haar controlerende rol vervullen en weloverwogen stemmen voor of tegen het nemen van het besluit?

Vraag 2 - Voor altijd beschadigd

Bent u het eens met de stelling dat de kosten en bouwrisico's van de gekozen uitvoeringswijze een zware last én een bedreiging vormen voor bewoners, belastingbetalers, verkeersdeelnemers in het midden van het land, dieren die om en nabij het traject leven en de natuur, die zich daar in alle vormen manifesteert? Bent u het eens met de stelling dat bij uitvoering van de verbreding negatieve effecten op de omgeving nooit meer ongedaan kunnen worden gemaakt?

- **Zo ja**, waar is dan het bewijs dat u een concrete analyse hebt gemaakt door de kans op schade x het geschatte bedrag tegenover mogelijke baten te zetten? Als u dit bewijs heeft, bent u bereid dit te tonen vóórdat u een Tracébesluit neemt of wilt u dat pas daarna doen?
- **Zo nee**, betekent dit dat het project geen risico's kent? Of zijn er wel risico's bekend, maar kunt u ze niet kwantificeren in relatie tot de baten? Of zijn er wel baten bekend, maar kunt u ze niet kwantificeren in relatie tot de risico's?

Vraag 3 - Toezegging van minister Van Nieuwenhuizen d.d. 25 juni 2020

Herinnert u zich dat u tijdens het [MIRT van 25 juni 2020](#) (pag. 51), na meerdere, zeer concrete vragen naar kosten en risico's van de voorgenomen verbreding, de volgende toezegging aan de Kamer heeft gedaan:

Er zijn nog meer onduidelijkheden die ook financiële impact kunnen hebben, bijvoorbeeld in het hele stikstofdossier, dat hier ook bij speelt. Op dit moment kan ik u dit allemaal nog niet geven, maar zodra we daar duidelijkheid over hebben, komt dit uiteraard ook bij uw Kamer terecht. (...) Als ik dat had geweten, dan had ik het u meteen gemeld. Maar ik kan u dat echt

niet zeggen. Bijvoorbeeld ten aanzien van stikstof zal ik daar straks nog wel iets meer over zeggen. U heeft daar ook vragen over gesteld in het kader van het eindrapport-Remkes versus de commissie-Hordijk. Daar moeten we met elkaar nog verder over spreken in het kabinet. Wanneer we precies zover zijn dat dit tot besluitvorming gaat leiden, kan ik op dit moment niet aangeven. Er zijn ook rondom dit project nog een aantal zaken waar ik op dit moment echt geen antwoord kan geven. Ik weet niet wanneer ik dat antwoord dan wel precies heb.

Gezien het feit dat u voornemens bent om in het vierde kwartaal 2020 een besluit te nemen, **wanneer** deelt u voordien de antwoorden met de Kamer?

Vraag 4 - Concurrentiegevoelige informatie? 1.2 miljard euro niet te verantwoorden?

U en uw voorgangers hebben meerdere malen aangegeven dat de opbouw van de kosten in relatie tot mogelijke risico's marktgevoelige informatie zou zijn.

Bent u het eens met de stelling dat vrijwel altijd dezelfde bekende partijen meedingen naar dergelijke contracten? En dat deze partijen zo vaak samenwerken met RWS dat ze al een inschatting hebben gemaakt welk deel van het budget bestemd is voor het 'verbredingswerk'?

Bent u het ermee eens dat bescherming van bedrijfsbelangen niet in de weg mag staan van het vellen van een onderbouwd politiek oordeel?

Zo ja, waarom geeft u de Tweede Kamer dan geen volledig inzicht in nut, noodzaak, kosten en risico's van de voorgenomen verbreding zodat zij een onderbouwd politiek oordeel kunnen geven?

Zo nee, dan bent u dus van mening dat politici niet hoeven te weten wat er precies met belastinggeld gebeurt?

Vraag 5 - Zuidas, Snelweg Groningen: geen fijn vooruitzicht

Bent u bekend met de overschrijding van de kosten en het uitlopen van de uitvoeringstijd van infrastructurele werken zoals de ZuidAs en recentelijk de snelweg rond Groningen? Kunt u zich voorstellen dat besluitvorming over kosten en risico's volledig onduidelijk is voor politici en belastingbetalers? Kunt u zich voorstellen dat uw imago en dat van RWS negatief beïnvloed wordt doordat kostenoverschrijdingen en niet-gekwantificeerde en onvermelde risico's schering en inslag zijn en dat u en RWS altijd achteraf constateren dat het beter had gemoeten?

Nu mag ook de Noordelijke rekenkamer voor Groningen aan de slag.

Bent u bereid pro-actiever te gaan handelen en RWS opdracht te geven om zoveel mogelijk inzicht te geven ten behoeve van gedegen politieke besluitvorming vóóraf?

<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/10/23/onderzoek-naar-peperdure-snelweg-groningen-a4017179>

Vraag 6 - Wat bedoelt u precies bij die kosten? En die risico's?

Graag nemen wij u mee terug naar uw [antwoorden aan de leden Kröger en Schonisd.d. 29 mei 2020](#).

Bij **vraag 12** stelt u aan dat tegenover de kosten van een schermwand een besparing zou staan, doordat o.a. de onderwaterbetonvloer die bij andere bouwmethoden zou worden gebruikt kan vervallen.

Vraag 13 is een hele concrete vraag: *In hoeverre wijkt de variant die in het milieurapport is beschreven af, van eerder met de Kamer besproken versies? In hoeverre leidt deze variant tot andere kosten(risico's), bouwvertraging, risico's voor de verkeersafwikkeling, tijdelijke of langdurige effecten op de doorstroming, geluid- en luchtkwaliteitsproblemen elders of de verkeersveiligheid ter plaatse of*

elders? Uw antwoord is echter geen antwoord op de vraag: De onderzochte variant is een nadere uitwerking van de bouwmethode met bemaling, zoals beschreven in het MER en Ontwerp Tracébesluit van 2016. In aanloop naar vaststelling van het TB wordt de kostenraming op basis van de huidige inzichten geactualiseerd. Overige relevante effecten worden beschreven in de MER-actualisatie.

Waarom geeft u bij vraag 12 een semi-concreet inzicht, maar blijft u verder volledig nietszeggend in uw antwoord bij vraag 13?

- Heeft u geen inzicht in het effect van de verschillen tussen de afgewezen bouwmethodes en de nu gekozen schermwandmethode (effect op kosten, risico's, tijdslijnen, verkeershinder, geluids- en luchtkwaliteit)?
- Op grond waarvan is deze methode gekozen?
- Op grond waarvan kan de Tweede Kamer controleren of deze keuze akkoord is of niet?

Vraag 7 - Sinds 2009 bekend: verbreding onmogelijk voor dit geld

Kent u het document [Onderzoeksnotitie Werkspoor Kosten en Baten, Tussenfase planstudie Ring Utrecht, inclusief quick-scan kosten-batenanalyse](#) van Twijnstra en Gudde uit 2009?

Bent u op de hoogte van de toenmalige conclusie op pagina 9 dat geen enkel alternatief onder het bedrag van € 1,2 miljard blijft – behalve een oplossing binnen de bak?

Bent u ook bekend met de informatie op pag. 13: Indien er gerekend werd met verbreding buiten de bak, werd voor bekende kosten € 1.6 miljard gerekend, maar 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).*")

Mocht u de informatie uit 2009 niet meer relevant achten, **wat zijn dan de actuele cijfers?**



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Geen verbreding A27 bij Amelisweerd!

Deel 2 - Waarom is die verbreding eigenlijk nodig - nut en noodzaak?

Vraag 1 - WLO scenario's

Bent u op de hoogte van het feit dat de onderbouwing van nut en noodzaak van het Tracébesluit van uw voorganger minister Schultz van Haegen voor het overgrote deel gebaseerd was op WLO-scenario's uit **2006**?

Heeft u bij de voorbereidingen van het nieuwe Tracébesluit de WLO-scenario's **2015** gehanteerd?

Zo ja, bent u het eens met de stelling dat de Tweede Kamer zonder bewijs van uw bewering dat verbreding echt noodzakelijk is, niet kan beoordelen of uw voorgenomen besluit verstandig is?

Zo nee, op grond waarvan kan de Tweede Kamer dan wel de verantwoordelijkheid nemen voor uw zeer risicovolle besluit, waarvan u zelf de gevolgen niet zult hoeven dragen?

Vraag 2 - In het voorjaar van 2021 veel nieuwe inzichten te verwachten

Bent u op de hoogte van het feit dat er in het vroege voorjaar van 2021 nieuwe berekeningen met het verkeersmodel zullen worden gepubliceerd, die onder andere gebaseerd zullen zijn op nieuwe inzichten omtrent de te verwachten veranderingen in mobiliteit (zie PBL rapport <https://www.pbl.nl/publicaties/actualisatie-invoer-mobiliteitsmodellen-2020>)?

Zo ja/zo nee, waarom wacht u niet met een Tracébesluit Ring Utrecht om de nieuwste inzichten te gebruiken bij uw besluitvorming?

In ditzelfde rapport staat de volgende constatering:

Als de NMCA 2021 en de komende actualisatie van LMS en NRM gebaseerd zou zijn op de ongewijzigde WLO-cijfers, ziet het Ministerie van IenW een risico dat het draagvlak van de uitkomsten van de NMCA, en ook van de doorrekeningen van infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen met de genoemde mobiliteitsmodellen, onder druk zou komen te staan.

Hoe kijkt u aan tegen het belang van draagvlak te vinden voor uw besluiten op basis van juiste en actuele informatie?

Vraag 3 - Commissie m.e.r. betwijfelt uw noodzaak

Bent u bekend met de stelling van de commissie m.e.r. (in haar toetsingsadvies van juli 2020 https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf) dat niet te verwachten is dat het project in 2030 is voltooid en dat de prognoses voor 2030 alleen al om die reden niet meer relevant zijn (en dus voor een ander peiljaar dient te worden gekozen)?

Zo ja, kunt u aan de Tweede Kamer toelichten dat de commissie wel of niet hierin gelijk heeft?

Vraag 4 - CPB bewees in 2014 al dat verbreding overkill zou zijn

Bent u bekend met [de second opinion op de MKBA Ring Utrecht A12/A27 van het CPB uit 2014](#)?

Bent u bekend met de kritiek die het CPB daarin uitlette en de wat de [reactie van uw voorganger minister Schultz](#) daarop was (pag. 6): "Het CPB vindt dat ook in het geval van de Ring Utrecht meer alternatieven in de MKBA hadden moeten worden bestudeerd. Bij de Ring Utrecht is echter reeds in 2010 een Voorkeursalternatief vastgesteld, mede op basis van een Quick Scan van kosten en baten."

Bent u het eens met de conclusie dat uw voorganger in 2010 net als u de Tweede Kamer foutief geïnformeerd heeft, daar sinds 2009 bekend was dat de kosten niet binnen het gestelde budget zullen kunnen blijven (zie [Onderzoeksnotitie Werkspoor Kosten en Baten, Tussenfase planstudie Ring Utrecht, inclusief quick-scan kosten-batenanalyse](#) van Twijnstra en Gudde uit 2009, pag. 9)?

Bent u op de hoogte van de conclusie van [het CPB uit 2014](#) dat verbreding een te dure oplossing (is) om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren in het uitgestelde RC-scenario (RC*) met lage economische groei? en [de reacties van uw voorganger hierop](#) (pag. 6 resp. 8):

"Het beleid van het kabinet, van de landen om ons heen en elders in de wereld, is gericht op herstel en groei van de economie" en

"Uitstel van de investeringsbeslissing levert geen nieuwe informatie of zekerheden op, maar wel een flessenhals op het centrale deel van het Nederlandse wegennet."

Bent u het eens met de constatering dat het niet verbreden van de Ring Utrecht ter hoogte van Amelisweerd nu, 6 jaar na dato, nog steeds niet tot flessenhalsproblemen heeft geleid én dat nu bewezen is dat de *economische groei* weliswaar hoger is geweest, maar dat het *autoverkeer* veel minder hard groeide dan in dat groeiscenario?

Vraag 5 - *U vindt rekeningrijden niet nodig want files zijn al kleiner - waarom verbreden?*

- **Herinnert u zich** uw uitspraak d.d. 27 augustus 2020 op NPO Radio 1, dat rekeningrijden niet meer nodig is vanwege het feit dat files verdwijnen door thuiswerken? Dit is de link: <https://www.nporadio1.nl/politiek/26050-coronacrisis-helpt-minister-van-nieuwenhuizen-van-rekeningrijden-af>
- **Bent u op de hoogte van** de nieuwste inzichten in de file-ontwikkeling op basis van de Flitsmeister app? *Opvallend is dat de geringe daling van het aantal gereden kilometers wel een enorme invloed heeft gehad op het aantal files. De afgelopen weken liep de vertraging in de avondspits met 80 procent terug. "Eigenlijk zijn we nu bezig met het grootste verkeersexperiment uit de geschiedenis," zegt Jorn de Vries van Flitsmeister. "En je ziet meteen hoe goed de theorie werkt. Er is altijd gezegd dat er maar een beetje minder verkeer hoeft te zijn om een groot deel van de files op te lossen. En voilà: dat blijkt als een bus te kloppen."*

Nu u beide stellingen herleest, **waarom** is het nodig is om de A27 bij Amelisweerd te verbreden?

Vraag 6 - *Algemene files bestaan niet en: Ken uw statistieken!*

Feit A

In uw [antwoord op vraag 4 aan de leden Kröger en Schonis d.d. 29 mei 2020](#) geeft u aan dat de maatregelen voor de Ring Utrecht gericht zijn op de aanpak van problemen die zich op de lange termijn voordoen en dat u een toename van 'files in het algemeen' in 2019 met 14.2% genoeg

reden vond om door te gaan met de verbreding; u verwees daarbij naar [het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 'Trendprognose wegverkeer 2020-2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis.](#)

Feit B

De filezwaarte op de Ring Utrecht is de afgelopen jaren sterk afgenomen, volgens uw eigen Rijkswaterstaat. Zie hieronder:

- **2009:** A27 en A28 niet in file top 10; Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling hoofdwegennet 3^e kwartaal 2009 (geen top 50 beschikbaar)
- **2010:** A27 en A28 niet in file top 10; Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling hoofdwegennet 4e kwartaal 2010 (geen top 50 beschikbaar)
- **2011:** A27 en A28 niet in file top 10; Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling hoofdwegennet 1e kwartaal 2011 (geen top 50 beschikbaar)
- **2012:** A27 niet in file top 50; A28 op 42; Publieksrapportage Rijkswegennet | 28 januari 2013
- **2013:** A27 niet in file top 50; A28 op plaats 23; Publieksrapportage Rijkswegennet | 20 januari 2014
- **2014:** A27 op 41 in top 50; A28 op 5; Publieksrapportage Rijkswegennet | 30 januari 2015
- **2015:** A27 op 31 in file top 50; A28 op 4; Publieksrapportage Rijkswegennet 3 e periode 2015 | 28 januari 2016
- **2016:** A27 op 29 in file top 50; A28 op 5; Publieksrapportage Rijkswegennet 3e periode 2016 | 30 januari 2017
- **2017:** A27 op 33 in file top 50; A28 op 7; Publieksrapportage Rijkswegennet 3e periode 2017 | 12 februari 201
- **2018:** A27 op 25 in file top 50; A28 op 17; Rapportage Rijkswegennet 3e periode 2018 | 8 februari 2019
- **2019:** A27 op 49 in file top 50; A28 op 27; Rapportage Rijkswegennet 3e periode 2019
- **2020:** A27 op 45 in file top 50; A28 op 22; Rapportage Rijkswegennet 1e periode 2020

Graag ontvangen wij ten behoeve van de parlementaire besluitvorming een inhoudelijke terugkoppeling op onderstaande stellingen:

Stelling 1 Het is statistisch onzinnig om een voorspelde gemiddelde toename van files toe te passen op een file die bewezen aan het afnemen is.

Stelling 2 Verkeerskundig is goed verklaarbaar dat zwaardere files afnemen als de totale filedruk in het land stijgt. Immers, overal in het land neemt de filedruk toe. Het gevolg is dat minder mensen met de auto langs Amelisweerd willen rijden. De filedruk verspreidt zich door dat mechanisme meer homogeen over het land.

Graag ontvangen wij ten behoeve van de parlementaire besluitvorming een inhoudelijk antwoord op de volgende vragen:

Vraag 1 Wat is volgens u de filedruk op de Ring Utrecht in 2030, en hoe verhoudt die zich tot de gemiddelde filedruk in Nederland?

Vraag 2 Als u de nieuwste ontwikkelingen toepast m.b.t. thuiswerken wat is dan volgens u de filedruk op de Ring Utrecht in 2030 en hoe verhoudt die zich tot de gemiddelde filedruk in Nederland?

Vraag 7 - Waarom wilt u per se verbreden nu er een Programma U-Ned is?

In [uw brief d.d. 8 juni](#) stelt u: *De aanpak voor bereikbaarheid op langere termijn is een onderdeel van het programma U-Ned. In de uitwerking van het programma U-Ned werkt het rijk samen met de regio aan een adaptieve aanpak op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en mobiliteit waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijffunctie voor Nederland behoudt. Hierbij is de realisatie van de Ring Utrecht een belangrijk uitgangspunt.*

Wat is precies het probleem bij dit Programma U-Ned als de verbreding niet doorgaat? Hoe groot is dan het fileprobleem en in welk jaar zou dat dan zijn?

Wat is precies de (financiële) relatie tussen de diverse elementen van het programma U-Ned en de verbreding van de Ring Utrecht A12/A27? **Klopt het dat** het programma geen geld krijgt als de verbreding niet goedgekeurd wordt en **wie lijdt** onder deze koppeling?

Welke onderdelen van het Programma U-Ned kunt u met 1.2 miljard euro bespoedigen waardoor wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Utrecht veel sneller verbeterd wordt dan wachten op mogelijke verbreding, die ook eerst nog veel verkeersproblemen met zich mee zal brengen?



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Geen verbreding A27 bij Amelisweerd!

Deel 3 - Een diepwand van 4 kilometer lang en 70 meter diep? Zoveel risico's voor 1 minuut reistijdwinst!

Vraag 1 - Commissie m.e.r. twijfelt nog meer (2)

Bent u bekend met het kritiekpunt van de commissie m.e.r. uit juli 2020

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf:

De commissie m.e.r. stelt dat de beoordeling van de diepwandmethode qua grondstofgebruik en duurzaamheid extreem negatief is – zo negatief dat de vraag gerechtvaardigd is of koste wat kost aan dit plan in deze vorm moet worden vastgehouden.

Zo ja/zo nee, heeft de commissie m.e.r. dan ongelijk, dat u toch de risicovolle verbreding wil doorzetten?

Vraag 2 - Commissie m.e.r. twijfelt nog veel meer (3)

Herkent u deze uitspraak van de commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies van juli 2019 (pag. 6)

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf:

Samengevat stelt het MER dat op basis van nieuwe inzichten de gewenste verbreding van de A27 binnen de bakconstructie zonder beheersmaatregel niet haalbaar is met een beheersbaar risicoprofiel. De onderbouwing hiervan is opgenomen in het vertrouwelijke risicodossier (rapportage Horvat en Partners). De Commissie heeft het vertrouwelijke dossier niet ontvangen.

Impliciet staat hier dat de verbreding gewoon niet mogelijk is op de manier zoals u deze beschrijft.

Kunt u de Tweede Kamer uitleggen wat de commissie-uitspraak nu precies betekent en wat daarvan de consequenties zijn in kosten en risico's op een manier dat u de Tweede Kamer concreet overtuigt dat de verbreding moet doorgaan?

Vraag 3 - Minister weigert informatie te verstrekken aan commissie m.e.r.

Waarom publiceert u niet de adviezen van Horvat en Partners? Zij hebben adviezen uitgebracht aan Rijkswaterstaat over het mogelijk verbreden van de A27. De commissie m.e.r. heeft het document niet mogen ontvangen, zie pag. 4, noot 5 in het toetsingsadvies

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf:

De onderbouwing hiervan is opgenomen in het vertrouwelijke risicodossier (rapportage Horvat en Partners). De Commissie heeft het vertrouwelijke dossier niet ontvangen.

Summiere informatie over de rol van Horvat en Partners wordt gegeven in het deelrapport *Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27* van Witteveen-Bos <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00007000.pdf>:

*pag. 28: Na de vaststelling van het TB in 2016 zijn de 5 bouwmethoden nader uitgewerkt ten behoeve van de aanbestedingsprocedure. Hiervoor hebben in de periode 2016-2019 nadere onderzoeken plaatsgevonden naar deze 5 bouwmethoden. Rijkswaterstaat heeft hiervoor een ingenieursbureau, Deltares en een expertteam onder leiding van **Horvat & Partners** ingeschakeld. Het expertteam bestond uit (emeritus) professoren en topexperts. Aan zowel het ingenieursbureau als het expertteam is de vraag gesteld om de risico's van de bouwmethoden te evalueren en beheersmaatregelen te formuleren. De onderzoeken bestonden uit risicoanalyses, nadere technische uitwerking van bouwmethoden, analyse van omgevingseffecten en praktijkonderzoek in samenwerking met kennisinstituut Deltares, zoals aanvullend grondonderzoek en een grootschalige pompproef met bemalen, om inzicht te krijgen in de opbouw van de ondergrond en hoe het grondwater zich gedraagt in de omgeving in geval van bemaling.*

Wij roepen u op om álle gegevens inclusief hun kosten- en effectiviteitseffecten inzichtelijk te maken en een openbare besluitvorming te organiseren zodat de Tweede Kamer met behulp van experts en direct betrokkenen een weloverwogen besluit kan nemen of verbreden zou moeten plaatsvinden.

Bent u bereid aan deze oproep gehoor te geven?

Zo nee, bent u op de hoogte van het feit dat minister Schultz in 2014 verplicht werd een rapport van Horvat over Blankenburgertunnel vrij te geven: *Notaoverleg MIRT 24-11-2014 De Minister zal het onderzoek naar nut- en noodzaak van de kanteldijk bij de Blankenburgertunnel, reeds door haar gestart, betrekken bij het ontwerp van de tunnel, rekening houdend met de veiligheid. Zij zal hierover rapporteren in het ontwerp-Tracébesluit (OTB) dat na de zomer van 2015 ter inzage wordt gelegd en zal dit tevens aan de Kamer doen toekomen, inclusief het rapport van Horvat en partners getiteld «Advies Waterveiligheid Tunnel NWO» en inclusief andere rapporten met alternatieven, met daarbij technische onderbouwingen.*

Vraag 4 - Waarom slaat u adviezen van de commissie m.e.r. in de wind?

De commissie MER stelt in haar toetsingsadvies van juli 2020

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf dat de volgende aanvullingen op uw MER documentatie voor een eventueel nieuw Tracébesluit van **essentieel** belang zijn:

- Een onderbouwing van de verkeerskundige uitgangspunten
- Welke en hoeveel grondstoffen nodig zijn voor het maken van bentonietsuspensie en wat de daaraan gekoppelde CO₂-uitstoot is
- De beschrijving van een variant waarbij negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie uitgesloten zijn
- Een veldonderzoek naar beschermde soorten in het studiegebied en een onderbouwing dat achteruitgang van broedvogels, ringslang en grote modderkruiper kan worden voorkomen
- De juiste score van de archeologische verwachting van het werkterrein.

Zowel in het openbaar ([nieuwsbrief RWS juli 2020](#)) als in een e-mail van RWS aan de Kerngroep Ring Utrecht d.d. 29 september 2020 heeft aangegeven dat u niet bereid bent een aanvullende

adviesvraag aan de commissie voor te leggen over de essentiële thema's **Verkeer en Stikstof**. U wilt deze informatie pas bekend maken nádat u het Tracébesluit hebt genomen.

Drie vragen over deze duistere gang van zaken:

- **Waarom** wilt u de inhoud van deze geactualiseerde MER-thema's verkeer en stikstof niet delen met de Tweede Kamer?
- **Hoe** kunnen de volksvertegenwoordigers controleren dat uw voorgenomen besluit weloverwogen en verstandig is op basis van geactualiseerde gegevens?
- Als u het Tracébesluit en het bijbehorende MER publiceert zonder openheid en toetsing vooraf, **hoe** verzekert u toekomstige kabinetten dat uw besluitvorming open en eerlijk is verlopen en dat zij niet hoeven te vrezen voor een volledig uit de hand gelopen verbredingspoging?

Vraag 5 - Openstaande vragen uit 2018

Herinnert u zich nog deze vragen <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kv-tk-2018Z20127.html> van het lid Kröger (GroenLinks) over de voorbereidingen voor de aanbesteding en uitvoering van de A27 Lunetten Rijnsweerd (ingezonden 6 november 2018)?

Wanneer kan de Tweede Kamer uw antwoorden verwachten zodat zij die kunnen gebruiken voor het beoordelen van uw voorgenomen Tracébesluit?

Deel 4 - Is er echt een probleem? Wees creatief met een alternatief! (4 vragen)

Vraag 1 - Trechter

Bent u op de hoogte van het feit dat verkeerskundigen verbreden afraden als middel om een file te voorkomen?

Bent u op de hoogte van het feit dat de belangrijkste oorzaak van files op de gehele Ring Utrecht niet de drukte in het algemeen is, maar het in- en uitvoegen bij knooppunten?



Vraag 2 - 80 km p/u

- Bent u op de hoogte van** het feit dat op een deel van de Ring rondom Utrecht maximaal 80 km per uur gereden mag worden?
- In oktober 2017 werd u minister van Infrastructuur en Waterstaat. U kon de situatie op de Ring Utrecht ter hoogte van Amelisweerd nog niet veranderen omdat de Raad van State nog niet klaar was met het behandelen van de beroepsschriften. **Waarom** heeft u toen niet de snelheid omlaag gebracht naar 80 km per uur om de automobilisten alvast tegemoet te

komen bij de vermeende problemen? Uitdaging: u mag bij uw antwoord niet het mantra gebruiken *we doen dat altijd zo op een snelweg in Nederland*.

- C. U heeft bij de Ringweg Zuid in Groningen besloten om de snelheid omhoog te brengen van 70 naar 80 km/u met als reden 'eenheid in beleid rondom grote steden'. **Waarom** past u deze redenering niet toe op de Ring Utrecht?
- D. Een van de redenen die u aanvoert als reden voor verbreding is dat het "weven" gevaarlijke situaties in de hand werkt. **Bent u het eens met** de stelling dat het daarom verstandig is om in ieder geval de snelheid omlaag te brengen naar 80 km per uur?
- E. Heeft u laten berekenen **hoeveel file oplossend vermogen** het verlagen van de snelheid naar 80 km per uur heeft? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was de uitkomst?
- F. **Bent u op de hoogte van** de situatie op de Ring Utrecht vanuit de richting Amersfoort na de zogenaamde 'Varkensbocht en van het verkeerskundige feit dat een snelheid van 80 km/u daar een file-oorzaak voor het grootste deel weg kan nemen?
- G. **Bent u op de hoogte van** het feit dat een verlaging van de snelheid naar 80 km/u betekent dat - bij een bezettingsgraad van 1,1 persoon per auto - de Ring Utrecht 30.000 automobilisten per uur kan bedienen en dat dit bij 100 km/u 20.000 bedraagt? De capaciteit van de Ring bij 80 km zou dus zelfs anderhalf maal zo groot kunnen zijn geweest al die jaren sinds 2008.

Als u inderdaad op de hoogte bent van bovenstaande feiten, **waarom** heeft u Rijkswaterstaat vorig jaar niet de opdracht gegeven een andere oplossing voor uw probleem te zoeken, toen de Raad van State het Tracébesluit vernietigde?

Vraag 3 - SUUNTA (1)

Op 17 augustus 2020 publiceerde u deze brief:

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z14752&did=2020D31724 waarin u de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Water de conclusies en daarbij behorende argumenten van Rijkswaterstaat op het SUUNTA rapport toestuurt.

Bent u op de hoogte van het feit dat er **minstens 8 feitelijke onjuistheden** in deze brief staan? Deze zijn achtereenvolgens:

1. De KRU zou in oktober 2019 een reactie hebben ontvangen. Deze was echter niet inhoudelijk. De KRU kreeg op 12 december 2019 twee tekeningen en een zeer summiere uitleg. Er was geen enkele mogelijkheid om in te gaan op de inhoud.
2. Uw bewering dat KRU niet in staat is gebleken de kritiek te weerleggen is onwaar. Rijkswaterstaat heeft elke mogelijkheid afgewezen om in gesprek te gaan.
3. Volgens de noot onderaan uw brief op pagina 1 zouden geleiderails verkeersveiliger zijn dan betonnen barriers. Dit is niet correct. Geleiderails werken anders en helpen wel om grotere schade te voorkomen, maar zijn niet verkeersveiliger. In het SUUNTA-advies is ook niet aangegeven wát moet worden toegepast. Op de doorsnedes staan deze ter illustratie, zonder

de keuze op te leggen. Er wordt mee aangegeven dat er ruimte voorzien wordt om deze te voorzien. Onder welke vorm deze moeten aangelegd worden, is een meer technisch vraagstuk. In Vlaanderen kunnen beiden worden toegepast, als ze voldoen aan dezelfde veiligheidsvoorwaarden.

4. Het klopt dat er geen rekening is gehouden met de bestaande riolering. Dit in de veronderstelling dat de riolering ondergeschikt is aan de keuze van de wegconfiguratie, en technisch oplosbaar is.
5. De samenvoeging en het weefvak in het knooppunt Lunetten vormen misschien een aandachtspunt. Toch komt de maatvoering overeen met de richtlijnen uit de ROA. Het moet dus voor een organisatie als Rijkswaterstaat zeer wel mogelijk zijn om zo'n issue op te lossen.
6. Snelheidsverlaging in combinatie met SUUNTA biedt u de beste kans op een akkoord van de Raad van State omdat u daarmee geen PAS-risico's loopt.
7. Het toepassen van smallere rijstroken en het ontbreken van vluchtstroken gaat gepaard met een snelheidsverlaging en is dan wel toepasbaar (ook volgens de ontwerprichtlijnen van RWS, ROA).
8. Volgens één van de twee tekeningen die RWS aan de KRU overhandigde zou er niet voldoende ruimte binnen de bak zijn voor een SUUNTA-oplossing. Dit is pertinent onjuist en de haalbaarheid wordt aangetoond in het rapport bij een ontwerpssnelheid van 90 km/u.

Bent u op de hoogte van het feit dat u **appels met peren** vergelijkt? Rijkswaterstaat gaat bij haar kritiek op een variant zoals SUUNTA uit van hogere snelheden en beoordeelt daarom het plan niet op juiste wijze.

Bent u op de hoogte van het feit dat **uw brief de essentie heeft gemist** van het SUUNTA-alternatief? Nu blijkt dat de KRU vanuit een particulier burgerinitiatief een vrij goed voorstel kan laten maken voor weinig geld, kan Rijkswaterstaat natuurlijk een ontzettend goed ontwerp maken voor het budget dat beschikbaar is. Dat is namelijk 1.200.000.000 euro sinds 2008.

De vraag is: **waarom** pakt u deze handschoenen niet op? Met de creatieve en interessante insteek die de KRU heeft getoond om aan te tonen dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om binnen de bak te blijven? Het lijkt ons sterk dat er tussen uw extreem complexe en dure, onzekere verbreding en een ontwerp van een paar honderd euro geen varianten zijn die haalbaar zijn.

Vraag 4 - SUUNTA (2)

Bent u het eens met de stelling dat een snelheidsverlaging veel verkeersveiliger is dan geleiderails of betonnen barrières omdat een verlaging ongevallen voorkómt?

Zo nee, dan graag een toelichting daarop, gerelateerd aan het SUUNTA-rapport van de KRU.

Deel 5 - Schade aan klimaat

Vraag 1 - Klimaatakkoord Parijs en de WLO-scenario's

Bent u bekend met het PBL rapport van juni 2020 <https://www.pbl.nl/publicaties/actualisatie-invoer-mobiliteitsmodellen-2020> waarin staat: *Om de tweegradendoelstelling te halen, waaraan Nederland zich in Parijs heeft gecommitteerd, zal internationaal en in Nederland een ambitieuzer beleid moeten worden gevoerd dan in scenario Hoog is verondersteld.*

Wat zijn de consequenties van het klimaatakkoord van Parijs en van de klimaatwet voor de WLO-scenario's, en voor het mobiliteitsbeleid?

Hoe werken die concreet door in de ontwikkeling van het verkeer op de Ring Utrecht?

Vraag 2 - Bent u deel van het probleem of deel van de oplossing?

Bent u op de hoogte van de gegevens in de meest recente Klimaat- en Energieverkenning van het PLB? <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2020>

Pag. 6 Uit deze KEV-raming blijkt echter dat de verwachte jaarlijkse reductie, met het vastgestelde en voorgenomen beleid, uitkomt op de helft daarvan: gemiddeld circa 3 megaton per jaar. Er rest voor 2030 dus nog een enorme opgave. In 2050 moet Nederland ruwweg klimaatneutraal zijn, zoals in de Klimaatwet is vastgelegd; de afspraken in het Klimaatakkoord zijn nog maar een begin om die doelstelling te halen. (...) De huidige KEV-raming is voor het PBL wel de referentie om bijvoorbeeld de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen voor de Tweede Kamerverkiezingen van 2021 te bezien.

Ziet u verbreding van de A27 bij Amelisweerd als een positieve bijdrage van de VVD om broeikasgasuitstoot te verminderen? Zo ja, waar baseert u dit cijfermatig op voor de Ring Utrecht?