



# **LEIDSCHER RIJNTUNNEL**

## **INRIJDEN OP EIGEN RISICO**

MIRO LUCASSEN

## COLOFON

Dit boek is een uitgave van de stichting Regionaal Spitwerk, opgericht in 2014 met het oogmerk regionale onderzoeksjournalistiek te ondersteunen. Het journalistieke onderzoek voor deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door AD Utrechts Nieuwsblad ([ad.nl/utrecht](http://ad.nl/utrecht)), Bernard Tomlow en een bijdrage uit het Matchingfonds van De Coöperatie ([decooperatie.org/matchingfonds](http://decooperatie.org/matchingfonds)).

Auteur: Miro Lucassen

Grafisch ontwerp: Joris Goedhart | Brayn Graphic & Marketing

Fotograaf omslag: Hans Terlouw

Foto auteur: Tessa Witvoet | ASA Foto & Video

Luchtfotografie: Irvin van Hemert

Correcties: Channa Kalmann

Eindredactie: Arjeh Kalmann

[www.spitwerk.nl](http://www.spitwerk.nl)

ISBN: 978-90-824530-3-4

Eerste druk november 2017

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

# INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	1
1. De achterbank-connectie	3
2. Klein Duimpje en de reuzen	7
3. Trauma's en heilige gronden	13
4. Een handelsreiziger in grootse plannen	19
5. Duwen en trekken, slikken en scoren	25
6. Doorpraten tot voorbij de eerste paal	31
7. Een tunnel, maar hoe?	37
8. Windtunnels en politieke stormen	45
9. Dodo op kousenvoeten	53
10. Zijn er dan overlevenden?	63
11. Brandwerend beton	71
12. Een zuidelijk debacle	79
13. Het ene veilig is het andere niet	85
14. Haagse ingrepen	95
15. Gordiaanse knoop	103
16. Echt, het gaat om de software	113
17. Boeten en doorpakken	121
18. Op zoek naar verbinding	129
19. Stenen in de rugzak	137
20. Dosereren en beheersen	143
21. Inrijden op eigen risico	151
Tijdlijn	161
Verantwoording	165
Personen die een rol spelen in dit boek	168

## VOORWOORD

Die tunnel heeft me altijd gefascineerd.

Die tunnel ter hoogte van Utrecht en Leidsche Rijn in de A2, een van de belangrijkste verkeersaders van ons land.

Die tunnel die geen verkeerstechnische, maar alleen een stedenbouwkundige functie vervult.

Die tunnel die bedacht is om Utrecht te laten instemmen met de bouw van Leidsche Rijn.

Een tunnel als lokmiddel, als zoethoudertje, als cadeautje.

Een tunnel met een brugfunctie die van Leidsche Rijn geen Vinex-wijk moest maken, maar een wijk van Utrecht, waarbij voor het gemak het Amsterdam-Rijnkanaal als tweede barrière tussen stad en uitbreidingsgebied over het hoofd werd gezien.

Die tunnel die vanwege de veiligheid openingen in zijn dak zou krijgen die er uiteindelijk toch niet kwamen.

Die tunnel die nadat ie klaar was twee jaar ongebruikt bleef liggen, omdat de burgemeester van Utrecht geen toestemming tot openstelling gaf.

Die tunnel waar lpg-tankwagens doorheen denderen en waar een bioscoop pal naast staat.

Die tunnel die nu om de haverklap wordt afgesloten, omdat er vanwege veiligheidsredenen geen auto's in stil mogen staan. De tunnel dus die dagelijks onnodige files veroorzaakt waarvan de gevolgen tot in de stad Utrecht merkbaar zijn.

Die tunnel heeft me altijd gefascineerd.

Ik ben ontzettend blij dat door de ongekende vasthoudendheid van onderzoeksjournalist Miro Lucassen mijn nieuwsgierigheid bevredigd is en alle vragen omtrent de Leidsche Rijntunnel beantwoord zijn.

Arjeh Kalmann  
namens stichting Regionaal Spitwerk

## 1. DE ACHTERBANK-CONNECTIE

Het is tijd voor een list, beseft Riek Bakker. Ze moet de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat spreken over het cruciale idee waar Utrecht én Rijkswaterstaat van profiteren. Maar een simpel telefoontje werkt niet meer, nu ze als kleine zelfstandige namens haar bureau BVR plannen maakt voor de Utrechtse Vinex-wijk Leidsche Rijn. Vroeger, toen Bakker directeur stadsontwikkeling was in Rotterdam, kon ze bij wijze van spreken zo het departement binnenlopen om iets te regelen. Maar eind 1994, als ingehuurde kracht voor een project in de vierde stad van het land, komt ook de vermaarde stedenbouwkundige Riek Bakker niet verder dan een afwimpeling door het secretariaat.

Er is haast bij; als Utrecht en Rijkswaterstaat elkaar niet op tijd vinden, wordt Leidsche Rijn een variant op Houten en Nieuwegein, een zee van huizen zonder band met de oude stad. Maar de toekomstige inwoner van Leidsche Rijn moet zich juist verbonden voelen met de Oudegracht en de Domtoren, met De Uithof, de Galgenwaard, de koffiefabriek en het Spoorwegmuseum. Dat kan, denkt Bakker, als de nieuwe wijk zo dicht mogelijk bij de stad komt te liggen. Als ze de rijksweg A2 bij Utrecht in een tunnel mag verstoppen, wordt het voor Utrechters en Leidsche Rijners veel gemakkelijker om elkaar te vinden. Ze hoeven dan alleen nog maar het Amsterdam-Rijnkanaal over. Wanneer het lukt om de nieuwe wijk direct aan het water te laten grenzen, als de moderne tegenhanger van Oog in Al aan de oude zijde van de stad, is de overtocht zo gemaakt. Vanaf het kanaal kan Leidsche Rijn zich dan verder ontwikkelen boven de tunnel en daar voorbij, richting Vleuten, De Meern en Haarzuilens.

Het idee voor de landtunnel, al uitgewerkt tot eerste schetsen en berekeningen komt uit de koker van de jonge stedenbouwkundige Rients Dijkstra, weggeplukt bij het fameuze bureau OMA van Rem Koolhaas. Kan die snelweg ook anders, was zijn eerste vraag toen hij met Bakker om de tafel zat om over Utrecht en Leidsche Rijn te praten. En vanaf dat moment had de A2-tunnel bij Utrecht twee ambassadeurs.

Steun uit Den Haag is doorslaggevend om dit idee kans van slagen te geven. Een tunnel bouwen is duurder dan gewoon een stuk snelweg aanleggen. De extra kosten zijn terug te verdienen doordat er meer grond vrijkomt voor woningbouw, redeneert Bakker. Daar moet ze met de minister over praten, maar hoe bereikt ze die buiten de gewone kanalen om? Het internet staat

nog in de kinderschoenen, naast brieven en de telefoon is eigenlijk alleen de telefax nog over als communicatiemiddel. Maar ook een fax zal terechtkomen bij de bewakers van de ministeriële agenda.

Ze moet buiten het secretariaat om, besluit Bakker. Wat doet een bewindspersoon tussen vergaderingen en plichtplegingen door? Juist: reizen, in de dienstauto, waar tijd is om de befaamde loodgieterstassen vol stukken door te nemen. Dan is er dus ook een moment te vinden voor een gesprek, denkt de stedenbouwkundige. Het enige wat ze nodig heeft is een kans om aan te schuiven op de achterbank.

Riek Bakker kent de voordelen van een dienstauto uit persoonlijke ervaring; in Rotterdam zijn de BMW's en Volvo's van het college ook beschikbaar voor hoge ambtenaren, op momenten dat de politici ze niet nodig hebben. Ook nu ze voor BVR werkt, gebruikt ze een chauffeur wanneer dat nodig is, want het werk aan Leidsche Rijn en de andere klussen vragen meer dan een volledige werkweek. Aan het werk als passagier gebruikt ze haar tijd rendabeler dan wanneer ze zelf stuurt. En het risico op ongelukken is toch lager als Riek door een professional wordt gereden, vindt haar familie bovendien.

De auto, een blauwe Volvo met voldoende beenruimte op de achterbank, heeft ze bij haar vertrek van de gemeente Rotterdam overgenomen. Haar vaste chauffeur kent zijn Haagse collega's wel, ontdekt Bakker al snel. Soms staan de mannen uren te wachten op de volgende rit terwijl de politici overleggen. Dat schept een band. De list ligt onder handbereik. Het wachten is op het moment dat de minister een momentje op de achterbank kan missen.

En zo gebeurt het dat op een winderige herfstdag ergens in het land de blauwe Volvo stopt naast de Ford Scorpio 2.9i van VVD-minister Annemarie Jorritsma. Twee achterdeuren openen zich kort na elkaar en Riek Bakker stapt over. Ze is tot de tanden gewapend met enkele A3-schetsen en een verhaal over de relatie tussen de toekomst van Utrecht en de fileberichten over de A2, een van de slagaders van Nederland transportland.

De snelweg tussen Amsterdam en Utrecht is op dat moment een van de vele zorgenkindjes van Jorritsma, die na twaalf jaar Kamerlidmaatschap nog maar net is begonnen aan het avontuur van het eerste paarse kabinet onder Wim Kok. De in Hengelo geboren molenaarsdochter Jorritsma weet dat haar departement werkt aan verbreding van de A2; op dat moment ziet het er na uit dat die van twee naar vier rijstroken per richting zal gaan. Zo'n verbreding is een complexe operatie, omdat tijdens de verbouwing het verkeer gewoon door moet kunnen rijden. Overlast is onvermijdelijk, maar

het is overlast die de vermaledijde files zal verminderen en er komt voor zo'n project relatief gemakkelijk geld vrij.

Maar in het kabinet doet het aanmoedigen van autoverkeer ook enkele wenkbrauwen fronsen, bijvoorbeeld die van PvdA-minister Margreeth de Boer van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Zij weet net als Jorritsma dat verbreding van snelwegen eerst de files oplost en daarna meer verkeer uitlokt. Het is voorspelbaar dat er na verloop van tijd in de spits toch weer allerlei berichten over langzaam rijdend en stilstaand verkeer uit de autoradio zullen komen, of die A2 nu vier, vijf of zes rijstroken per richting krijgt. Tegelijkertijd staat De Boer voor de taak om de woningbouw op gang te houden in de Vinex-wijken, zoals afgesproken tussen rijk, provincies en gemeenten in 1991. Het daarin gehanteerde uitgangspunt van de compacte stad betekent dat Leidsche Rijn zo dicht mogelijk bij Utrecht moet komen. De A2 is voor dat doel een lastig element in het landschap, een weg die vanwege geluidsoverlast en uitlaatgassen juist ruime bufferzones afdwingt waar mensen niet gezond kunnen wonen, en dat waarschijnlijk ook niet willen.

Dat verhaal vertelt Riek Bakker op de achterbank van de dienstauto aan minister Jorritsma, met dezelfde dwingende overtuiging die ze enkele jaren eerder inzette om het project Kop van Zuid in Rotterdam van de grond te krijgen. Het zaadje valt in vruchtbare aarde, blijkt als korte tijd later ook minister De Boer zich achter het plan schaaft. Er komt steun en geld voor een tunnel, beloven de bewindslieden, al zullen stad en regio ook zelf bij moeten dragen. Dat is de volgende hobbel die ze moet nemen, beseft Bakker, maar op weg naar huis overheerst de euforie. Ze grijpt de autotelefoon om haar compagnon Dijkstra van het heugelijke nieuws op de hoogte te stellen, maar hij is niet thuis en het antwoordapparaat slaat aan. Als Riens Dijkstra thuiskomt om half twee 's nachts, ziet hij het lampje knipperen. Het belangrijkste nieuwe bericht komt van Bakker: "Riems, je hebt je tunnel!"

**Meer lezen:**

<https://www.bol.com/nl/p/leidsche-rijntunnel-inrijden-op-eigen-risico/920000084954425/>