

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

153

Vragen van de leden **Thijssen** en **De Hoop** (beiden PvdA) en **Bromet** en **Kröger** (beiden GroenLinks) aan de Ministers voor Natuur en Stikstof en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht Acht boerderijen (deels) dicht voor extra stikstof door verbreding A27 en A12 bij Utrecht* (ingezonden 30 augustus 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Natuur en Stikstof (ontvangen 3 oktober 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Acht boerderijen (deels) dicht voor extra stikstof door verbreding A27 en A12 bij Utrecht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom wacht u niet de uitkomst af van het alternatief waaraan, ondanks dat er volgens het tracébesluit geen alternatief is, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht werken, waarvoor mogelijk minder of geen stikstofruimte nodig zou zijn?

Antwoord 2

Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht is in 2020 vastgesteld en daarvoor loopt op dit moment een beroepsprocedure bij de Raad van State. Op dit moment ligt er geen uitgewerkt alternatief voor het huidige Tracébesluit. Omdat de procedure bij de Raad van State niet op pauze kan worden gezet in afwachting van een alternatief, wordt de procedure daar voortgezet. Als de regio een alternatief gereed heeft, ga ik met hen in gesprek. Als het alternatief de problematiek op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op gelijkwaardige wijze oplost kan het Tracébesluit worden aangepast.

¹ Algemeen Dagblad, 26 augustus 2022, «Acht boerderijen (deels) dicht voor extra stikstof door verbreding A27 en A12 bij Utrecht» (<https://www.ad.nl/utrecht/acht-boerderijen-deels-dicht-voor-extra-stikstof-door-verbreding-a27-en-a12-bij-utrecht-a949329b/>).

Vraag 3

Voor welke andere projecten kan de stikstofruimte worden ingezet die nu wordt toegewezen aan de verbreding van de A27 en A12, en welke afweging zit daarachter? Waarom zet u de nu beschikbare stikstofruimte niet in voor bijvoorbeeld woningbouw, natuurherstel, PAS-melders of uitbreiding van het OV?

Antwoord 3

De stikstofruimte had ook kunnen worden ingezet voor andere lenW-projecten die stikstofruimte nodig hebben op dezelfde specifieke locaties in dezelfde specifieke Natura 2000-gebieden. Om dit preciezer te duiden, moeten eerst berekeningen en ecologische beoordelingen voor andere projecten worden uitgevoerd. Het zal in ieder geval gaan om projecten die netwerk-effecten hebben in hetzelfde gebied als de A27/A12 Ring Utrecht, zoals de A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2, kan de procedure bij de Raad van State niet op pauze worden gezet en was daarvoor een nadere onderbouwing nodig. Daarom is de stikstofruimte voor dit project ingezet.

Voor andere doelen (bijvoorbeeld woningbouw, natuurherstel en de legalisatie van PAS-meldingen) heeft het kabinet andere bronmaatregelen voorzien, die worden gefinancierd vanuit andere budgetten. Dat leidt nu ook tot de eerste stikstofruimte voor PAS-melders. Half september worden ontwerpbesluiten genomen om de eerste zes meldingen in Limburg te legaliseren.

Vraag 4

Welk signaal gaat er volgens u uit van het inzetten van schaarse stikstofruimte voor een zeer omstreden project, terwijl het land op slot zit en het boeren aan perspectief ontbreekt?

Antwoord 4

Ik onderschrijf de doelstellingen van het project: de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rond de weg verbeteren. Het project betreft het aanleggen van extra rijstroken en het scheiden van drukke, kruisende verkeersstromen. Daarnaast worden voor verbetering van de leefbaarheid rond de weg nieuwe, hogere geluidsschermen geplaatst en wordt een deel van de weg overkapt.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 kan de procedure bij de Raad van State niet op pauze worden gezet. In dat kader is onlangs een nadere onderbouwing opgesteld.

Bij toestemmingverlening via saldering wordt een zorgvuldige procedure doorlopen. Daarnaast is er voor 7 MIRT-projecten, woningbouw en PAS-melders de mogelijkheid om via het stikstofregistratiesysteem (SSRS) toestemming te verlenen. Op dit moment wordt ruimte uit de Saneringsregeling varkenshouderij via het SSRS gebruikt voor het legaliseren van de eerste PAS-melders. Zodoende deel ik de stelling niet dat hier een signaal vanuit gaat.

Vraag 5

Heeft u een overzicht van projecten waarvoor het Rijk de komende jaren stikstofruimte nodig zal hebben, een prioritering hiervan en een plan voor hoe het Rijk aan de benodigde stikstofruimte gaat komen? Zo ja, kunt u dit overzicht delen? Zo nee, bent u van plan of bereid om een dergelijk overzicht op te stellen?

Antwoord 5

In de MIRT-brief van juni 2022 is de werkvolgorde gegeven van aanlegprojecten waarvan op dat moment werd verwacht dat deze een beroep doen op de beperkt beschikbare stikstofdeskundigen.² Voor deze projecten zullen als eerste stikstofberekeningen worden opgesteld en mogelijke effecten op de natuur worden beoordeeld. Als significant negatieve effecten van een project op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, zal worden gezocht naar mitigerende maatregelen.

² Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

Van andere projecten van het Rijk die niet op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat liggen, heb ik geen overzicht.

Vraag 6

Deelt u de analyse dat het Rijk het goede voorbeeld moet geven en vol moet inzetten op stikstofreductie en de verduurzaming van onze mobiliteitssector, en dat de verbreding van de A27 en A12 hier niet in past?

Antwoord 6

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet vol in op verduurzaming van de mobiliteit. Dit gebeurt onder meer door een beter OV, meer fietsgebruik, het terugdringen van de stikstofuitstoot door het steeds schoner worden en elektrificeren van voertuigen, het voorbereiden van Betalen naar gebruik en het bevorderen van thuiswerken.

De bereikbaarheidsproblematiek blijft echter groot, evenals de noodzaak om te werken aan het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de leefbaarheid rondom infrastructuur. Hierdoor blijven investeringen in het wegennet noodzakelijk. Ook het gekozen Voorkeursalternatief bestaat uit een combinatie van investeringen in weg en OV: naast een wegverbreding is ook de Uithoflijn gerealiseerd.

Vraag 7

Kunt u wetenschappelijk onderbouwen dat wegverbredingen zoals deze helpen om files op te lossen?

Antwoord 7

IenW brengt bij elk besluit voor een wegverbreding de effecten van het project in beeld. De effecten zullen bij ieder project van elkaar verschillen. De effecten van de wegverbreding in het TB A27/A12 Ring Utrecht zijn in beeld gebracht in het deelrapport MER A27/A12 Ring Utrecht Tweede Fase (2016). De kwaliteit van de gebruikte informatie voor besluitvorming over Tracébesluiten voor wegverbredingen zoals opgenomen in het MER is onafhankelijk getoetst door de Commissie voor de m.e.r. De Commissie voor de m.e.r. geeft aan dat zij in haar advies rekening houdt met actuele relevante ontwikkelingen op wetenschappelijk gebied. In 2020 is aanvullend de oplegnotitie verkeer 2020 van de A27/A12 Ring Utrecht uitgevoerd. De onderzoeken gaven aan dat de wegverbreding in het TB A27/A12 Ring Utrecht de files (congestie) op het hoofdwegennet meer dan halveert ten opzichte van de situatie zonder project. Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat. Op het NRM vinden onafhankelijke audits en reviews plaats. Hierin is geconstateerd dat het NRM van goede kwaliteit is en uitgaat van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën.