

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

2946

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks) en **Schonis** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over A27/A12 ring Utrecht* (ingezonden 11 mei 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 mei 2020).

Op 11 mei jl. heb ik Kamervragen van de leden Kröger (GroenLinks) en Schonis (D66) ontvangen over het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over A27/A12 Ring Utrecht. Met deze brief geef ik antwoord op de gestelde vragen.

Vraag 1

Bent u bekend met het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over A27/A12 ring Utrecht van 9 april 2020?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Leiden de aanvullende onderzoeken, die volgens de Commissie voor de milieueffectrapportage nodig zijn voor een goede beoordeling van het project A27/A12 Ring Utrecht, tot vertraging? Kunt u uitgebreid toelichten hoe de planning en het tijdsplan voor de voortgang van het project eruit zien?

Antwoord 2

Het is mijn voornemen het Tracébesluit na de zomer in 2020 vast te stellen. De aangepaste actualisatie naar aanleiding van de onderzoeken leggen we vooraf aan de vaststelling opnieuw ter advies voor aan de Commissie m.e.r. De adviesvraag aan de commissie past daarom in dit tijdstraject.

Vraag 3

Hoe worden actuele ontwikkelingen, zoals de afname van de verkeersvraag door de coronacrisis of de gewijzigde regels zoals het vervallen van de programmatische aanpak stikstof (PAS) en maatregelen (zoals het instellen van maatregelen zoals een maximumsnelheid van 100km/h), het autoluwe beleid van de gemeente Utrecht en de klimaatmaatregelen betrokken bij de verdere onderzoeken en onderbouwing van het project? Zijn de uitgangspun-

ten van destijds (2014) nog steeds dezelfde? Zo ja, waarom en zo nee, wat is dan anders?

Antwoord 3

Voor het op te stellen Tracébesluit is het genomen Ontwerp Tracébesluit (2016) het uitgangspunt. In verband met het wegvallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) zal voor het aspect stikstofdepositie een projectspecifieke passende beoordeling worden opgesteld en ter inzage gelegd en mitigerende en eventueel compenserende maatregelen zullen in het besluit worden opgenomen. Een maximumsnelheid van 100 km/u op de A27 was al uitgangspunt binnen het Tracébesluit, maar het in maart genomen besluit betreffende de snelheidsverlaging zal uitgangspunt zijn bij het bepalen van de natuureffecten.

Vraag 4

Bent u bekend met het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid «Trendprognose wegverkeer 2020–2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis»? Zo ja, als u de conclusies betreft op de aannames en uitgangspunten van het voorkeursbesluit uit 2014, is dat dan nog steeds de beste keus? Waarom?

Antwoord 4

Ja, ik ben bekend met het betreffende rapport. Het KIM geeft aan dat er door de coronacrisis vertraging in de groei van het autoverkeer op zal treden, en dat we (mogelijk) pas in 2025 weer op het niveau van 2019 zitten. De maatregelen voor de Ring Utrecht zijn echter niet gericht op de aanpak van de korte termijn problematiek, maar om de aanpak van problemen die zich op de lange termijn voordoen. In het jaar 2019 dat het KIM als uitgangspunt neemt voor haar conclusies was al een jaar waar de knelpunten op het wegennet zich al volop manifesteerden. 2019 liet een toename in de files zien ten opzichte van 2018 met 14.2%. Nut en noodzaak van deze investering staat daarom wat mij betreft nog steeds overeind.

Vraag 5

Waarom is niet voorzien dat op zes belangrijke punten essentiële informatie ontbreekt, zoals de Commissie constateert? Denkt u dat de uitkomsten van deze onderzoeken van invloed kunnen zijn op het Tracébesluit of de gekozen bouwtechnieken?

Antwoord 5

Ik heb de commissie m.e.r. gevraagd om advies op het concept van het deelrapport voor de beoogde bouwmethode van de MER-actualisatie. Deze informatie, beschikbaar gekomen uit de voorbereiding van de realisatie, was nog niet eerder met de commissie gedeeld. Op basis van de adviezen van de commissie wordt het MER (deel rapport bouwmethode) op de relevante onderwerpen aangevuld en de resultaten van geplande onderzoeken worden toegevoegd. De aangepaste actualisatie leggen we opnieuw ter advies voor aan de Commissie m.e.r. in aanloop naar vaststelling van het tracébesluit. Het geactualiseerde MER wordt samen met het vastgestelde tracébesluit ter visie gelegd. De bouwmethode wordt niet voorgeschreven aan toekomstige marktpartijen, waardoor tijdens de aanbesteding ruimte blijft voor optimalisaties.

Vraag 6

Als vier van de vijf bouwtechnieken grote technische risico's met zich meebrengen en niet uitvoerbaar zijn en de vijfde methode (met sterke bemaling) grote risico's voor het milieu met zich meebrengt, moet dan niet opnieuw gekeken worden naar andere bouwtechnische of mogelijk andere verkeerstechnische oplossingen voor de verkeersafhandeling op dit traject? Zijn andere, niet eerder onderzochte opties denkbaar?

Antwoord 6

Elke bouwmethode kent haar eigen risicoprofiel. Op basis van de actuele kennis wordt de beoogde voorkeursmethode, met het laagste risicoprofiel (op techniek en omgeving) in de geactualiseerde MER beschreven. Andere verkeerstechnische oplossingen zijn in aanloop naar het vaststellen van de

voorkeursvariant en het Ontwerp Tracébesluit onderzocht en afgefallen, vanwege tekort aan oplossend vermogen of deze bleken technisch niet maakbaar.

Vraag 7

Neemt u het advies van de commissie over, om ook naar andere verkeers-technische oplossingen te zoeken?

Antwoord 7

De commissie adviseert de randvoorwaarden en uitgangspunten (waaronder het verkeerskundig ontwerp) waarbinnen is gezocht naar een bouwmethode met een beheersbaar risicoprofiel en de wijzigingen hierin ten opzichte van 2016 toe te lichten. In het geactualiseerde MER en TB zullen deze randvoorwaarden en uitgangspunten worden beschreven. Alternatieve verkeerstechnische oplossingen zijn in aanloop naar het vaststellen van de voorkeursvariant en het Ontwerp Tracébesluit onderzocht en afgefallen, vanwege tekort aan oplossend vermogen of bleken technisch niet maakbaar.

Vraag 8

Als de oplossing (voor de grote risico's bij de methode met bemaling) ligt in mitigerende maatregelen (diepe schermwanden), waarom is het effect dáárvan dan zo summier toegelicht in het milieuraapport?

Antwoord 8

Het deelrapport van het geactualiseerde MER wordt specifiek opgesteld voor de beoogde bouwmethode met diepe schermwand en bevat alle relevante aspecten. Mede op basis van de adviezen van de commissie wordt het MER op de relevante onderwerpen aangevuld en de resultaten van geplande onderzoeken worden toegevoegd.

Vraag 9

Wie is in dit geval verantwoordelijk voor het afgeven van een natuurvergunning, de Provincie of het Rijk?

Antwoord 9

Als het gaat om Natura 2000 is het Tracébesluit tevens het toestemmingsbesluit in het kader van de Wet natuurbescherming en is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dus bevoegd gezag.

Vraag 10

Als de stikstofemissies voor dit project gesaldeerd moeten worden, hoe gaat dit dan in zijn werk? Wie is hiervoor verantwoordelijk en ten koste van welke andere activiteit mag dit gaan?

Antwoord 10

In november heeft het kabinet besloten om de maximumsnelheid op autosnelwegen in beheer van het Rijk te verlagen en zo op korte termijn stikstofuitstoot te verminderen. Deze maatregel is opgenomen in het stikstofregistratiesysteem (SSRS). De maatregelen opgenomen in het SSRS bieden depositieruimte aan woningbouw- en 7 specifiek genoemde MIRT projecten. De aanpassing van de A27/A12 Ring Utrecht is een van deze 7 MIRT projecten. Indien de ruimte in het SSRS niet voldoende blijkt te zijn, worden aanvullende mogelijkheden van externe saldering onderzocht, bijvoorbeeld met de depositie van bedrijven die hun activiteiten geheel of gedeeltelijk willen beëindigen. Indien blijkt dat (mogelijke) effecten niet volledig gemitigeerd kunnen worden, zullen compenserende maatregelen worden getroffen.

Vraag 11

Gaat u, naast het onderzoek van de geluidsproductie van de freesmachines, ook die van vrachtwagens op de natuur en de omwonenden onderzoeken? Hoe zou die geluidsbelasting voor de natuur kunnen worden gemitigeerd? En voor de omwonenden?

Antwoord 11

De effecten van geluid op natuur en omwonenden worden nader onderzocht. Hierbij wordt ook bekeken hoe eventuele effecten van geluid van de freesmachines op natuur kunnen worden gemitigeerd, bijvoorbeeld door het plaatsen van een tijdelijk geluidsscherm. De resultaten van deze onderzoeken worden opgenomen in het definitieve MER. Eerder onderzoek naar de geluideffecten van het bouwverkeer met de aan- en afvoer van materialen laat zien dat de toename als gevolg hiervan, in verhouding tot de reeds aanwezige, bestaande verkeersintensiteiten leidt tot een beperkte toename van de geluidbelasting van circa 0,1 dB.

Vraag 12

Klopt de aanneme van de commissie dat voor de tijdelijke schermwand die permanent in de bodem blijft ca. 630.000 kuub beton nodig is? Bent u zich ervan bewust, dat dit meer beton is dan voor iconische bouwwerken als de Oosterscheldekering en de Zeelandbrug samen is gebruikt?

Antwoord 12

De schermwand bestaat uit cement-bentonietwanden en diepwanden. De totale hoeveelheid cement-bentonietmengsel en beton die benodigd is voor de realisatie van de schermwanden komt naar verwachting uit op 200.000 à 300.000 m³, afhankelijk onder andere van de exacte dikte van de wand. Daar tegenover staat een besparing, doordat o.a. de onderwaterbetonvloer die bij andere bouwmethoden zou worden gebruikt kan vervallen

Vraag 13

In hoeverre wijkt de variant die in het milieuraapport 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?

Antwoord 13

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.

Vraag 14

Moet, gezien de grote onzekerheden met betrekking tot de stikstofruimte voor infrastructuurprojecten, zoals gemeld in de brief van 24 april van het kabinet, niet eerst stikstofruimte worden gecreëerd en worden toebedeeld voordat de besluitvorming over dit project dit project verder kan plaatsvinden?

Antwoord 14

Het is noodzakelijk dat de maatregelen die nodig zijn voor mitigatie en eventueel compensatie van de effecten van het project op Natura 2000 gebieden in het Tracébesluit zijn opgenomen. Dit besluit fungeert namelijk gelijktijdig als toestemmingsbesluit in het kader van de Wet natuurbescherming.

Vraag 15

Wat betekent het voor de A27 wanneer de Kamer prioriteit geeft aan de woningbouw boven de zeven MIRT-projecten¹ genoemd in de brief van 13 november 2019 (Kamerstuk 35 334, nr. 1) waarin het kabinet aangeeft dat de stikstofruimte voor de zeven MIRT-projecten -waaronder dit project- in conflict kan komen met de woningbouwopgave?

¹ MIRT-projecten: projecten opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Antwoord 15

Als er woningbouwprojecten zijn die gebruik willen maken van dezelfde depositieruimte als A27/A12 Ring Utrecht, zal bestuurlijk overleg tussen betrokken partijen plaatsvinden. In dit overleg zal zo nodig een keuze tussen projecten gemaakt worden, waarbij rekening wordt gehouden met de motie-Moorlag², waarin wordt verzocht de depositieruimte die ontstaat door de verlaging van de maximumsnelheid, bij voorrang in te zetten voor het op gang brengen van de woningbouw. Zoals bij vraag 10 aangegeven kunnen er mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn bovenop de maatregel(en) opgenomen in het SSRS.

² Kamerstuk 35 334, nr. 9