

Vergaderjaar 2020–2021

**35 570 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021**

**Nr. 11**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij met de brief van 18 november verzocht om uiterlijk 1 december 2020 de onderliggende stikstofberekeningen en onderbouwing bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht aan de Kamer te doen toekomen. Deze onderbouwing wordt geleverd in de Passende beoordeling en de onderliggende rapporten die ik hierbij meestuur<sup>1</sup>. Deze stukken zijn, evenals andere stukken ter onderbouwing van het Tracébesluit, vanaf 2 december openbaar en zullen ter inzage liggen. Op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl) en <https://a27a12ringutrecht.nl/home/default.aspx>

kunt u het hele Tracébesluit en alle onderliggende stukken vinden. Deze werkwijze is conform de afspraken met uw Kamer over het nemen van Tracébesluiten, die ik hieronder toelicht.

Daarnaast treft u hierbij de antwoorden op de schriftelijke vragen van verschillende fracties van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over mijn brief (Kamerstuk 35 570 A, nr. 6) inzake de uitvoering van de motie van het lid Van Aalst (Kamerstuk 35 300 A, nr. 92) (Handelingen II 2020/21, nrs. 25 en 26, debat over de infrastructuur en waterstaat 2021)

In de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat op 18 en 19 november (Kamerstuk 35 570 A, nr. 12) kwam de vaststelling van het Tracébesluit ter sprake. Daaruit bleek dat er enige onduidelijkheid bestaat over de besluitvormingsprocedure voor Tracébesluiten. Daarom hecht ik eraan om deze onduidelijkheid weg te nemen.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Allereerst wil ik benadrukken dat ik bij het vaststellen van dit Tracébesluit de reguliere procedure volg. Tracébesluiten worden nooit separaat aan de Tweede Kamer gestuurd, maar na vaststelling gepubliceerd met alle bijbehorende stukken. De Kamer wordt wel geïnformeerd over de voortgang en eventuele wijzigingen gedurende de voorbereiding van een Tracébesluit. Zie bijvoorbeeld de brief die ik op 7 oktober aan uw Kamer heb gestuurd (Kamerstuk 35 570 A, nr. 6).

Anders ligt dit voor het voorkeursbesluit. Op advies van de Commissie Elverding is de verkenningsfase ingevoerd in de Tracéwet, en deze wordt overgenomen in de Omgevingswet. De verkenningsfase wordt afgesloten met een voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit wordt aan de Tweede Kamer gestuurd voor politieke behandeling. Het politiek gedragen voorkeursbesluit moet vervolgens leiden tot een kortere planuitwerkingsfase, en een snellere realisatie van het project.

Ook het voorkeursbesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht is in 2014 uitvoerig met uw Kamer besproken. Er is toen ook een aparte onafhankelijke commissie ingesteld die geconcludeerd heeft dat een uitgebreid en zorgvuldig proces is doorlopen in aanloop naar vaststellen van het voorkeursbesluit. Het voorkeursbesluit is daarna door de Minister van Infrastructuur & Milieu vastgesteld met instemming van een meerderheid van de Tweede Kamer.

Snelle realisatie is door de vernietiging van het Tracébesluit niet gelukt. De vernietiging van het Tracébesluit was gebaseerd op het feit dat het Tracébesluit uitging van de vlak daarvoor vernietigde PAS. De verschillende beroepen door de Raad van State, inclusief stikstof, zijn verder niet inhoudelijk behandeld.

In de fase van de planuitwerking, het opstellen van een Tracébesluit, is het vragen van een advies aan de Commissie m.e.r., op bepaalde uitzonderingen na, niet wettelijk verplicht. Omdat ik waarde hecht aan een onafhankelijk advies vraag ik echter wel om een advies van de Commissie m.e.r. wanneer daar aanleiding toe is. Zo is voor dit project op diverse momenten, waaronder voor het MER/ontwerpTracébesluit (OTB) een advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. Na vaststellen van het Tracébesluit (TB) in 2016 werd meer bekend over de beoogde uitvoeringsmethode in de verdiepte ligging op de A27. Daarom is specifiek hierover bij de aanvulling op het MER vrijwillig een advies aan de Commissie gevraagd. De Commissie heeft geen inhoudelijk oordeel gegeven op de aanvulling voor stikstof, maar wel aangegeven dat een aanvulling op dit punt belangrijk is. Over het advies van de Commissie heb ik uw Kamer na de door u hierover gestelde vragen met mijn brief van 29 mei nader geïnformeerd (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2946). Van de adviezen van de Commissie m.e.r. is gebruik gemaakt bij het opstellen van het Tracébesluit. Specifiek op het gebied van stikstof heb ik daarnaast besloten om gebruik te maken van de allernieuwste versie van AERIUS (die sinds 15 oktober 2020 beschikbaar is), zodat de meest recente cijfers worden gebruikt. Ook is de meest recente versie van het jaarlijks aangepaste NRM gebruikt (NRM 2020), zodat ook de verkeersprognoses up-to-date zijn, zowel voor het toekomstjaar 2030 als de periode daarna.

Het is mijn verantwoordelijkheid een besluit vast te stellen dat voldoende onderbouwd is. Het Tracébesluit is gebaseerd op de meeste recente cijfers

en modellen, waarbij zorgvuldig is onderbouwd dat er ook met het wegvallen van de PAS voldoende maatregelen genomen kunnen worden betreffende stikstof om dit belangrijke tracé te vernieuwen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga