

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 november 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 23 augustus 2022 over de nadere onderbouwing Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 35 925 A, nr. 82).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 oktober 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 22 november 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	
Inleiding	2
D66-fractie	2
CDA-fractie	3
SP-fractie	3
PvdA-fractie	4
GroenLinks-fractie	4
PvdD-fractie	6
ChristenUnie-fractie	8
BBB-fractie	9

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief Nadere onderbouwing Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (hierna: de brief). Zij hebben hierbij geen vragen en hopen dat de doorstroming en verkeersveiligheid van de snelwegen spoedig wordt vergroot.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief. Deze leden zijn onomwonden tegen de verbreding van A27 en voor het behoud van natuurgebied Amelisweerd. Zij zijn van mening dat het blijven aanleggen van extra asfalt om de vraag naar autogebruik niet houdbaar is. In stedelijk gebied, zoals Utrecht, geniet een focus op alternatieven zoals openbaar vervoer (hierna: ov) en fiets de voorkeur in samenhang met maatregelen die bijdragen aan een betere spreiding van verkeer. Zij hebben dan ook nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak dat de Minister voornemens is in overleg te treden met de regio over een eventueel alternatief plan. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief. De leden hebben vooruitlopend op het aankomende notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 28 november enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren zeer dat de Minister ervoor heeft gekozen om het geüpdatete Tracébesluit voor de A27 verbreding door te zetten. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de PvdD-fractie hebben ontstemd kennis genomen van het voornemen van de Minister om deze absoluut onnodige wegverbreding door te drukken. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief. Zij hebben daarover een aantal vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief. Dit lid heeft nog wel een vraag.

D66-fractie

Alternatief

De leden van de D66-fractie vragen naar de laatste stand van zaken van de gesprekken met de stad en provincie Utrecht over het alternatief. Wanneer verwacht de Minister hier meer over te kunnen melden? In hoeverre wordt hier een variant zonder vluchtstroken met permanent toezicht in meegenomen, zoals het geval is bij de nieuwe tunnel in de A2 bij Maastricht? Neemt de Minister daadwerkelijk alle denkbare alternatieven mee in het onderzoek? In hoeverre worden ook vraagreducerende maatregelen en een stimulans voor het gebruik van alternatieve modaliteiten betrokken bij

het alternatief? Wordt het betalen naar gebruik bijvoorbeeld meegenomen? Wordt de vrachtwagenheffing meegenomen? Geldt dat ook voor de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) (Kamerstuk 33 118, nr. 234)? In een eerder schrijven stelt de Minister dat de effecten van de wegverbreding in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht in beeld zijn gebracht in het deelrapport Milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht Tweede Fase (2016) en later in de oplegnotitie Verkeer 2020. Ziet de Minister aanleiding voor het opnieuw in kaart brengen van de noodzaak voor de verbreding, gezien het feit dat op dat moment nog geen sprake was van (een voornemen tot) voornoemde maatregelen? Zo nee, hoe gaat hij die effecten dan meenemen?

Stikstof

De leden van de D66-fractie lezen dat met zo'n acht agrarische bedrijven overeenkomsten zijn gesloten om stikstofruimte voor de verbreding van de A27 te verkrijgen. Deze leden vragen de Minister te specificeren in hoeverre deze stikstofruimte toereikend is? Is er sprake van rechten die uitsluitend op papier werden of worden gebruikt? Zo ja, betekent dit in praktijk dat de stikstofemissie zal toenemen en de natuur verder verslechtert? Hoe houdbaar acht de Minister dat?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak dat de Minister voornemens is in overleg te treden met de regio over een eventueel alternatief plan. Als de regio Utrecht met een redelijk alternatief komt voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd, dan komt dat alternatief er, als het aan deze leden ligt. Deze leden vragen de Minister wel scherp te kijken naar de verkeersveiligheid in dit alternatieve plan. Deze leden vragen dan ook of het ministerie de Kamer op de hoogte wil houden van de ontwikkelingen rondom een alternatief plan, in het bijzonder rondom de verkeersveiligheid.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om aan te geven hoe de samenwerking met de regio Utrecht verloopt als het gaat om de alternatieve invulling ten aanzien van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak. In een eerder stadium heeft de Minister in antwoord op Kamervragen van de SP-fractie aangegeven dat de regio nadrukkelijk in staat zal worden gesteld om met een eigen voorstel te komen dat kan rekenen op draagvlak in de regio, zoals ook is opgenomen in het Coalitieakkoord. De Minister heeft daarbij geen termijn of deadline genoemd. Voor dat laatste valt iets te zeggen. Het ontwerpen en doorberekenen van een dergelijk grootschalig project vergt immers veel tijd, afstemming en ambtelijke capaciteit. Maar het zorgt voor veel onduidelijkheid dat er tegelijkertijd nog steeds wordt doorgewerkt aan de «oude» plannen waarbij verbreding met meer rijstroken de enige optie lijkt te zijn. Daardoor is bij velen het beeld ontstaan van het kabinet als een doordenderende trein met als enige bestemming meer asfalt, terwijl de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave met de beschikbare budgetten ook gezocht kan worden in meer ov of andere spreiding van mobiliteit. In actualisaties zijn weliswaar nieuwe flora- en faunabeschermende maatregelen opgenomen om stikstofgevoelige natuur op Veluwe te ontzien, maar de kern van het plan blijft overeind en daarmee ook de aantasting van Amelisweerd. Kan de Minister hierop reageren?

De leden van de SP-fractie vernemen verder graag hoe de alternatieve invulling van de Utrechtse decentrale overheden uiteindelijk zal worden

beoordeeld, en door welke (politieke) organen. De Minister benoemt in zijn brief van 23 augustus jongstleden opnieuw dat het Tracébesluit kan worden gewijzigd indien het alternatief van de regio gelijkwaardig is. Op basis van welke criteria is de Minister voornemens te toetsen of er sprake is van een gelijkwaardig plan? Deze leden zijn van mening dat het begrip «gelijkwaardig» zeer multi-interpretabel is. Gaat het dan om bijvoorbeeld het aantal af te leggen autokilometers of het aantal kilometers asfalt? Of komt de totale mobiliteitsopbrengst van alle verkeersmodaliteiten centraal te staan? Of de milieuwinst die andere mobiliteitskeuzes kunnen opleveren? Graag een toelichting van de Minister hierop. Verder verwachten deze leden een uitgebreide reactie van de Minister op het nieuws dat varianten met een «kleine verbreding», met minder aantasting van de natuur bij Amelisweerd niet serieus zijn bestudeerd en achtergehouden tijdens de vorige kabinetstermijn. Klopt het dat deze variant in ambtelijke adviezen als verkeersveilig werd beoordeeld en waarom is er voor gekozen om deze niet extern te delen?

PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie lezen in het Tracébesluit dat ter compensatie van stikstofuitstoot bovenop de eerdere opkoop van gebieden op de Veluwe nu nóg meer grond (2.000 m²) wordt opgekocht. Deze leden zijn van mening dat dit oneerlijk is voor het gebied, aangezien er al veel gevraagd wordt van de Veluwe in de strijd tegen de overmatige stikstofuitstoot, en de nadelige effecten van het project A27/A12 als gevolg van toegenomen verkeer hier ook al landen. Terwijl de activiteit waar de compensatie voor dient ver weg van de Veluwe plaatsvindt. Deze leden vragen de Minister nader toe te lichten waarom er is gekozen voor extra compensatie ver van de A27/A12 vandaan in plaats van de pijn van de compensatie ook daar te laten vallen. Gaat de Minister zich wel aan alle beleidsregels van de provincie Gelderland houden wat betreft bijvoorbeeld de sloop van stallen? Deze leden zouden ook van de Minister willen weten of het feit dat extra compensatie nodig is, niet een duidelijk signaal is dat dit project de grenzen van wat de omgeving aan kan overschrijdt. Wat wordt er, naast natuurcompensatie, gedaan aan maatschappelijke compensatie voor de bewoners van de Veluwe?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in het aangepaste Tracébesluit staat dat het doel van de wegverbreding is om het aantal files te verminderen rondom Utrecht en daarmee congestiekosten voor het hele land te verminderen. Echter constateren de leden ook dat het verbreden van wegen op de lange termijn files niet vermindert. De leden vragen de Minister nader toe te lichten wat volgens hem de effecten van het project A27/A12 op de lange termijn zullen zijn.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren zeer dat de Minister ervoor heeft gekozen om het geüpdatete Tracébesluit voor de A27 verbreding door te zetten. Klimaat, stikstof, de rijksfinanciën, een gewijzigde verkeersprognose, een kilometerheffing die eraan komt, een alternatief dat wordt uitgewerkt, genoeg redenen om af te zien van dit besluit. De Minister beroept zich op het niet kunnen pauzeren van de procedure, maar is dit zo? Is er geen mogelijkheid tot uitstel voor dit traject? Waarom wordt de Raad van State niet verzocht om uitstel, zoals bij andere procedures vaker is gedaan? En waarom zou de Minister dit plan überhaupt willen doorzetten als er een veel beter alternatief in de maak is en de noodzaak tot verbreding overtuigend niet meer aanwezig is? De leden van de GroenLinks-fractie zijn nooit voor deze snelwegverbreding geweest, zeker niet zo breed, zo duur en door een zo kostbaar groengebied als Amelisweerd. Snelwegverbredingen hebben tot nu toe

altijd geleid tot meer verkeer. Wat deze leden betreft moeten we de groei van het wegverkeer juist afremmen in plaats van faciliteren. Klimaat, energie, leefbaarheid, ruimte, volksgezondheid, bereikbaarheid en natuur, allemaal redenen om de groei van het wegverkeer te willen afremmen. En ook allemaal redenen die nu stuk voor stuk belangrijker én urgenter zijn dan het bestrijden van een niet-bestaande file, waarvan we het ontstaan ooit in de toekomst, met andere middelen kunnen en moeten voorkomen. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag van de Minister willen weten waarom voor de noodzaak voor verbreding het Nederlands Regionaal Model (NRM) 2020-model is gebruikt, dat uitgaat van een veel te hoge verkeersgroei. Het is niet voor niets dat in de update, het NRM2021-model, de schattingen juist veel lager zijn uitgevallen, waardoor zelfs bij ongewijzigd beleid er geen rechtvaardiging voor verbreding meer is. Tegelijkertijd valt op dat voor de stikstofemissies en geluidsoverlast wél het NRM2021-model is gebruikt. De lagere verkeersprognoses helpen natuurlijk bij het verkrijgen van een vergunning, maar dan zijn de leden van de GroenLinks-fractie wel benieuwd wat de Minister dan denkt dat het gaat worden: veel verkeersgroei of weinig? Het kan niet beide. En als de noodzakelijke verkeersbeperkende maatregelen uitblijven of niet effectief blijken, moet dan niet gewoon die hogere emissie worden vergund? Denkt de Minister dat de Raad van State het acceptabel vindt om voor de verantwoording van de noodzaak NRM2020 als norm te gebruiken en voor milieuvervuiling NRM2021?

Voor de onderbouwing van de gevolgen van de natuur wordt gebruikgemaakt van de standaardrekenmethode luchtkwaliteit 2 (SRM2), dat een groot voordeel geeft aan verkeersemisies. Deze leden willen graag weten waarom de Minister denkt dat dit (technisch) stand zal houden. Welke reden heeft de Minister om aan te nemen dat SRM2 de depositie (niet de concentratie, die is veel minder relevant) beter weergeeft dan het Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS)? En waarom is geen gebruik gemaakt van OPS terwijl dat een beter beeld van de depositie geeft, zoals Minister Schouten in 2020 aan de Kamer schreef?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn zeer benieuwd hoe het faciliteren van een toename van de stikstof en CO₂-emissies zich verhoudt tot de forse reductiedoelstellingen waaraan de Minister zich heeft gecommitteerd. Als de mobiliteitssector 50% emissiereductie op NO₂ moet bewerkstelligen, zal groei van de verkeersemisies moeten leiden tot het vrijwel beëindigen van lucht en scheepvaart. Is dat reëel en wenselijk? Hoe kijkt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dan in dat kader aan tegen het eerdere Remkes-advies «Niet alles kan»? Hoe «kan» de totale Nederlandse verkeersgroei die de A27 Amelisweerd noodzakelijk zou maken, binnen de stikstofopdracht passen? Als de verkeersgroei wordt gerealiseerd/niet voorkomen, die de verbreding van de A27 noodzakelijk maakt, tot hoeveel extra NO₂-emissie leidt deze dan in totaal? En welk aandeel hiervan wordt gecompenseerd door de opkoop van de Gelderse boerderijen? De opgekochte emissierechten worden voor 30% afgeroomd. De leden van de GroenLinks-fractie willen weten of deze 30% afroaming daadwerkelijk ten goede komt aan de natuur en of dit ook leidt tot natuurverbetering. Of is dit vooral een rekenmarge om tegenvallers op te vangen en zo de compensatie meer solide en minder kwetsbaar te maken? In antwoord op eerdere vragen heeft de Minister de Kamer laten weten dat de aankoop van stikstofrechten door de uitkoop van een aantal boeren «mondeling is meegedeeld» aan de betrokken provincies. Is dit ook terugkijkend de beste manier om met een dergelijk gevoelig en bestuurlijk precair onderwerp om te gaan? Is de Minister ervan overtuigd dat de provincies dit als bestuurlijk collegiaal en redelijk ervaren? Is dit een model voor hoe we ook in toekomst de stikstofbelangen tussen provincies en departementen regelen?

Ten slotte hebben de leden van de GroenLinks-fractie nog enkel vragen over de ADC-toets. Om te beginnen over de A van alternatief. Hoe denkt

de Minister dat het niet hebben van een alternatief voor verbreding wordt gezien als al ruim tien jaar hele redelijke en onderbouwde alternatieven zijn aangedragen en de regio op dit moment een nieuw alternatief binnen de bak uitwerkt? Nog maar eens afgezien van de timing en de procedure, is er dan toch nooit sprake van het niet hebben van een alternatief? En is een afname van (de groei van) de verkeersvraag niet ook een alternatief in de zin van een ADC-toets? Zou een kilometerheffing naar tijd en plaats, zoals andere landen die hebben en die aantoonbaar sturend werken op de verkeersvraag, niet een veel snellere goedkopere en duurzame oplossing zijn om mogelijke fileknelpunten te voorkomen? Dat een deel van de Kamer dit niet ziet zitten, kan geen reden zijn dat het niet wordt/is onderzocht als een alternatief voor verbreding. Heeft de Minister hier een onderbouwing voor?

PvdD-fractie

De leden van de PvdD-fractie vragen de Minister om dit besluit per direct terug te draaien en af te zien van de wegverbreding. Daartoe zijn legio redenen. Allereerst de klimaatcrisis. Die vraagt om indringende maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen zo snel als mogelijk zo ver als mogelijk te reduceren. Het behoud van een stabiele leefomgeving staat op het spel. Deze leden vinden het onverantwoord daar meer risico mee te nemen dan nu al gebeurt. Het voornemen van deze Minister om meer snelweg aan te leggen ten koste van bijzondere natuur, staat daarmee ook diametraal tegenover de klimaat- en natuurambities die de Minister in woorden belijdt. De nood is hoog. In de woorden van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties; «The window to prevent the worst impacts of the climate crisis is closing fast».¹ Het besluit van de Minister draagt juist bij aan een verergering van het probleem. Deze leden vinden dat roekeloos en onverantwoord en vragen de Minister daarom uit te leggen hoe zijn besluit zich verhoudt tot de genoemde klimaatcrisis.

De leden van de PvdD-fractie noemen ten tweede de natuur- en biodiversiteitscrisis. Ook die crisis vraagt om indringende maatregelen waarmee de uitstoot en depositie van stikstofverbindingen drastisch vermindert. Het voorliggende voorstel verergerd die crisis door meer uitstoot mogelijk te maken (met het verbreden van de snelwegen) en maakt het moeilijker voor het kabinet om vast te houden aan de gekozen oplossing die zich vooral richt op vrijwillige opkoop. Erkent de Minister dat door nu, voor een wegproject, veehouders uit te kopen die vrijwillig willen stoppen het oplossen het stikstofprobleem op vrijwillige basis moeilijker is geworden? Waarom besluit hij daar dan toch toe? Heeft de Minister ruggespraak gehad met de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), verantwoordelijk voor de natuurbescherming en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), verantwoordelijk voor de woningbouw? Wat vonden zij ervan dat het besluit van de Minister om de snelweg te verbreden hun opgave om de natuur te beschermen en woningen te bouwen nog moeilijker gaat maken?

De leden van de PvdD-fractie benoemen als derde reden waarom deze wegverbreding overbodig is, het gebrek aan noodzaak. Meer asfalt is eigenlijk nergens nodig, maar dat slechts een klein deel van dit traject ook maar net de jaarlijkse top vijftig van files haalt, is voor deze leden tekenend. Zij vragen de Minister waarom hij desondanks denkt dat het nodig is om juist hier met prioriteit meer asfalt aan te leggen? Zeker gegeven het feit dat al bekend is dat we het aantal auto's in Nederland zullen moeten verminderen omdat (fair share naar rato) er onvoldoende grondstoffen zijn om alle auto's te elektrificeren. Kan de Minister aan deze

¹ <https://press.un.org/en/2022/sgsm21320.doc.htm>

leden bevestigen dat een verbreding totaal overbodig is wanneer het aantal auto's zou worden teruggebracht van de huidige 8,9 miljoen naar de ongeveer 1 miljoen die op basis van een fair share grondstoffen verdeling in Nederland kunnen rijden? Andere redenen, zoals verlies van historische natuur, gezondheid van omwonenden, grondstoffengebruik, grondwaterproblematiek en kosten zijn ook elk op zichzelf redenen om deze wegen niet te verbreden. Deze leden vragen de Minister waarom hij toch zo stug vasthoudt aan dit zinloze project?

De leden van de PvdD-fractie stellen zelfs dat, gegeven de noodzakelijke krimp van het aantal auto's, de overstap naar andere verkeersmodaliteiten en een afname van het aantal reizigerskilometers, op termijn een wegversmallingsplan onvermijdelijk is geworden. Waarom is de Minister niet met een dergelijk plan gekomen? Kan de Minister met een wegversmallingsplan komen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdD-fractie hebben verder nog een aantal meer specifieke vragen. Zo vragen deze leden aan de Minister om te reageren op het nieuws dat er een variant is achtergehouden waarmee meer natuur behouden zou kunnen blijven.² Waarom heeft de Minister die niet met de Kamer gedeeld? Waaruit bleek dat er, zoals de Minister stelt, een onveilige situatie zou ontstaan? Zou de «onveilige» situatie niet gewoon te voorkomen zijn geweest door minder banen aan te leggen of bijvoorbeeld de snelheid te verlagen? Waarom heeft de Minister dit niet aan de Kamer voorgelegd? Waarom blijft de Minister vasthouden aan de stelling dat dit project nodig is vanwege «dwingende redenen van groot openbaar belang»? Waarop baseert de Minister zijn inschatting dat dit besluit stand zal houden bij de rechter? Heeft de Minister er bij stilgestaan dat met dit plan de luchtkwaliteit verder zal verslechteren en dat dit gezondheidsschade veroorzaakt in de omgeving? Kan de Minister bij zijn reactie ook betrekken dat in een prejudiciële vraag bij het Europese Hof werd geoordeeld dat lidstaten verantwoordelijk zijn voor de gezondheidsschade die zij veroorzaken door de luchtvervuiling niet aan te pakken en zelfs kunnen worden gedwongen tot het betalen van schadevergoedingen³? Hoeveel aan gezondheidsschadevergoeding denkt de Minister dat de Staat later zal moeten betalen omdat hij nu dit Tracébesluit vaststelt? Heeft de Minister de uitzending «Nederland is Vol» over verkeer gezien, waarin pijnlijk duidelijk werd hoe gezondheidsschade door luchtvervuiling ervoor zorgt dat een jong meisje meerdere keren op de intensive care is beland? Vindt de Minister dit soort gezondheidsschade acceptabel?⁴ Zo ja, is hij bereid dat uit te gaan leggen bij jonge kinderen in Lunetten of op de scholen die binnen een kilometer van het traject liggen?

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister ook een update kan geven over het alternatief voor de verbreding waar aan gewerkt wordt. Wordt daarbij het hele projectgebied betrokken of alleen de strook nabij Amelisweerd? Hoe kan het dat er aan een alternatief gewerkt wordt terwijl de Minister zich beroept op de ADC-toets waarbij de A staat voor de verplichting te toetsen of er een alternatief is? Hoe kan de Minister een besluit nemen dat stelt dat er geen alternatief is terwijl er nog een alternatief wordt onderzocht? En is het toegestaan om de juridische routes van compensatie en (externe) saldering naast elkaar te doorlopen binnen één project? Zo ja, waar blijkt dat uit? Kan de Minister ook aangeven waar het alternatief aan getoetst gaat worden? Deelt hij de mening dat het

² <https://www.gelderlander.nl/utrecht/verbreding-a27-kamerleden-schrikken-van-geheime-variant-die-utrechts-bos-spaart-a2b728a3/>

³ <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=258884&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3901192>

⁴ https://www.npostart.nl/nederland-is-vol/09-10-2022/BV_101408868

onzinnig is om bijvoorbeeld de hoeveelheid auto's die kan passeren te gebruiken als indicator omdat dit voorbij gaat aan de mogelijkheden om te sturen op de hoeveelheid auto's die er gaan rijden? Waarom maakt de Minister zo weinig gebruik van de mogelijkheden die hem worden aangereikt om te sturen op minder autoverkeer en files, zoals het stimuleren van thuiswerken, gebruik van het ov of het introduceren van een spitsheffing en/of betalen naar gebruik?

De leden van de PvdD-fractie willen de laatste stand van zaken rondom de kosten weten. Zijn er signalen dat de kosten nog hoger gaan uitvallen? Wordt de twee miljard al overschreden? Vanaf welk moment vindt de Minister het niet meer waard om er nog meer geld in te stoppen? Of is dit een bodemloze put die volgestort blijft worden? Deelt u de mening dat de kosten en de baten van dit project allang niet meer positief uitvallen? Zo niet, op basis waarvan concludeert hij dat? Zo ja, waarom gaat hij er mee door?

De leden van de PvdD-fractie vragen tot slot de Minister nog naar een degelijke inhoudelijke onderbouwing voor de gebruikte afkapgrens van 25 kilometer. Gegeven de conclusies van de commissie-Hordijk achten deze leden het zeer onwaarschijnlijk dat een afkap van 25 kilometer stand gaat houden bij de rechter. De commissie onder leiding van de heer Hordijk stelt tenslotte dat na 20 kilometer slechts 10% van de stikstofoxiden is neergeslagen. Kan de Minister de Kamer informeren over de laatste stand van zaken in de Via15-rechtszaak, waarin deze afkapgrens voor het eerst ter discussie staat? Wanneer verwacht de Minister een definitieve uitspraak? Kan hij toezeggen geen nieuwe vertraging of uitstel meer te bepleiten? Kan de Minister verder ook reageren op de opmerking van de heer Remkes dat het één-op-één uitruilen van ammoniak en stikstofoxiden niet wenselijk is? Hoe verhouden het gebruik van de afkapgrens en het één-op-één uitruilen zich tot de verschillen in depositie zoals de commissie Hordijk die beschreef?⁵

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de gesprekken lopen met de regio over het regionale alternatief. Neemt de Minister daarin een proactieve rol? En kan de Minister inzicht geven in wanneer het alternatief gereed wordt geacht? En op wat voor gronden beoordeelt hij de gelijkwaardigheid van het voorstel? Deze leden vragen of de regionale partijen serieus de tijd krijgen om hun voorstel te ontwikkelen. De Minister geeft aan dat wanneer het Tracébesluit onherroepelijk is vastgesteld en het regionale alternatief nog niet klaar is, hij eerst met de regio in overleg zal treden. Kan de Minister beloven dat hij zal wachten met de eerste schop in de grond, totdat het regionale alternatief daadwerkelijk op tafel ligt en serieus is beoordeeld en de Kamer daarover is geïnformeerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarnaast of de stijgende bouw- en materiaalkosten worden meegenomen in het besluit om te starten met realisatie. Leiden de recente ontwikkelingen betreffende inflatie, stijgende materiaalkosten, stikstof en het vaker thuiswerken tot heroverwegingen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich ook af hoe het originele plan om de A27 te verbreden past binnen de afspraak van de Minister om water en bodem sturend te laten zijn bij ruimtelijke planvorming.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben nog enkele vragen en punten van kritiek op de wijze waarop de Minister de stikstofruimte voor dit Tracébesluit heeft gerealiseerd. Allereerst zijn deze leden het oneens

⁵ Hordijk stelde dat op 20km van de bron slechts 30% van de ammoniak is neergeslagen en 10% van de stikstofoxiden. Op een afstand van 250 km zou 80% van de ammoniak zijn neergeslagen en 40% van de stikstofoxiden.

met de Minister over het feit dat grote mobiliteitsprojecten als deze niet zouden hoeven worden meegenomen in de integrale afweging ten aanzien van stikstofbesparing van zowel mobiliteit als sector als van lokale afwegingen in gebiedsprocessen. Dit staat in de ogen van deze leden volledig los van het feit dat er een procedure bij de Raad van State loopt. Daar heeft de Minister zelf voor gekozen en hij heeft met het opstarten van die procedure zelf blijkbaar onvoldoende tijd genomen voor integrale afwegingen. Dit project heeft een blijvende, grote impact op de infrastructuur en de uitstoot daarvan in Nederland en dit handelen van de rijksoverheid doet het vertrouwen in de overheid ten aanzien van een rechtvaardige verdeling van de stikstoflast over sectoren geen goed. Wie houdt bij dat deze opgekochte agrarische stikstofruimte wordt verrekend met de doelstellingen van de agrarische sector voor reductie? Kan de Minister dit nagaan bij zijn collega? Is hij bereid dit Tracébesluit stil te zetten tot een integrale afweging, zowel in gebiedsproces als ten aanzien van de mobiliteitssector, is gemaakt?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben eerder in schriftelijke vragen over dit onderwerp de vraag gesteld of medeoverheden, waaronder de provincies Gelderland en Utrecht, door de Minister op de hoogte gesteld zijn van dit provinciegrens-overschrijdende extern salderen, aangezien dit de afspraak is, zoals blijkt uit het antwoord op Kamervragen van het lid Bisschop van 13 oktober 2020 (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 452). De Minister heeft daarop geantwoord dat beide provincies in een bestuurlijk gesprek op de hoogte zijn gesteld van de voorgenomen overeenkomsten. Het provinciebestuur in Gelderland antwoordt echter op de vragen over dit onderwerp: «Wij zien het elkaar als overheden niet vroegtijdig informeren over de aankoop van Gelderse agrarische bedrijven door het Rijk ten behoeve van infrastructuurprojecten als een ongewenste ontwikkeling. Mede als gevolg daarvan hebben provincies in 2020 het kabinet hun ongenoegen daarover kenbaar gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de afspraak dat wij vooraf bestuurlijk worden ingelicht ingeval een dergelijke handelwijze zich opnieuw zou voordoen. Die inlichtingen hebben wij niet ontvangen inzake de A27. Wij hebben de Minister van IenW nogmaals ons ongenoegen kenbaar gemaakt over de aankoop van Gelderse boerderijen voor nationale infrastructuurprojecten.»

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich het volgende af: hoe is het mogelijk dat de provincie Gelderland aangeeft dat er géén overleg heeft plaatsgevonden over het opkopen van de boerderijen ten behoeve van de A27, terwijl de Minister in antwoorden aan de Kamer aangeeft dat dit wel heeft plaatsgevonden? Hoe kan de Minister dit verklaren? Hoe gaat de Minister het bestuurlijk overleg hierover alsnog op korte termijn fatsoenlijk vormgeven? Wat gaat de Minister doen wanneer de provincie Gelderland ertoe besluit de vergunningen niet in te trekken? Hoe gaat de Minister dan compensatie vinden voor de benodigde stikstofruimte?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest dat er in de brief staat vermeld dat er door de regio gewerkt wordt aan een alternatief. Heeft de Minister inzage in het alternatief en wat is zijn oordeel erover tot dusver?

II Reactie van de bewindspersoon

Inleiding

Ik wil de leden van de fracties van D66, CDA, SP, PvdA, GL, PvdD, CU, BBB dankzeggen voor hun vragen en opmerkingen over de Nadere onderbouwing van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 35 925-A,

nr. 82). Met belangstelling is kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van deze fracties.

Hieronder ga ik in op de vragen die zijn voorgelegd. Bij de beantwoording daarvan volg ik zoveel mogelijk de volgorde van het verslag.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Alternatief

De leden van de D66-fractie vragen naar de laatste stand van zaken van de gesprekken met de stad en de provincie Utrecht over het alternatief. Wanneer verwacht de Minister hier meer over te kunnen melden? In hoeverre wordt hier een variant zonder vluchtstroken met permanent toezicht in meegenomen, zoals het geval is bij de nieuwe tunnel in de A2 bij Maastricht? Neemt de Minister daadwerkelijk alle denkbare alternatieven mee in het onderzoek? In hoeverre worden ook vraagreducerende maatregelen en een stimulans voor het gebruik van alternatieve modaliteiten betrokken bij het alternatief? Wordt het betalen naar gebruik bijvoorbeeld meegenomen? Wordt de vrachtwagenheffing meegenomen? Geldt dat ook voor de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: lenW) (Kamerstuk 33 118, nr. 234)? In een eerder schrijven stelt de Minister dat de effecten van de wegverbreding in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht in beeld zijn gebracht in het deelrapport Milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht Tweede Fase (2016) en later in de oplegnotitie Verkeer 2020. Ziet de Minister aanleiding voor het opnieuw in kaart brengen van de noodzaak voor de verbreding, gezien het feit dat op dat moment nog geen sprake was van (een voornemen tot) voornoemde maatregelen? Zo nee, hoe gaat hij die effecten dan meenemen?

Het alternatief wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Daarom kan er niet ingegaan worden op de planning en nu nog niet ingaan op de uitgangspunten die worden gehanteerd. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. In het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht wordt uitgegaan van de toenmalige actuele inzichten in (mobiliteits)gedrag voor onder andere thuiswerken en van vastgestelde maatregelen. Ten tijde van vaststelling van het TB was er nog geen zicht op betalen naar gebruik, Vrachtwagenheffing en Normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Daarom is dit in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht niet meegenomen.

Stikstof

De leden van de D66-fractie lezen dat met zo'n acht agrarische bedrijven overeenkomsten zijn gesloten om stikstofruimte voor de verbreding van de A27 te verkrijgen. Deze leden vragen de Minister te specificeren in hoeverre deze stikstofruimte toereikend is? Is er sprake van rechten die uitsluitend op papier werden of worden gebruikt? Zo ja, betekent dit in de praktijk dat de stikstofemissie zal toenemen en de natuur verder verslechtert? Hoe houdbaar acht de Minister dat?

In de Passende beoordeling 2022 is geconcludeerd dat voor drie Natura 2000-gebieden (Veluwe, Oostelijke Vechtplassen en Binnenveld) significant negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Om deze mogelijke effecten te mitigeren zijn overeenkomsten met acht agrarische bedrijven gesloten. Voor de mitigatie van mogelijke effecten op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen zijn twee agrarische bedrijven

ingezet, waardoor significante gevolgen alsnog konden worden uitgesloten. Ter mitigatie van mogelijke effecten op de N2000-gebieden Veluwe en Binnenveld is stikstofruimte ingezet van vier bedrijven in de directe omgeving van Rijkswegen A1 en A28. De inzet van deze stikstofruimte was echter niet afdoende om alle mogelijke effecten te mitigeren. Voor vier van de vijf habitattypen is in de passende beoordeling geconcludeerd dat na saldering significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen niet zijn uit te sluiten.⁶ Deze mogelijke negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen moeten daarom worden gecompenseerd. De compenserende maatregelen worden beschreven in de Oplegnotitie Compensatieplan Veluwe Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022. Voorts is enkel stikstofruimte ingezet die het gevolg is van de feitelijk gerealiseerde capaciteit (gerealiseerde stallen) van saldogevers. Daarnaast zijn enkel overeenkomsten gesloten met bedrijven die recentelijk nog een representatieve hoeveelheid dieren hadden staan. Het gaat dus niet om stikstofruimte van bedrijven die uitsluitend op papier werden of worden gebruikt.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak dat de Minister voornemens is in overleg te treden met de regio over een eventueel alternatief plan. Als de regio Utrecht met een redelijk alternatief komt voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd, dan komt dat alternatief er, als het aan deze leden ligt. Deze leden vragen de Minister wel scherp te kijken naar de verkeersveiligheid in dit alternatieve plan. Deze leden vragen dan ook of het ministerie de Kamer op de hoogte wil houden van de ontwikkelingen rondom een alternatief plan, in het bijzonder rondom de verkeersveiligheid.

Als de regio een alternatief gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. Het project A27/A12 Ring Utrecht heeft o.a. als doelstelling de verkeersveiligheid te verbeteren. Als het alternatief de problematiek op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op gelijkwaardige wijze oplost kan het Tracébesluit worden aangepast.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om aan te geven hoe de samenwerking met de regio Utrecht verloopt als het gaat om de alternatieve invulling ten aanzien van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak. In een eerder stadium heeft de Minister in antwoord op Kamervragen van de SP-fractie aangegeven dat de regio nadrukkelijk in staat zal worden gesteld om met een eigen voorstel te komen dat kan rekenen op draagvlak in de regio, zoals ook is opgenomen in het Coalitieakkoord. De Minister heeft daarbij geen termijn of deadline genoemd. Voor dat laatste valt iets te zeggen. Het ontwerpen en doorberekenen van een dergelijk grootschalig project vergt immers veel tijd, afstemming en ambtelijke capaciteit. Maar het zorgt voor veel onduidelijkheid dat er tegelijkertijd nog steeds wordt doorgewerkt aan de «oude» plannen waarbij verbreding met meer rijstroken de enige optie lijkt te zijn. Daardoor is bij velen het beeld ontstaan van het kabinet als een doordenderende trein met als enige bestemming meer asfalt, terwijl de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave met de beschikbare budgetten ook gezocht kan worden in meer ov of andere spreiding van mobiliteit. In actualisaties zijn weliswaar nieuwe flora- en faunabeschermende maatregelen opgenomen om

⁶ Zie Passende beoordeling 2022, blz. 241. Zie Bibliotheek – A27/12 Ring Utrecht (a27a12ringutrecht.n).

stikstofgevoelige natuur op Veluwe te ontzien, maar de kern van het plan blijft overeind en daarmee ook de aantasting van Amelisweerd. Kan de Minister hierop reageren?

Het alternatief wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Daarom kan er niet ingegaan worden op de planning. Het overleg over het alternatief verloopt in een goede samenwerking en vertrouwen. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. Met het oog op de bereikbaarheidsopgave voor de regio Utrecht, de doelstelling voor de verkeersveiligheid en omdat er thans geen concreet gelijkwaardig alternatief voorhanden is, wordt de lopende procedure bij de Raad van State niet afgebroken. Op dit moment ligt het Tracébesluit, de beroepen tegen Tracébesluit en het verweer bij de Raad van State. De Raad van State bepaalt nu de vervolgstappen en het tijdsplan. Daar kan en wil ik niet in treden. Als het alternatief de problematiek op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op gelijkwaardige wijze oplost kan het Tracébesluit worden aangepast. Het gaat om een omvangrijke realisatie-opgave en daarom zal de schop niet direct in de grond gaan. Het Tracébesluit zal niet worden uitgevoerd voor een besluit over een alternatief is genomen.

De leden van de SP-fractie vernemen verder graag hoe de alternatieve invulling van de Utrechtse decentrale overheden uiteindelijk zal worden beoordeeld, en door welke (politieke) organen. De Minister benoemt in zijn brief van 23 augustus jl. opnieuw dat het Tracébesluit kan worden gewijzigd indien het alternatief van de regio gelijkwaardig is. Op basis van welke criteria is de Minister voornemens te toetsen of er sprake is van een gelijkwaardig plan? Deze leden zijn van mening dat het begrip «gelijkwaardig» zeer multi-interpretabel is. Gaat het dan om bijvoorbeeld het aantal af te leggen autokilometers of het aantal kilometers asfalt? Of komt de totale mobiliteitsopbrengst van alle verkeersmodaliteiten centraal te staan? Of de milieuwinst die andere mobiliteitskeuzes kunnen opleveren? Graag een toelichting van de Minister hierop. Verder verwachten deze leden een uitgebreide reactie van de Minister op het nieuws dat varianten met een «kleine verbreding», met minder aantasting van de natuur bij Amelisweerd niet serieus zijn bestudeerd en achtergehouden tijdens de vorige kabinetstermijn. Klopt het dat deze variant in ambtelijke adviezen als verkeersveilig werd beoordeeld en waarom is er voor gekozen om deze niet extern te delen?

Als de regio een alternatief gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. Het project A27/A12 Ring Utrecht heeft doelstellingen voor veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze zijn uitgewerkt in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht en de onderbouwende stukken bij het Tracébesluit. Deze zullen bij de beoordeling centraal staan. In de media is aangegeven dat na vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht in 2019 serieuze alternatieven voor de verbreding van de A27 terzijde zouden zijn geschoven. Specifiek een alternatief met 12 rijstroken, zonder vluchtstroken. Dit beeld herkent het ministerie niet. In 2019 is het Tracébesluit vernietigd op het aspect stikstof. Daarna heeft een analyse plaatsgevonden wat dit betekent voor het besluit en op welke wijze dit hersteld kan worden. Daarbij is bekeken of de uitgangspunten, zoals vastgesteld in overeenstemming met de Kamer nog actueel waren. Uit de analyse bleek dat dit het geval was en dat vast gehouden kon worden aan het Tracébesluit en andere varianten dus niet hoefden te worden uitgewerkt. De Kamer is op 1 oktober 2019 geïnformeerd over de keuze om vast te houden aan het Tracébesluit en het besluit te repareren op het

punt van stikstof⁷. De weg wordt (onder andere) verbreed om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit had toen (en nog steeds) een groot belang. Daarom is in de analyse ook naar dit punt gekeken. Daarbij zijn elementen die onder andere in zienswijzen zijn aangedragen, zoals een variant met smallere rijstroken en zonder vluchtstroken, die in het artikel van het AD wordt genoemd, bekeken. De onafhankelijke Commissie Schoof, mede op verzoek van de Kamer ingesteld, heeft eerder geconcludeerd dat een verbreding met 2x6 rijstroken en zonder vluchtstroken geen uitzicht geeft op een verkeersveilige situatie. De variant voldoet om die reden niet aan de doelstelling de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is daarom niet geadviseerd, of besloten, deze variant uit te werken naar een alternatief. Aan de media verstrekte stukken, waaronder de uitgevoerde analyse, zijn openbaar beschikbaar op «open.rws.nl».

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA- fractie

De leden van de PvdA-fractie lezen in het Tracébesluit dat ter compensatie van stikstofuitstoot bovenop de eerdere opkoop van gebieden op de Veluwe nu nóg meer grond (2.000 m²) wordt opgekocht. Deze leden zijn van mening dat dit oneerlijk is voor het gebied, aangezien er al veel gevraagd wordt van de Veluwe in de strijd tegen de overmatige stikstofuitstoot, en de nadelige effecten van het project A27/A12 als gevolg van toegenomen verkeer hier ook al landen. Terwijl de activiteit waar de compensatie voor dient ver weg van de Veluwe plaats vindt. Deze leden vragen de Minister nader toe te lichten waarom er is gekozen voor extra compensatie ver van de A27/A12 vandaan in plaats van de pijn van de compensatie ook daar te laten vallen. Gaat de Minister zich wel aan alle beleidsregels van de provincie Gelderland houden wat betreft bijvoorbeeld de sloop van stallen? Deze leden zouden ook van de Minister willen weten of het feit dat extra compensatie nodig is, niet een duidelijk signaal is dat dit project de grenzen van wat de omgeving aan kan overschrijdt. Wat wordt er, naast natuurcompensatie, gedaan aan maatschappelijke compensatie voor de bewoners van de Veluwe?

In de Passende beoordeling 2022 is geconcludeerd dat ondanks de inzet van stikstofruimte van bedrijven, waaronder zes bedrijven in de directe omgeving van Rijkswegen A1 en A28, depositiebijdragen als gevolg van het project Ring Utrecht niet geheel gesaldeerd worden. In de nabije omgeving van deze twee Rijkswegen liggen vijf verschillende habitattypen. Voor vier van de vijf habitattypen is geconcludeerd dat significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen niet zijn uit te sluiten. Deze mogelijke negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen dienen gecompenseerd te worden. Vanuit de natuurregelgeving verdient het de voorkeur om de compensatiemaatregelen toe te passen in of dichtbij het betrokken Natura 2000-gebied dat mogelijk significante gevolgen ondervindt, op een locatie waar de omstandigheden bevorderlijk zijn voor het welslagen van de compensatiewerkzaamheden. De compensatielocaties liggen binnen hetzelfde Natura 2000-gebied als waar het effect optreedt: de Veluwe. De compenserende maatregelen herstellen ruimschoots de ecologische functies en structuur van de habitattypen waar mogelijk significante gevolgen niet zijn uit te sluiten ten gevolge van het project.

Wat betreft extern salderen geldt dat sommige bedrijven geheel worden opgekocht (dus met huiskavel, erf, stallen en weilanden) en bij anderen alleen een overeenkomst is gesloten waarin is overeengekomen dat activiteiten geheel of gedeeltelijk worden beëindigd en de vergunning geheel of gedeeltelijk wordt ingetrokken. In het laatste geval is het aan de eigenaar om te bepalen wat er verder met het bedrijf gebeurt binnen de

⁷ Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 187

geldende wet- en regelgeving en met inachtneming van de overeenkomst dat de stikstof-emitterende activiteit niet wordt voortgezet of wordt beperkt. Daarom is in de overeenkomsten geen sloopverplichting opgenomen. Het feit dat conform de geldende regelgeving compenserende maatregelen zijn getroffen, betekent niet dat het project grenzen overschrijdt. Het geeft aan dat zorgvuldig en gedegen onderzoek is gedaan naar de mogelijke effecten van het project en dat is gezocht naar mogelijkheden om die effecten te voorkomen. Waar dat niet mogelijk bleek, zijn compenserende maatregelen getroffen. Verder zijn er geen andere maatschappelijke effecten voor bewoners van de Veluwe bekend waarvoor compensatie nodig is.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in het aangepaste Tracébesluit staat dat het doel van de wegverbreding is om het aantal files te verminderen rondom Utrecht en daarmee congestiekosten voor het hele land te verminderen. Echter constateren de leden ook dat het verbreden van wegen op de lange termijn files niet vermindert. De leden vragen de Minister nader toe te lichten wat volgens hem de effecten van het project A27/A12 op de lange termijn zullen zijn.

In de diverse stadia van de planuitwerking zijn verkeerskundige analyses uitgevoerd om het probleemoplossend vermogen in beeld te brengen en keuzes te onderbouwen. Bij het TB 2020 is daarvoor ook het effect van het project op de lange termijn in beeld gebracht. Er is een oplegnotitie Verkeer opgesteld met verkeersprognoses voor 2040⁸. Deze studie geeft aan dat het effect van het project A27/A12 Ring Utrecht is dat de congestie op het projecttracé met 61% wordt gereduceerd. Hierbij is een toename van verkeer op het hoofdwegennet meegenomen. De verkeersstudie geeft daarnaast aan dat de verwachting is dat zonder het project het jaarlijkse aantal ongevallen ten opzichte van de huidige situatie sterk zal stijgen en dat met het project de verkeersveiligheid zal verbeteren.

Vragen en opmerkingen van de leden van de Groenlinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren zeer dat de Minister ervoor heeft gekozen om het geüpdatete Tracébesluit voor de A27 verbreding door te zetten. Klimaat, stikstof, de rijksfinanciën, een gewijzigde verkeersprognose, een kilometerheffing die eraan komt, een alternatief dat wordt uitgewerkt, genoeg redenen om af te zien van dit besluit. De Minister beroept zich op het niet kunnen pauzeren van de procedure, maar is dit zo? Is er geen mogelijkheid tot uitstel voor dit traject? Waarom wordt de Raad van State niet verzocht om uitstel, zoals bij andere procedures vaker is gedaan? En waarom zou de Minister dit plan überhaupt willen doorzetten als er een veel beter alternatief in de maak is en de noodzaak tot verbreding overtuigend niet meer aanwezig is?

Het alternatief wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Daarom kan er niet ingegaan worden op de planning. Overleg over een alternatief verloopt in een goede samenwerking en vertrouwen. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. Met het oog op de bereikbaarheidsopgave voor de regio Utrecht, de doelstelling voor de verkeersveiligheid en omdat er thans geen concreet gelijkwaardig alternatief voorhanden is, wordt de lopende procedure bij de Raad van State niet afgebroken. Op dit moment ligt het Tracébesluit, de beroepen tegen Tracébesluit en het verweer bij de Raad van State. De Raad van State bepaalt nu de vervolgstappen en het tijdsplan. Daar kan en wil ik niet in treden.

⁸ Zie Bibliotheek – A27/12 Ring Utrecht (a27a12ringutrecht.nl).

De leden van de GroenLinks-fractie zijn nooit voor deze snelwegverbreiding geweest, zeker niet zo breed, zo duur en door een zo kostbaar groengebied als Amelisweerd. Snelwegverbreidingen hebben tot nu toe altijd geleid tot meer verkeer. Wat deze leden betreft moeten we de groei van het wegverkeer juist afremmen in plaats van faciliteren. Klimaat, energie, leefbaarheid, ruimte, volksgezondheid, bereikbaarheid en natuur, allemaal redenen om de groei van het wegverkeer te willen afremmen. En ook allemaal redenen die nu stuk voor stuk belangrijker én urgenter zijn dan het bestrijden van een niet-bestaande file, waarvan we het ontstaan ooit in de toekomst, met andere middelen kunnen en moeten voorkomen.

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag van de Minister willen weten waarom voor de noodzaak voor verbreding het Nederlands Regionaal Model (NRM) 2020-model is gebruikt, dat uitgaat van een veel te hoge verkeersgroei. Het is niet voor niets dat in de update, het NRM2021-model, de schattingen juist veel lager zijn uitgevallen, waardoor zelfs bij ongewijzigd beleid er geen rechtvaardiging voor verbreding meer is. Tegelijkertijd valt op dat voor de stikstofemissies en geluidsoverlast wél het NRM2021-model is gebruikt. De lagere verkeersprognoses helpen natuurlijk bij het verkrijgen van een vergunning, maar dan zijn de leden van de GroenLinks-fractie wel benieuwd wat de Minister dan denkt dat het gaat worden: veel verkeersgroei of weinig? Het kan niet beide. En als de noodzakelijke verkeersbeperkende maatregelen uitblijven of niet effectief blijken, moet dan niet gewoon die hogere emissie worden vergund? Denkt de Minister dat de Raad van State het acceptabel vindt om voor de verantwoording van de noodzaak NRM2020 als norm te gebruiken en voor milieuvervuiling NRM2021?

Dit is nu onderdeel van de procedure bij de Raad van State. Daarom kan ik hier niet op reageren.

Voor de onderbouwing van de gevolgen van de natuur wordt gebruik gemaakt van de standaardrekenmethode luchtkwaliteit 2 (SRM2), dat een groot voordeel geeft aan verkeersemissies. Deze leden willen graag weten waarom de Minister denkt dat dit (technisch) stand zal houden. Welke reden heeft de Minister om aan te nemen dat SRM2 de depositie (niet de concentratie, die is veel minder relevant) beter weergeeft dan het Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS)? En waarom is geen gebruik gemaakt van OPS terwijl dat een beter beeld van de depositie geeft, zoals Minister Schouten in 2020 aan de Kamer schreef?

Dit is nu onderdeel van de procedure bij de Raad van State. Daarom kan ik hier inhoudelijk niet op reageren. Overigens wordt wegverkeer in AERIUS Calculator doorgerekend met een combinatie van SRM2 en OPS. De modellering in SRM2 is specifiek voor de emissiebron wegverkeer ontwikkeld en houdt rekening met de invloed van specifieke wegkenmerken op de verspreiding, zoals de hoogte en diepteligging van de weg en de aanwezigheid van geluidsschermen. Deze methode is geschikt voor berekeningen binnen 5 kilometer van de weg. Het OPS-model wordt gebruikt voor het berekenen van de depositiebijdrage van wegverkeer tussen 5 en 25 kilometer van de weg. In tegenstelling tot wat wordt aangegeven in de vraag, heeft Minister Schouten diverse keren aan de Kamer geschreven dat SRM2 beter geschikt is dan OPS voor het berekenen van depositiebijdragen van wegverkeer bij projectspecifieke berekeningen, zie bijvoorbeeld Kamerstuk 35 334, nr. 132 en Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 450.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn zeer benieuwd hoe het faciliteren van een toename van de stikstof en CO₂-emissies zich verhoudt tot de forse reductiedoelstellingen waaraan de Minister zich heeft gecommit-

teerd. Als de mobiliteitssector 50% emissiereductie op NO₂ moet bewerkstelligen, zal groei van de verkeersemissies moeten leiden tot het vrijwel beëindigen van lucht en scheepvaart. Is dat reëel en wenselijk? Hoe kijkt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dan in dat kader aan tegen het eerdere Remkes-advies «Niet alles kan»? Hoe «kan» de totale Nederlandse verkeersgroei die de A27 Amelisweerd noodzakelijk zou maken, binnen de stikstofopdracht passen? Als de verkeersgroei wordt gerealiseerd/niet voorkomen, die de verbreding van de A27 noodzakelijk maakt, tot hoeveel extra NO₂-emissie leidt deze dan in totaal? En welk aandeel hiervan wordt gecompenseerd door de opkoop van de Gelderse boerderijen? De opgekochte emissierechten worden voor 30% afgeroomd. De leden van de GroenLinks-fractie willen weten of deze 30% afroaming daadwerkelijk ten goede komt aan de natuur en of dit ook leidt tot natuurverbetering. Of is dit vooral een rekenmarge om tegenvallers op te vangen en zo de compensatie meer solide en minder kwetsbaar te maken? In antwoord op eerdere vragen heeft de Minister de Kamer laten weten dat de aankoop van stikstofrechten door de uitkoop van een aantal boeren «mondeling is meegedeeld» aan de betrokken provincies. Is dit ook terugkijkend de beste manier om met een dergelijk gevoelig en bestuurlijk precair onderwerp om te gaan? Is de Minister ervan overtuigd dat de provincies dit als bestuurlijk collegiaal en redelijk ervaren? Is dit een model voor hoe we ook in toekomst de stikstofbelangen tussen provincies en departementen regelen?

Het kabinet vindt het van groot belang dat alle sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek. In de Kamerbrief van 9 september 2022 (Kamerstukken 33 576 en 35 334, nr. 322) heeft de Minister voor Natuur en Stikstof toegelicht hoe het kabinet begin 2023 zal komen met indicatieve NO_x-emissiereductiedoelen voor onder andere de sectoren industrie (en energie) en mobiliteit, gebaseerd op de Klimaat- en energieverkenning en Emissieramingen Luchtverontreinigende Stoffen 2022 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), die eind dit jaar/begin 2023 verschijnen. Deze rapporten geven per sector inzicht in het verwachte percentage waarmee de NO_x-emissies over de periode 2018–2030 zullen afnemen. In de PBL-prognoses wordt rekening gehouden met de uitvoering van het MIRT-programma en dus het Tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht.

Uit de Emissieregistratie van het RIVM blijkt dat de NO_x-emissies door wegverkeer tussen 2010 en 2018 zijn gedaald met ongeveer 30%, ondanks de toename van het totaal aantal gereden kilometers. Uit laatste ramingen van het PBL volgt dat de stikstofemissies van wegverkeer richting 2030 verder zullen dalen ⁷. Tussen 2018 en 2030 voorziet PBL een daling van de totale NO_x-emissies door wegverkeer met ruim 50%, waarbij op voorhand ook rekening is gehouden met de realisatie van wegenprojecten uit het MIRT. Deze PBL-ramingen vormden ook de basis voor het eindadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek onder voorzitterschap van de heer Remkes, waarin is geadviseerd om de diffuse deken van stikstofdeposities aan te pakken met generiek beleid per sector. Daarbij is aangegeven dat voor het wegverkeer geen generieke aanvullende maatregelen genomen hoeven te worden, omdat in het basispad tot 2030 al een emissiereductie van 52% wordt gerealiseerd.

Voor MIRT-projecten wordt niet per project in beeld gebracht tot hoeveel NO_x-emissie deze projecten in totaal leiden. Om inzicht te krijgen in de emissie- en depositieverandering als gevolg van de realisatie van MIRT-projecten is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een analyse uitgevoerd naar de ontwikkeling van de emissies en deposities van wegverkeer in 2018 en 2030. Uit dit onderzoek blijkt dat de totale depositiebijdrage van wegverkeer in 2030 gemiddeld 19 mol/ha/jaar lager

is dan de depositiebijdrage in 2018, rekening houdend met de verschoning van het wagenpark en de realisatie van de 18 beschouwde MIRT-projecten. De gemiddelde totale bijdrage van alle MIRT-projecten (waarover nu nog geen onherroepelijk besluit is genomen) in 2030 is 0,7 mol/ha/jaar. Zonder de realisatie van de MIRT-projecten zou de gemiddelde daling tussen 2018 en 2030 uitkomen op 19,7 mol/ha/jaar. In deze analyse is geen rekening gehouden met mitigerende maatregelen.

Extern salderen vindt plaats binnen de kaders van het kabinetsbeleid en de interbestuurlijke beleidsafspraken. Het uitgangspunt dat daarbij gehanteerd wordt, is de vergunde «feitelijk gerealiseerde capaciteit». Bij een veehouderij betekent dit dat de stallen nog aanwezig zijn op het moment van het sluiten van de overeenkomst. Van de depositie als gevolg van de vergunde, feitelijk gerealiseerde capaciteit wordt minimaal 30% afgeroomd, die ten goede komt aan de natuur. Het doel van het uitgaan van de vergunde, feitelijk gerealiseerde capaciteit en de 30% afroming is om feitelijke depositiestijgingen als gevolg van extern salderen tegen te gaan. Aanvullend op deze interbestuurlijke afspraken is voor het Tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht bij twee van de zes bedrijven meer afgeroomd» dan 30% – namelijk respectievelijk 40% en 50% – omdat 30% afroming niet afdoende bleek om een stijging van de depositie en daarmee een mogelijke verslechtering te voorkomen. Overigens wordt daarnaast in grote delen van het onderzoeksgebied meer depositie weggenomen dan het project toevoegt.

Er is conform beleidsafspraken contact met betrokken provincies gelegd. Aanvullend op deze afspraken is aan de provincie Gelderland vooraf een lijst met bedrijven voorgelegd. De provincie heeft vervolgens aangegeven welke bedrijven benaderd konden worden en welke niet. Omdat steeds bij ieder onderwerp in overleg wordt bepaald welke contactvorm wenselijk is, kan hier geen model voor de toekomst uit worden gehaald.

Ten slotte hebben de leden van de GroenLinks-fractie nog enkel vragen over de ADC-toets. Om te beginnen over de A van alternatief. Hoe denkt de Minister dat het niet hebben van een alternatief voor verbreding wordt gezien als al ruim tien jaar hele redelijke en onderbouwde alternatieven zijn aangedragen en de regio op dit moment een nieuw alternatief binnen de bak uitwerkt? Nog maar eens afgezien van de timing en de procedure, is er dan toch nooit sprake van het niet hebben van een alternatief? En is een afname van (de groei van) de verkeersvraag niet ook een alternatief in de zin van een ADC-toets? Zou een kilometerheffing naar tijd en plaats, zoals andere landen die hebben en die aantoonbaar sturend werken op de verkeersvraag, niet een veel snellere goedkopere en duurzamere oplossing zijn om mogelijke fileknelpunten te voorkomen? Dat een deel van de Kamer dit niet ziet zitten, kan geen reden zijn dat het niet wordt/is onderzocht als een alternatief voor verbreding. Heeft de Minister hier een onderbouwing voor?

Dit is nu onderdeel van de procedure bij de Raad van State. Daarom kan hier niet op gereageerd worden. Overigens is in het kader van de Tracéprocedure een uitgebreid besluitvormings- en participatieproces gevolgd. Voor vaststellen van de voorkeursvariant is ook uitvoering met de Kamer gesproken.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD- fractie

De leden van de PvdD-fractie vragen de Minister om dit besluit per direct terug te draaien en af te zien van de wegverbreding. Daartoe zijn legio redenen. Allereerst de klimaatcrisis. Die vraagt om indringende maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen zo snel als mogelijk zo ver als mogelijk te reduceren. Het behoud van een stabiele leefomgeving staat op

het spel. Deze leden vinden het onverantwoord daar meer risico mee te nemen dan nu al gebeurt. Het voornemen van deze Minister om meer snelweg aan te leggen ten koste van bijzondere natuur, staat daarmee ook diametraal tegenover de klimaat- en natuurambities die de Minister in woorden belijdt. De nood is hoog. In de woorden van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties; «The window to prevent the worst impacts of the climate crisis is closing fast»⁹. Het besluit van de Minister draagt juist bij aan een verergering van het probleem. Deze leden vinden dat roekeloos en onverantwoord en vragen de Minister daarom uit te leggen hoe zijn besluit zich verhoudt tot de genoemde klimaatcrisis.

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 desondanks 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.

De leden van de PvdD-fractie noemen ten tweede de natuur- en biodiversiteitscrisis. Ook die crisis vraagt om indringende maatregelen waarmee de uitstoot en depositie van stikstofverbindingen drastisch vermindert. Het voorliggende voorstel verergert die crisis door meer uitstoot mogelijk te maken (met het verbreden van de snelwegen) en maakt het moeilijker voor het kabinet om vast te houden aan de gekozen oplossing die zich vooral richt op vrijwillige opkoop. Erkent de Minister dat door nu, voor een wegproject, veehouders uit te kopen die vrijwillig willen stoppen het oplossen het stikstofprobleem op vrijwillige basis moeilijker is geworden? Waarom besluit hij daar dan toch toe? Heeft de Minister ruggespraak gehad met de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), verantwoordelijk voor de natuurbescherming en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), verantwoordelijk voor de woningbouw? Wat vonden zij ervan dat het besluit van de Minister om de snelweg te verbreden hun opgave om de natuur te beschermen en woningen te bouwen nog moeilijker gaat maken?

Het Ministerie van IenW heeft voor het project A27/A12 Ring Utrecht overeenkomsten gesloten met agrarische bedrijven die hun vergunde activiteiten vrijwillig willen aanpassen of beëindigen. Daarmee is het oplossen van het stikstofprobleem op vrijwillige basis niet moeilijker geworden. Als overheid staan we voor de realisatie van meerdere maatschappelijke opgaven in het fysieke domein. Daarover heb ik geregeld contact met de bewindspersonen van LNV en VRO. Ook over dit specifieke project heb ik met deze en andere bewindspersonen in het kabinet gesproken. Daarbij merk ik op dat het project ook nodig is voor de bereikbaarheid van (nog te bouwen) woningen. Verder zet ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich al geruime tijd in voor een 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. Deze maatregelen zijn echter in beginsel niet inzetbaar als mitigerende maatregel in het kader van toestemmingverlening. De reductie van

⁹ <https://press.un.org/en/2022/sgsm21320.doc.htm>

stikstofuitstoot en -depositie dankzij deze maatregelen komt, op een enkele uitzondering na, volledig ten goede aan de verbetering van de natuur.

De leden van de PvdD-fractie benoemen als derde reden waarom deze wegverbreding overbodig is, het gebrek aan noodzaak. Meer asfalt is eigenlijk nergens nodig, maar dat slechts een klein deel van dit traject ook maar net de jaarlijkse top vijftig van files haalt, is voor deze leden tekenend. Zij vragen de Minister waarom hij desondanks denkt dat het nodig is om juist hier met prioriteit meer asfalt aan te leggen? Zeker gegeven het feit dat al bekend is dat we het aantal auto's in Nederland zullen moeten verminderen omdat (fair share naar rato) er onvoldoende grondstoffen zijn om alle auto's te elektrificeren. Kan de Minister aan deze leden bevestigen dat een verbreding totaal overbodig is wanneer het aantal auto's zou worden teruggebracht van de huidige 8,9 miljoen naar de ongeveer 1 miljoen die op basis van een fair share grondstoffen verdeling in Nederland kunnen rijden? Andere redenen, zoals verlies van historische natuur, gezondheid van omwonenden, grondstoffengebruik, grondwaterproblematiek en kosten zijn ook elk op zichzelf redenen om deze wegen niet te verbreden. Deze leden vragen de Minister waarom hij toch zo stug vasthoudt aan dit zinloze project?

De leden van de PvdD-fractie stellen zelfs dat, gegeven de noodzakelijke krimp van het aantal auto's, de overstap naar andere verkeersmodaliteiten en een afname van het aantal reizigerskilometers, op termijn een wegversmallingsplan onvermijdelijk is geworden. Waarom is de Minister niet met een dergelijk plan gekomen? Kan de Minister met een wegversmallingsplan komen? Zo nee, waarom niet?

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 de voorgenomen wegverbreding is ook de Uithoflijn gerealiseerd. In de besluitvorming over het Tracébesluit wordt uitgegaan van actuele verkeersprognoses. Deze prognoses gaan niet uit van reductie van het aantal auto's tot 1 miljoen. De doelstelling van het project is de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rond de weg te verbeteren. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht waarbij de weg niet wordt verbreed (bijvoorbeeld OV+++ en Kracht van Utrecht). Deze alternatieven voldeden niet aan de doelstellingen van het project voor de verbetering van de bereikbaarheid en/of verkeersveiligheid en leefbaarheid en/of waren niet constructief te realiseren. Het ligt daarom niet voor de hand dat de projectdoelstellingen bij een versmalling van de weg zijn te realiseren.

De leden van de PvdD-fractie hebben verder nog een aantal meer specifieke vragen. Zo vragen deze leden aan de Minister om te reageren op het nieuws dat er een variant is achtergehouden waarmee meer natuur behouden zou kunnen blijven.¹⁰ Waarom heeft de Minister die niet met de Kamer gedeeld? Waaruit bleek dat er, zoals de Minister stelt, een onveilige situatie zou ontstaan? Zou de «onveilige» situatie niet gewoon te

¹⁰ <https://www.gelderlander.nl/utrecht/verbreding-a27-kamerleden-schrikken-van-geheime-variant-die-utrechts-bos-spaart~a2b728a3/>

voorkomen zijn geweest door minder banen aan te leggen of bijvoorbeeld de snelheid te verlagen? Waarom heeft de Minister dit niet aan de Kamer voorgelegd?

Er wordt gerefereerd aan een bericht in de Gelderlander. In het bericht wordt aangegeven dat na vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht in 2019 serieuze alternatieven voor de verbreding van de A27 terzijde zouden zijn geschoven. Specifiek een alternatief met 12 rijstroken, zonder vluchtstroken. Dit beeld herken het ministerie niet. In 2019 is het Tracébesluit Ring Utrecht vernietigd op het aspect stikstof. Daarna heeft een analyse plaatsgevonden wat dit betekent voor het besluit en op welke wijze dit hersteld kan worden. Daarbij is bekeken of de uitgangspunten zoals vastgesteld in overeenstemming met de Kamer nog actueel waren. Uit de analyse bleek dat dit het geval was en dat andere varianten dus niet hoefden te worden uitgewerkt en vast gehouden kon worden aan het TB. De Minister heeft de Kamer geïnformeerd over de keuze om vast te houden aan het TB en het besluit te repareren op het punt van stikstof (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 187). De weg wordt (onder andere) verbreed om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit had toen (en nog steeds) een grote urgentie. Daarom is in de analyse ook naar dit punt gekeken. Daarbij zijn elementen die onder andere in zienswijzen zijn aangedragen zoals een variant met smallere rijstroken en zonder vluchtstroken die in het artikel van het AD wordt genoemd bekeken. De onafhankelijke Commissie Schoof, mede op verzoek van de Kamer ingesteld, heeft eerder geconcludeerd dat een verbreding met 2x6 rijstroken met o.a. ontbreken van vluchtstroken geen uitzicht geeft op een verkeersveilige situatie. De variant voldoet daarom niet aan de doelstelling de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is daarom niet geadviseerd, of besloten, deze variant uit te werken naar een alternatief. In verschillende van de varianten en alternatieven die in beeld zijn gebracht zijn snelheidsverlagingen onderzocht. In deze varianten en alternatieven (met en zonder snelheidsverlaging) konden niet zowel de doelstellingen van het project worden bereikt, als aantasting van Amelisweerd worden voorkomen.

Waarom blijft de Minister vasthouden aan de stelling dat dit project nodig is vanwege «dwingende redenen van groot openbaar belang»? Waarop baseert de Minister zijn inschatting dat dit besluit stand zal houden bij de rechter? Heeft de Minister er bij stilgestaan dat met dit plan de luchtkwaliteit verder zal verslechteren en dat dit gezondheidsschade veroorzaakt in de omgeving? Kan de Minister bij zijn reactie ook betrekken dat in een prejudiciële vraag bij het Europese Hof werd geoordeeld dat lidstaten verantwoordelijk zijn voor de gezondheidsschade die zij veroorzaken door de luchtvervuiling niet aan te pakken en zelfs kunnen worden gedwongen tot het betalen van schadevergoedingen¹¹? Hoeveel aan gezondheidschadevergoeding denkt de Minister dat de Staat later zal moeten betalen omdat hij nu dit Tracébesluit vaststelt? Heeft de Minister de uitzending «Nederland is Vol» over verkeer gezien, waarin pijnlijk duidelijk werd hoe gezondheidsschade door luchtvervuiling ervoor zorgt dat een jong meisje meerdere keren op de intensive care is beland? Vindt de Minister dit soort gezondheidsschade acceptabel?¹² Zo ja, is hij bereid dat uit te gaan leggen bij jonge kinderen in Lunetten of op de scholen die binnen een kilometer van het traject liggen?

¹¹ <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=258884&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3901192>

¹² https://www.npostart.nl/nederland-is-vol/09-10-2022/BV_101408868

Het project A27/A12 Ring Utrecht heeft als doel op een verkeersveilige manier de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Ik heb kennis genomen van de uitzending «Nederland is Vol» over verkeer. Het kabinet streeft ernaar om kinderen in Nederland een gezonde leefomgeving te bieden, waarin zij gezond en veilig kunnen opgroeien. Ik zie de gezondheidseffecten van luchtvervuiling in Nederland, in het algemeen, maar zeker ook bij kinderen, als een belangrijke motivatie om werken aan het verder verbeteren van de luchtkwaliteit. Het is de inzet van het Rijk om stapsgewijs toe te werken naar de nieuwe WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit en te verkennen welke extra maatregelen daarvoor genomen kunnen worden (Rijk met gemeenten en provincies uit het Schone Lucht Akkoord) om zo verdere gezondheidswinst te realiseren. Daarnaast wordt ook in Europees verband ingezet op verdergaand Europees bronbeleid voor verschoning, omdat dit de meest kosteneffectieve is gebleken. In de besluitvorming over het project A27/A12 Ring Utrecht is het effect op luchtverontreinigende stoffen in beeld gebracht. In de MER en het deelrapport Tracébesluit Luchtkwaliteit¹³ is aangegeven dat het effect van het project in emissies van luchtverontreinigende stoffen door het auto- en vrachtverkeer gering is en ruim voldoet aan de Europese normen. Ook is aangegeven dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof landelijk verder dalen ten gevolge van onder andere vaststaand en voorgesteld beleid, lagere concentratiebijdragen uit het buitenland en schonere motoren van het wegverkeer. Het project leidt tot een afname van het aantal geluidgehinderden. De door de leden aangehaalde prejudiciële vraag gaat over een overschrijdingssituatie. Zoals hierboven is aangegeven is dat hier niet het geval.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister ook een update kan geven over het alternatief voor de verbreding waar aan gewerkt wordt. Wordt daarbij het hele projectgebied betrokken of alleen de strook nabij Amelisweerd? Hoe kan het dat er aan een alternatief gewerkt wordt terwijl de Minister zich beroept op de ADC-toets waarbij de A staat voor de verplichting te toetsen of er een alternatief is? Hoe kan de Minister een besluit nemen dat stelt dat er geen alternatief is terwijl er nog een alternatief wordt onderzocht? En is het toegestaan om de juridische routes van compensatie en (externe) saldering naast elkaar te doorlopen binnen één project? Zo ja, waar blijkt dat uit? Kan de Minister ook aangeven waar het alternatief aan getoetst gaat worden? Deelt hij de mening dat het onzinnig is om bijvoorbeeld de hoeveelheid auto's die kan passeren te gebruiken als indicator omdat dit voorbij gaat aan de mogelijkheden om te sturen op de hoeveelheid auto's die er gaan rijden? Waarom maakt de Minister zo weinig gebruik van de mogelijkheden die hem worden aangereikt om te sturen op minder autoverkeer en files, zoals het stimuleren van thuiswerken, gebruik van het ov of het introduceren van een spitsheffing en/of betalen naar gebruik?

In het besluitvormingsproces voor het project A27/A12 Ring Utrecht is geen ander alternatief in beeld gekomen waarmee de problematiek wordt opgelost. Het alternatief wordt thans opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Daarom kan er niet ingegaan worden op de planning en nu nog niet op de uitgangspunten die worden gehanteerd. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. 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 bereikbaar-

¹³ Zie Bibliotheek – A27/12 Ring Utrecht (a27a12ringutrecht.nl).

heidsproblematiek blijft desondanks 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.

De leden van de PvdD-fractie willen de laatste stand van zaken rondom de kosten weten. Zijn er signalen dat de kosten nog hoger gaan uitvallen? Wordt de twee miljard al overschreden? Vanaf welk moment vindt de Minister het niet meer waard om er nog meer geld in te stoppen? Of is dit een bodemloze put die volgestort blijft worden? Deelt u de mening dat de kosten en de baten van dit project allang niet meer positief uitvallen? Zo niet, op basis waarvan concludeert hij dat? Zo ja, waarom gaat hij er mee door?

Jaarlijks wordt met Prinsjesdag het actuele MIRT Projectenoverzicht, inclusief het taakstellend budget voor het hele project gepresenteerd. De opbouw van de kosten in relatie tot mogelijke risico's is marktgevoelige informatie en kan daarmee niet worden gedeeld.

De leden van de PvdD-fractie vragen tot slot de Minister nog naar een degelijke inhoudelijke onderbouwing voor de gebruikte afkapgrens van 25 kilometer. Gegeven de conclusies van de commissie-Hordijk achten deze leden het zeer onwaarschijnlijk dat een afkap van 25 kilometer stand gaat houden bij de rechter. De commissie onder leiding van de heer Hordijk stelt tenslotte dat na 20 kilometer slechts 10% van de stikstofoxiden is neergeslagen. Kan de Minister de Kamer informeren over de laatste stand van zaken in de Via15-rechtszaak, waarin deze afkapgrens voor het eerst ter discussie staat? Wanneer verwacht de Minister een definitieve uitspraak? Kan hij toezeggen geen nieuwe vertraging of uitstel meer te bepleiten? Kan de Minister verder ook reageren op de opmerking van de heer Remkes dat het één-op-één uitruilen van ammoniak en stikstofoxiden niet wenselijk is? Hoe verhouden het gebruik van de afkapgrens en het één-op-één uitruilen zich tot de verschillen in depositie zoals de commissie Hordijk die beschreef?¹⁴

Op 22 november 2022 is de zitting over het project ViA15 bij de Raad van State. In de regel komt de uitspraak binnen 6 weken, met een uitstelmogelijkheid van nog eens 6 weken. Dit is echter een termijn van orde. De Raad van State kan zelf bepalen dat voor de uitspraak meer tijd nodig is.

Naar aanleiding van het eindadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek is uw Kamer geïnformeerd over de voor- en nadelen van het apart registreren van NH₃ en NO_x en is de optie van een scheiding tussen NO_x en NH₃ mede in afstemming met het RIVM nader verkend. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie op dit eindadvies (Kamerstuk 35 334, nr. 133) is uit deze analyse naar voren gekomen dat een strikte scheiding van NO_x en NH₃ zowel voor- als nadelen kent. Een nadere scheiding van NO_x en NH₃ op de korte termijn zou de vergunningverlening onnodig compliceren, doordat deze twee stoffen apart beoordeeld moeten worden. Ook ontbreekt op dit moment de wetenschappelijke basis om voor elk habitatype het verschil in effect van stikstofoxide en ammoniak te kunnen kwantificeren om zo de kritische depositie waarde (KDW) te bepalen. Bij het vormgeven van de structurele aanpak stikstof is nadrukkelijk rekening gehouden met de verschillen in spreiding en eigenschappen van

¹⁴ Hordijk stelde dat op 20km van de bron slechts 30% van de ammoniak is neergeslagen en 10% van de stikstofoxiden. Op een afstand van 250 km zou 80% van de ammoniak zijn neergeslagen en 40% van de stikstofoxiden.

beide type emissies. In de structurele aanpak worden NO_x-emissies grotendeels door middel van generiek beleid gereduceerd. NH₃-emissiereductie vindt zowel door middel van generiek beleid als via de gebiedsgerichte aanpak plaats.

De depositiebijdrage per hectare van een individueel project buiten 25 kilometer is relatief klein, dat geldt zowel voor emissies van NO_x als NH₃. Het toerekenen van dusdanig kleine depositieveranderingen op een dergelijke afstand aan een individueel project is om technisch-modelmatige redenen bezwaarlijk. Een uitgebreide toelichting op de technisch-modelmatige argumenten voor een maximale rekenafstand van 25 kilometer is beschreven in het rapport van TNO dat als bijlage is meegestuurd bij de brief aan uw Kamer over de vervolgcacties naar aanleiding van het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (Kamerstuk 35 334, nr. 158).

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie- fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de gesprekken lopen met de regio over het regionale alternatief. Neemt de Minister daarin een proactieve rol? En kan de Minister inzicht geven in wanneer het alternatief gereed wordt geacht? En op wat voor gronden beoordeelt hij de gelijkwaardigheid van het voorstel? Deze leden vragen of de regionale partijen serieus de tijd krijgen om hun voorstel te ontwikkelen. De Minister geeft aan dat wanneer het Tracébesluit onherroepelijk is vastgesteld en het regionale alternatief nog niet klaar is, hij eerst met de regio in overleg zal treden. Kan de Minister beloven dat hij zal wachten met de eerste schop in de grond, totdat het regionale alternatief daadwerkelijk op tafel ligt en serieus is beoordeeld en de Kamer daarover is geïnformeerd?

Het alternatief wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Daarom kan er niet ingegaan worden op de planning en nu nog niet op de uitgangspunten die worden gehanteerd. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken. Als het alternatief de problematiek op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op gelijkwaardige wijze oplost kan het Tracébesluit worden aangepast. Het gaat om een omvangrijke realisatie opgave en daarom zal de schop niet direct in de grond gaan. Het Tracébesluit zal niet worden uitgevoerd voor een besluit over het alternatief is genomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarnaast of de stijgende bouw- en materiaalkosten worden meegenomen in het besluit om te starten met realisatie. Leiden de recente ontwikkelingen betreffende inflatie, stijgende materiaalkosten, stikstof en het vaker thuiswerken tot heroverwegingen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich ook af hoe het originele plan om de A27 te verbreden past binnen de afspraak van de Minister om water en bodem sturend te laten zijn bij ruimtelijke planvorming.

In de MIRT brief van 23 juni 2022¹⁵ bent u geïnformeerd over de effecten van prijsstijgingen. In de brief is aangegeven dat door RWS en ProRail zijn al diverse maatregelen genomen om de voortgang van de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te borgen. Ontwikkelingen zijn nog steeds gaande en daarmee is de situatie niet stabiel. De situatie en effecten worden nauwgezet geïnventariseerd en gemonitord. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet vol in op verduurzaming van de mobiliteit.

¹⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24

Dit gebeurt onder meer door 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. In de afweging rond het project zijn water en bodem in de overwegingen meegenomen¹⁶.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben nog enkele vragen en punten van kritiek op de wijze waarop de Minister de stikstofruimte voor dit Tracébesluit heeft gerealiseerd. Allereerst zijn deze leden het oneens met de Minister over het feit dat grote mobiliteitsprojecten als deze niet zouden hoeven worden meegenomen in de integrale afweging ten aanzien van stikstofbesparing van zowel mobiliteit als sector als van lokale afwegingen in gebiedsprocessen. Dit staat in de ogen van deze leden volledig los van het feit dat er een procedure bij de Raad van State loopt. Daar heeft de Minister zelf voor gekozen en hij heeft met het opstarten van die procedure zelf blijkbaar onvoldoende tijd genomen voor integrale afwegingen. Dit project heeft een blijvende, grote impact op de infrastructuur en de uitstoot daarvan in Nederland en dit handelen van de rijksoverheid doet het vertrouwen in de overheid ten aanzien van een rechtvaardige verdeling van de stikstoflast over sectoren geen goed. Wie houdt bij dat deze opgekochte agrarische stikstofruimte wordt verrekend met de doelstellingen van de agrarische sector voor reductie? Kan de Minister dit nagaan bij zijn collega? Is hij bereid dit Tracébesluit stil te zetten tot een integrale afweging, zowel in gebiedsproces als ten aanzien van de mobiliteitssector, is gemaakt?

Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht is in 2020 vastgesteld en daarvoor loopt op dit moment een beroepsprocedure bij de Raad van State. Het Tracébesluit is vastgesteld na een uitgebreide alternatievenafweging. De onafhankelijke Commissie Schoof, mede op verzoek van de Kamer ingesteld, heeft geconcludeerd dat bij de selectie van het voorkeursalternatief een zorgvuldig en uitgebreid besluitvormings- en participatieproces is gevolgd en dat de afgevalen alternatieven en varianten voldoende zijn bestudeerd. Voor vaststellen van de voorkeursvariant is uitvoerig met de Kamer gesproken. De bereikbaarheidsproblematiek blijft groot, evenals de noodzaak om te werken aan het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de leefbaarheid rondom infrastructuur. Intussen zijn begin 2021 naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State over het project A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) de uitgangspunten voor het berekenen van stikstofneerslag op Natura 2000-gebieden gewijzigd. Het te onderzoeken gebied voor stikstof (en daarmee de mogelijk te nemen maatregelen) is vergroot van 5 naar 25 km van het project en alle wegvakken met netwerkeffecten als gevolg van het project. Hierdoor was het noodzakelijk om het stikstofonderzoek te actualiseren naar de laatste inzichten en de geldende wet- en regelgeving. Begin 2023 komt het kabinet met indicatieve NO_x-emissiereductiedoelen voor onder andere de sectoren industrie en mobiliteit. Deze doelen zullen, tegelijkertijd met de regionale doelen voor NH₃, op 1 juli 2023 definitief worden vastgesteld. De Minister voor Natuur en Stikstof heeft uw Tweede Kamer op 9 september jl. geïnformeerd over het verdere proces om tot sectorale NO_x-emissiereductiedoelen te komen. Er is geen reden om bij het zoeken naar stikstofruimte schotten tussen sectoren op te werpen. Evenmin is er reden om het Tracébesluit ten behoeve van integrale of lokale afwegingen stil te zetten.

¹⁶ Zie Bibliotheek – A27/12 Ring Utrecht (a27a12ringutrecht.nl).

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben eerder in schriftelijke vragen over dit onderwerp de vraag gesteld of medeoverheden, waaronder de provincies Gelderland en Utrecht, door de Minister op de hoogte gesteld zijn van dit provinciegrens-overschrijdende extern salderen, aangezien dit de afspraak is, zoals blijkt uit het antwoord op Kamervragen van het lid Bisschop van 13 oktober 2020 (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 452). De Minister heeft daarop geantwoord dat beide provincies in een bestuurlijk gesprek op de hoogte zijn gesteld van de voorgenomen overeenkomsten. Het provinciebestuur in Gelderland antwoordt echter op de vragen over dit onderwerp: «Wij zien het elkaar als overheden niet vroegtijdig informeren over de aankoop van Gelderse agrarische bedrijven door het Rijk ten behoeve van infrastructuurprojecten als een ongewenste ontwikkeling. Mede als gevolg daarvan hebben provincies in 2020 het kabinet hun ongenoegen daarover kenbaar gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de afspraak dat wij vooraf bestuurlijk worden ingelicht ingeval een dergelijke handelwijze zich opnieuw zou voordoen. Die inlichtingen hebben wij niet ontvangen inzake de A27. Wij hebben de Minister van IenW nogmaals ons ongenoegen kenbaar gemaakt over de aankoop van Gelderse boerderijen voor nationale infrastructuurprojecten.»

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich het volgende af: hoe is het mogelijk dat de provincie Gelderland aangeeft dat er géén overleg heeft plaatsgevonden over het opkopen van de boerderijen ten behoeve van de A27, terwijl de Minister in antwoorden aan de Kamer aangeeft dat dit wel heeft plaatsgevonden? Hoe kan de Minister dit verklaren? Hoe gaat de Minister het bestuurlijk overleg hierover alsnog op korte termijn fatsoenlijk vormgeven? Wat gaat de Minister doen wanneer de provincie Gelderland ertoe besluit de vergunningen niet in te trekken? Hoe gaat de Minister dan compensatie vinden voor de benodigde stikstofruimte?

Ik kan enkel herhalen dat zowel de provincie Gelderland als de provincie Utrecht op de hoogte zijn gesteld van voorgenomen overeenkomsten met agrarische bedrijven. Ook nu al vindt geregeld bestuurlijk contact met de provincie Gelderland plaats. Gelet op het toetsingskader ziet het ministerie geen reden waarom een verzoek om een natuurvergunning in te trekken wordt geweigerd.

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest dat er in de brief staat vermeld dat er door de regio gewerkt wordt aan een alternatief. Heeft de Minister inzage in het alternatief en wat is zijn oordeel erover tot dusver?

Het alternatief wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Daarom kan er niet ingegaan worden op de planning en nu nog niet op de uitgangspunten die worden gehanteerd. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg en zal ik uw Kamer blijven informeren over de stand van zaken.