

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake de Implicaties van de PAS uitspraak voor de 7 MIRT-projecten (Kamerstuk 35 300 A, nr. 69).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Witzke

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
GroenLinks-fractie	3
SP-fractie	4
Partij voor de Dieren-fractie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de reactie van de Minister op het verzoek om de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) te geven.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brieven en de spoedwet en zijn nog steeds van mening dat de regeling op geen enkele manier recht doet aan de uitspraak van de Raad van State en het Europese Hof, aan de natuurwaarden en de ecologische wetmatigheden die ook voor een wetgevende macht een gegeven zijn waar niets aan gedaan kan worden, maar wel op gebaseerd moet worden.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de reactie die de Minister op 17 december 2019 naar de Kamer heeft gestuurd en hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de reactie die de Minister op 17 december 2019 naar de Kamer heeft gestuurd en hebben hier nog enkele vragen over.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hopen dat snel een aanvang kan worden gemaakt met deze vitale projecten voor de infrastructuur in Nederland, maar zien dat ook vele andere infrastructuurprojecten aandacht behoeven. Deze leden vernemen graag hoe de Minister dit ziet.

De leden van de VVD-fractie vragen zich daarom af hoe ook de voortgang van deze projecten spoedig ter hand genomen kan worden. Deelt de Minister de zorg dat files en stilstaand verkeer, ook volgens het rapport van het adviescollege stikstofproblematiek, zorgt voor extra veel uitstoot die bij vlotte doorstroming een stuk minder kan zijn? Kan de Minister de 180% minder stikstof als er geen files zouden zijn, die te lezen is in een tabel van het rapport «Niet alles kan»¹, uitleggen?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister daarom om te bevestigen dat doorstroming van essentieel belang is om de uitstoot van stikstof in het verkeer te reduceren. Ook horen deze leden graag van de Minister welke maatregelen of extra investeringen voor infrastructuur zij in deze kabinetsperiode kan nemen? Wanneer en wat is daarvoor nodig?

¹ Eerste advies van het adviescollege stikstofproblematiek «Niet alles kan», 25 september 2019 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/25/eerste-advies-adviescollege-stikstofproblematiek>).

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de basis voor het prioriteren van de zeven asfaltplannen niet is gebaseerd op een natuurkundige of ecologische realiteit, maar uitsluitend op een politieke wens van het kabinet en een deel van de Kamer. Hoe kan de boekhoudkundige benadering van een gemiddelde afname van een gemiddelde stikstofemissie, die in zeer uiteenlopende hoeveelheden is gerealiseerd op een groot aantal locaties in Nederland, worden omgerekend in een gemiddelde, dat weer kan worden verdeeld over projecten of natuurgebieden? Op welke manier is dit traceerbaar of handhaafbaar? Hoe kan op deze manier een depositievermindering worden toebedeeld aan een natuurgebied in slechte staat en boekhoudkundig natuurherstel en/of een snelweg worden gerealiseerd? Deze leden constateren dat natuurherstel als gevolg van depositieafname, nog een stap verder is. Klopt het dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) met de berekeningen voor de spoedwet ook niet heeft aangetoond hoe gemiddelde emissiereducties in Nederland leiden tot depositieruimte in Natura 2000-gebieden die nu te kampen hebben met een overschot?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen er daarnaast ook op dat een afname van de emissies niet automatisch leidt tot een toename van de depositieruimte. Deze leden zijn van mening dat de Raad van State heel duidelijk was, dat niet de emissie de kern is waar het om draait, maar de kwaliteit van de natuur in de Natura 2000-gebieden. De Raad van State heeft de PAS vernietigd, juist omdat het uitgangspunt moet zijn dat eerst de natuur zal moeten herstellen. Pas als de natuur, als gevolg van een forse afname van de depositie, zo robuust is, dat er lokaal met extra depositie geen verslechtering ontstaat, kan dat deel weer worden uitgegeven. In de boekhoudkundige benadering van het kabinet wordt gemiddelde emissie(reductie) gekoppeld aan gemiddelde depositie(reductie) en het verschil als winst verdeeld over woningbouw en asfaltplannen. Dat strookt volgens deze leden niet met de uitspraak van de Raad van State, omdat er eerst een lokale toets aan de kwaliteit van de natuur zal moeten volgen om te bezien of er inmiddels weer extra depositie bij kan. Dát is volgens deze leden het verschil met de PAS. Een regeling die dit principe niet volgt zal naar de vrees van deze leden wederom sneuvelen bij de Raad van State. Kan de Minister bevestigen dat in alle gevallen de staat van instandhouding in Natura 2000-gebieden maatgevend is en niet emissieberekeningen?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het feit dat veel natuurgebieden nu een groot geaccumuleerd overschot aan stikstof in de bodem hebben, een flinke stikstofschuld dus, maakt dat een geringe gemiddelde emissieafname niet zal leiden tot voldoende natuurherstel die extra emissies mogelijk maakt. In elk geval niet de komende jaren. Niet de stikstofemissie naar de lucht is maatgevend voor de natuur, maar de hoeveelheid opgehoopt stikstof in bodem en water van natuurgebieden. Deze leden vragen de Minister om aan te geven hoe rekening is gehouden met het overschot aan geaccumuleerd stikstof en hoe en wanneer de geplande emissieafname zal leiden tot locatiespecifieke depositieruimte die kan worden besteed aan woningbouw of MIRT-projecten.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat in de brief van 17 december 2019 de Minister aangeeft dat nadere nauwkeurige berekeningen moeten aantonen hoeveel ruimte er locatiespecifiek beschikbaar komt voor projecten. Deze leden zijn benieuwd of deze berekeningen zijn gebaseerd op het oude PAS-systeem of dat hierbij wordt uitgegaan van de locatiespecifieke staat van de natuur. Deze leden zijn van mening dat extra depositie door nieuwe bronnen en projecten zal moeten worden onder-

bouwd met die staat van herstel en niet met een verwachte gemiddelde afname.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de laatste alinea van de brief van 17 december 2019 dat daar waar woningbouw en MIRT-projecten om stikstofruimte concurreren gekeken zal worden of een fasering in tijd oplossing kan bieden. Klopt de aanname van deze leden dat dit dan niet leidt tot vertraging van woningbouwprojecten? Kan de Minister garanderen dat dus niet alleen bij het toedelen van depositieruimte, maar ook bij een mogelijk noodzakelijke fasering in tijd, de woningbouwprojecten nog steeds voorrang hebben?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat in de debatten over de zeven MIRT-projecten vaker de systematiek van de ADC-toets is genoemd². Verwacht de Minister dat dit instrument vaak nodig zal zijn om deze en andere grote projecten te realiseren? Is de Minister voornemens tot een serieuze alternatieve weg, waarbij openbaar vervoer en fiets ook betrokken worden? Kan de Minister aangeven hoe de onvermijdelijke noodzaak van deze zeven projecten is of moet worden aangetoond? Met name hoe de alternatieven, zoals bijvoorbeeld meer openbaar vervoer, of een afname van de verkeersvraag door rekeningrijden, zullen worden onderzocht en gewogen. In hoeverre is de stikstofwinst door de snelheidsverlaging van 130 naar 120 kilometer per uur in te zetten, aangezien het besluit om de snelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur toentertijd niet een passende beoordeling heeft doorlopen? Is daarmee de verhoging van de snelheid en de emissie niet een ongedekte stikstof-cheque en is dan een verlaging nu daarmee geen te verdelen depositieruimte, maar slechts een afname van de ongedekte schuld?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben tenslotte nog een vraag over de manier waarop de verkeersaantrekkende werking wordt meegenomen in de berekening van de projectbijdragen van de zeven asfaltprojecten. De nu gebruikte methode beperkt sterk het gebied waarvan de verkeerseffecten, die leiden tot veranderende emissies, worden meegenomen. Dat vereenvoudigt de rekenopgave, maar versimpelt de uitkomst. Deze leden vragen de Minister of een dergelijke versimpeling, die wel in lijn was met de PAS-methodiek en de daarbij horende drempelwaarde, nog wel houdbaar is. Moet een project zoals een wegverbreding van een snelweg, dat leidt tot grote verkeerseffecten in een groot deel van Nederland en daarmee mogelijk meerdere Natura 2000-gebieden kan beïnvloeden, niet voortaan veel gedetailleerder worden berekend? Zal een dergelijke versimpeling wel een toets bij de Raad van State doorstaan nu er geen drempelwaarde meer bestaat?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie constateren dat de Minister in haar brief schrijft dat het RIVM indicatieve berekeningen heeft gemaakt voor de stikstofdepositie van de geselecteerde zeven MIRT-projecten, net zoals voor de woningbouw en de snelheidsverlaging. Tijdens het rondetafelgesprek op 12 december 2019³ gaf het RIVM zelf aan geen specifieke berekeningen te hebben gemaakt voor de MIRT-projecten en alleen naar het totale maatregelenpakket te hebben gekeken. Deze leden constateren dat de beweringen van de Minister en van het RIVM derhalve niet overeenkomen. Kan de Minister aangeven of het RIVM in deze gelijk heeft en

² Kamerstuk 35 300 A, nr. 73.

³ Rondetafelgesprek Juridische implicaties maatregelenpakket stikstof en de MIRT-projecten, 12 december 2019 (https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2019A05054).

toelichten waarom haar informatie naar de Kamer anders is dan die van het RIVM?

De leden van de SP-fractie concluderen uit de brief dat indicatieve berekeningen voor de stikstofdepositie van deze MIRT-projecten geen uitsluitel geven of deze projecten daadwerkelijk doorgang kunnen vinden. Daar zijn gedetailleerde berekeningen per project en het effect op nabijgelegen natuurgebieden voor nodig. Kan de Minister aangeven wanneer deze gedetailleerde berekeningen per project met de Kamer gedeeld worden en of er in deze berekeningen ook rekening wordt gehouden met het feit dat meer asfalt ook meer auto's aantrekt en daarmee de files niet korter maar breder worden? Kan de Minister ook bevestigen dat de werkzaamheden voor deze zeven projecten niet zullen starten of verdergaan voordat deze berekeningen er zijn?

De leden van de SP-fractie vinden extra asfalt bij de geselecteerde MIRT-projecten niet nodig. Het extra asfalt zal de fileproblematiek niet oplossen en de doorstroming van het verkeer niet verbeteren. De stikstofproblematiek noodzaakt volgens deze leden om naar alternatieven te kijken, bijvoorbeeld investeringen in het openbaar vervoer om mensen uit de auto te halen. Heeft de Minister voor deze projecten de mogelijkheden voor verbeteringen in het openbaar vervoer-netwerk onderzocht alvorens de keuze te maken voor meer asfalt? Zo ja, kan de Minister deze onderzoeken met de Kamer delen? Zo nee, is de Minister bereid om dit alsnog te doen en daarna haar beslissing te heroverwegen?

De leden van de SP-fractie constateren dat Nederland in een wooncrisis zit waardoor veel mensen geen betaalbare woning kunnen vinden. Dat zou rechtvaardigen dat een groter deel van de beschikbare stikstofruimte beschikbaar gesteld zou worden voor (sociale) woningbouw. Kan de Minister toelichten waarom er voor het realiseren van zeven MIRT-projecten is gekozen, terwijl voor doorstroming van het verkeer en het verminderen van de files ook andere keuzes (zoals investeringen in het openbaar vervoer) gemaakt kunnen worden en waarom er niet voor is gekozen om meer ruimte voor (sociale) woningbouw te reserveren?

De leden van de SP-fractie vinden dat Nederland te lang op de pof heeft geleefd als het gaat om de natuur. De natuur heeft het door politieke keuzes zwaar te verduren. Waarom is de keuze gemaakt om zeven MIRT-projecten door te zetten, terwijl er gekozen had kunnen worden voor meer ruimte om de natuur te herstellen? Zijn er scenario's op tafel geweest waarbij bijvoorbeeld 50% of meer van de beschikbare stikstofruimte werd gereserveerd voor natuurherstel? Zo ja, waarom is hier niet voor gekozen?

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of zij zich ook wil inzetten om de natuur te beschermen aangezien de Minister onderaan haar brief stelt dat de gezamenlijke inzet is om woningbouw én MIRT-projecten door te laten gaan. Wil de Minister zich inzetten om zich aan de wet te houden? Deelt de Minister de mening van deze leden dat er geen sprake kan zijn van het verdelen van stikstofruimte tot er een plan ligt dat een concrete verbetering van de natuur gaat opleveren?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen zich af of, als de Minister stelt dat bij de nauwkeurig berekende projecteffecten de laatste inzichten ten aanzien van verkeerseffecten worden meegenomen, zij daarmee dan ook de snelheidsverlaging overdag van 130 naar 100 kilometer per uur bedoelt? Welke andere verkeerseffecten worden er

meegenomen? Is de Minister van mening dat de effecten van de snelheidsmaatregel moeten worden meegenomen in de stikstofberekeningen van de MIRT-projecten? Is de Minister dan ook van mening dat de effecten van deze snelheidsmaatregel moeten worden meegenomen in het (opnieuw) onderzoeken van de noodzaak voor deze MIRT-projecten? Deze leden vragen of de Minister het gerechtvaardigd acht vele miljoenen euro belastinggeld uit te geven voor de verbreding van een snelweg terwijl niet onderzocht is of deze verbreding in de nieuwe situatie nog noodzakelijk is. Zo ja, hoe acht de Minister dat gerechtvaardigd? Klopt het dat voor sommige van deze projecten (zoals de ring rondom Utrecht) snelheidsverlaging zelfs werd aangedragen als oplossing om het MIRT-project onnodig te maken? Zou de Minister voor elk van de zeven MIRT-projecten een toelichting, zoals gevraagd onder artikel 3.1. van de Comptabiliteitswet⁴, willen geven? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het klopt dat deze zeven projecten zijn gekozen omdat daar een snelheidsverlaging reeds overwogen werd? Is bij de selectie van deze projecten gekeken of woning- en wegenbouw elkaar in de weg zitten? Zo nee, waarom niet? Deze leden vragen wat de Minister bedoelt als zij stelt dat zij voornemens is om, wanneer woningbouw en wegenbouw elkaar bijten, in overleg met de Minister voor Milieu en Wonen en de betrokken provincies gebiedsgericht te bekijken of door fasering in tijd een oplossing gevonden kan worden. Aan wat voor oplossingen moeten deze leden dan denken? En in hoeverre levert «fasering in tijd» een reductie van de stikstofdepositie op?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe de afstemming verloopt tussen de departementen over de prioritering van de stikstofruimte die de regering voornemens is op te vullen. Bij deze leden komen berichten binnen dat er bijvoorbeeld ook biomassacentrales gebouwd worden. Deze leden vragen de Minister hoe dat te rijmen valt met het voornemen om woningbouw en de MIRT-projecten prioriteit te geven.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister kennis heeft genomen van de nieuwe rechtszaak die is aangespannen door de Non-Gouvernementele Organisatie MOB⁵? In hoeverre loopt de Minister een financieel risico als zij nu inzet op het doorzetten van deze MIRT-projecten en de MOB later wederom in het gelijk gesteld gaat worden en de MIRT-projecten alsnog geen doorgang kunnen vinden? Deze leden ontvangen graag een zo gedetailleerd mogelijke inschatting.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat het uitgaan van grove inschattingen in plaats van nauwkeurige berekeningen (die nog anders kunnen uitpakken), het uitblijven van extra reductiemaatregelen en het nemen van maatregelen die wederom (kansrijk) aangevochten worden bij de rechter de Minister geen helderheid biedt maar juist onzekerheid blijft creëren. Is de Minister het met deze leden eens?

II Reactie van de bewindspersoon

⁴ Comptabiliteitswet, artikel 3.1 (<https://wetten.overheid.nl/jci1.3.c:BWBR0039429&hoofdstuk=3¶graaf=1&artikel=3.1&z=2020-01-01&g=2020-01-01>).

⁵ Mobilisation for the Environment (<https://mobilisation.nl/nl/>).