

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 over haar brief (Kamerstuk 35 570 A, nr. 6) inzake de uitvoering van de motie van het lid Van Aalst over de zeven MIRT-projecten zo snel mogelijk realiseren (Kamerstuk 35 300 A, nr. 92).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	3
CDA-fractie	4
D66-fractie	4
GroenLinks-fractie	6
II Reactie van de bewindspersoon	8

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de uitvoering van de motie van de heer van Aalst over de zeven MIRT-projecten en hebben hier nog de volgende vragen en opmerkingen over.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister over de zeven MIRT-projecten. Deze leden hebben hierbij de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen van het kabinet, zoals verwoord in de brief van 13 november 2019 (Kamerstuk 35 334, nr. 1), om de vrijkomende stikstofruimte te benutten voor het realiseren van zeven met naam genoemde snelwegprojecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Deze leden zetten zich in voor een robuuste natuur in Nederland. De natuur moet in goede staat van instandhouding zijn, zoals de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen voorschrijven, alvorens ingrijpende infrastructurele projecten worden gerealiseerd. Deze leden hebben daarom de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de recente brief en de eerdere stukken over dit onderwerp. Deze leden hebben hier vragen en opmerkingen bij.

VVD-fractie

De leden van de VVD delen de mening dat verdere vertraging in de uitwerking en uitvoering van deze belangrijke aanpassingen aan ons Rijkswegennet voorkomen moet worden. Deze leden betreuren dat soms vertraging optreedt, maar steunen de Minister volledig in de uitvoering van dit ingewikkelde dossier. Deze leden houden vast aan het onverkort uitvoeren van alle genoemde projecten, niet alleen om de bouwsector op gang te houden, maar ook om voldoende woningen te bieden en vooral de automobilisten te laten doorstromen op belangrijke drukke verkeersaders.

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd om te lezen dat de Minister mogelijkheden zoekt om de tracébesluiten te versnellen. Welke versnelingsmogelijkheden ziet de Minister? Welke benodigdheden kan de Minister noemen om meer juridische zekerheid te krijgen voor deze besluiten? Zijn hierbij ook mogelijkheden te bedenken in het sneller afstemmen met de desbetreffende provincies?

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de planning per traject. Kan de Minister aangeven of bevestigen dat na het nemen van het tracébesluit er meer duidelijkheid ontstaat voor de provincies?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het tracébesluit voor de A12/A27 ring Utrecht nog voor het einde van het jaar genomen wordt. Kan de Minister dit bevestigen? Deze leden vragen ook welke benodigdheden dan nog zijn om dit project zo snel mogelijk te realiseren. Welke stappen zijn hiervoor nodig?

De leden van de VVD-fractie vragen ten aanzien van het project bij knooppunt Hoevelaken en het project van de A6 bij Almere of de Minister mogelijkheden ziet tot versnelling. Zo ja, wat heeft de Minister hiervoor nodig?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij, gezien de problemen die zij ervaart met de uitvoering van de MIRT-projecten, zich realiseert wat een monster er met het natuurbeleid in Nederland is gecreëerd. Het dogmatisch tegen willen gaan van elke kleine verandering in een natuurgebied heeft een stikstofmonster gemaakt, terwijl verandering van de natuur van alle tijden is. Is de Minister het met deze leden eens dat stikstof geen slecht iets is, maar dat het alleen maar leidt tot een iets stikstofrijkere vegetatie in natuurgebieden? Zo ja, ziet zij dan ook in hoe absurd deze krampachtige houding tegenover elk klein beetje stikstofuitstoot is? Zo ja, is zij bereid bij de regering te bepleiten deze krampachtige houding te laten varen en gewoon weer te gaan bouwen zonder deze totaal onnodige stikstofimpasse?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij, als ze dit debiele stikstofspel dat de EU en de milieuhippies ons hebben opgelegd blijft meespelen, ervoor gaat zorgen dat de zeven MIRT-projecten zo snel mogelijk worden uitgevoerd. De Minister geeft aan dat de ruimte in het stikstofregistratiesysteem tot op heden beperkt is en op dit moment alleen nog de ruimte bevat die beschikbaar is gekomen door de generieke snelheidsverlaging. Ook geeft zij aan dat de ruimte voor aanvullende maatregelen tot op heden beperkt is gebleven, onder meer doordat extern salderen nog niet was opengesteld. Kan de Minister aangeven of hier in de tussentijd een positieve verandering in is opgetreden?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister in hoeverre zij afhankelijk is van de optie tot extern salderen. Zij geeft aan dat nu de eerste provincies hebben aangegeven extern salderen weer open te stellen, ook het Rijk hier zeer binnenkort toe zal overgaan. Zij heeft Rijkswaterstaat gevraagd de mogelijkheden hieromtrent voor de MIRT-projecten te verkennen in afstemming met de betrokken provincies. Deze leden realiseren zich dat het gebruikmaken van deze optie tot minder stikstofruimte in andere sectoren zal leiden. Is de Minister zich daarvan bewust en vindt zij het wenselijk dat het één ten koste gaat van het ander?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister wat de gevolgen kunnen zijn van het feit dat gemaakte reserveringen nog geen juridische status hebben tot het moment van vaststellen van het tracébesluit. Is het mogelijk dat ruimte die nu gereserveerd is, niet gegund wordt en de realisatie van een MIRT-project daardoor op de lange baan wordt geschoven? Zo ja, welke aanvullende stappen neemt de Minister om dit scenario te voorkomen?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of het haar al is gelukt nieuwe versnellingsmogelijkheden te vinden. Zo is duidelijk dat de snelheidsverlaging niet genoeg ruimte heeft geboden om het project Hoevelaken aan te kunnen pakken. Kan de Minister toelichten aan welke andere oplossingen zij denkt en of deze oplossingen ook weer ten koste van de burger of andere sectoren zullen gaan.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat de eerste provincies hebben aangegeven het extern salderen weer open te stellen. De Minister geeft aan dat het Rijk hier binnenkort ook toe zal overgaan. De Minister heeft Rijkswaterstaat gevraagd de mogelijkheden hiervoor te verkennen en af te stemmen met de provincies. Deze leden willen graag weten hoe lang dit proces gaat duren. Wanneer vindt deze afstemming plaats en wanneer kan de Kamer de eerste resultaten verwachten?

De leden van de CDA-fractie constateren dat voor een aantal MIRT-projecten nog stikstofruimte nodig is. De Minister geeft aan te onderzoeken welke aanvullende mogelijkheden er zijn om bij Hoevelaken te salderen via ruimte in het stikstofregistratiesysteem of via extern salderen. Wanneer denkt de Minister dit in beeld te hebben? Hoeveel stikstofruimte heeft zij nog nodig voor dit specifieke project? Hoe gaat de samenwerking met de provincie? Ook voor de A6 van Almere Buiten-Oost naar Lelystad geeft de Minister aan te onderzoeken welke aanvullende mogelijkheden er nog zijn qua mitigeren of salderen. Wanneer heeft de Minister hier voldoende beeld bij? Hoeveel stikstofruimte is hier nog nodig? Hoe gaat de samenwerking met de provincie? Verder constateren deze leden dat het project InnovA58 aanzienlijke vertraging oploopt door het stikstofprobleem. Het Rijk participeert nu in het gebied Ulvenhoutse Bos. Is dit voldoende om dit project zo snel mogelijk te starten? Zo nee, wat moet er nog meer gedaan worden om het project zo snel mogelijk te starten? Hoeveel stikstofruimte is er nog nodig?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat voor het gehele stikstof-dossier geldt dat de natuur per saldo erop vooruit dient te gaan. Wat deze leden betreft geldt dat ook voor de zeven projecten uit het MIRT die zijn geselecteerd. Is de Minister dit met deze leden eens? Kan de Minister aangeven op basis van welke criteria juist deze zeven projecten uit het MIRT zijn geselecteerd? Inmiddels is een jaar verstreken tussen het moment waarop de Minister de selectie voor deze zeven projecten heeft gemaakt en het moment waarop de regering de nieuwe wet voor de aanpak van het stikstofprobleem heeft gepubliceerd. Staat de Minister nog steeds achter de keuze van een jaar geleden? Zo ja, waarom? Zo nee, welk voortschrijdend inzicht heeft bij de Minister ertoe geleid dat het maken van een andere keuze nu noodzakelijk wordt?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij bereid is om het besluit over deze zeven MIRT-projecten juridisch te laten toetsen alvorens de besluitvormingsprocedure van elk van deze projecten voort te zetten.

Beschikbare stikstofruimte voor de zeven projecten

De leden van de D66-fractie lezen dat per MIRT-project een reservering op maat gemaakt moet worden in het stikstofregistratiesysteem. Daar waar sprake is van een restopgave voor het project moeten aanvullende maatregelen getroffen worden en/of een zogenaamde ADC-toets doorlopen worden zoals de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen (respectievelijk Vrl en Hrl) voorschrijven. Deze leden vragen hoeveel stikstofruimte precies op dit moment beschikbaar is voor de zeven MIRT-projecten. Kan de Minister dat per project kwantificeren? Zo nee, waarom niet en op welke manier kan de Kamer inzicht krijgen omtrent de beschikbare stikstofruimte en de hoeveelheid stikstofruimte die binnen elk project afzonderlijk wordt gecreëerd voor de natuur? Deze leden vragen welke alternatieven worden onderzocht wanneer in een project blijkt dat de beschikbare stikstofruimte onvoldoende blijkt te zijn?

Extern salderen

De leden van de D66-fractie vragen hoeveel ruimte wordt gecreëerd door het extern salderen. Hoeveel stikstofruimte wordt daarmee teruggegeven aan de natuur? Is de Minister het met deze leden eens dat het per saldo onder geen beding mogelijk moet zijn dat de stikstofuitstoot en/of depositie wordt verhoogd door het uitvoeren van deze zeven MIRT-projecten? Zo ja, hoe gaat de Minister dit waarborgen? Zo nee, waarom niet?

Rekenmethode

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de AERIUS Calculator de basis blijft voor de vergunningverlening en dat dit rekenprogramma doorontwikkeld wordt. Pas tegen de zomer van 2021 wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang hiervan. De commissie onder leiding van de heer Hordijk heeft echter geoordeeld dat dit model niet doelgeschikt is voor toestemmingverlening op lokaal niveau. Is het volgens de Minister verantwoord om de zeven MIRT-projecten uit te voeren zonder dat de AERIUS Calculator up-to-date is? Zo ja, waarom? Is de Minister het met deze leden eens dat alvorens de zeven MIRT-projecten uitgevoerd worden er inzicht moet zijn in de daadwerkelijke ruimte die beschikbaar is en welke depositie de projecten precies met zich mee brengen? Is de Minister het er tevens mee eens dat zorgvuldigheid hier geboden is en de juiste berekeningen voorhanden moeten zijn om aan onze juridische verplichting te voldoen om de natuur beter te beschermen? Is de Minister het ermee eens dat het onacceptabel is dat de mogelijkheid bestaat dat de stikstofdepositie op natuurgebieden toeneemt naar aanleiding van de door de Minister gekozen zeven MIRT-projecten? Hoe betrouwbaar acht de Minister de AERIUS Calculator op dit moment om de natuur te beschermen?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de garantie kan geven dat geen nadelig effect ontstaat voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Zo nee, waarom niet? En acht de Minister het dan verstandig om de besluitvormingsprocedure van de zeven MIRT-projecten voort te zetten alvorens de rekenmethode van de AERIUS Calculator is geactualiseerd? Is de Minister bereid om te wachten met het nemen van onomkeerbare besluiten ten aanzien van deze zeven MIRT-project tot het moment dat de AERIUS Calculator is geactualiseerd? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de reden voor het hanteren van een maximale afstand van 5 kilometer voor wegverkeer ten opzichte van het wegvak, is dat de berekende bijdragen in stikstofe-

missies, als gevolg van het wegverkeer, door een individueel project niet meer betekenisvol te herleiden is. Is het correct dat dit de onderbouwing is voor het instellen van de grens van 5 kilometer voor infraprojecten? Op welke wijze wordt de stikstofemissie van het wegverkeer dan meegenomen op de omliggende Natura 2000-gebieden? Is deze rekenmethode in overeenstemming met de Europese wet- en regelgeving, in het bijzonder de Vrl en Hrl en de uitleg die het Hof van Justitie van de Europese Unie daaraan geeft? Zo ja, kunt u de hierover verkregen juridische adviezen met de Kamer delen? Zo nee, bent u bereid om hierover juridisch advies te vragen?

Op welke wijze wordt, na realisatie van een van de zeven projecten, de als gevolg van het project optredende stikstofemissie, gemonitord?

De leden van de D66-fractie vragen of, voor het bepalen van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden als gevolg van deze zeven MIRT-projecten, dezelfde rekenmethode gebruikt wordt als die waarvoor in 2019 de beschikbare stikstofruimte is bepaald. Zo nee, is de Minister het met deze leden eens dat in dat geval het risico bestaat dat een te optimistische inschatting is gemaakt over de beschikbare vrije stikstofruimte? Zo ja, kan de Minister dan onderbouwen dat de beschikbare stikstofruimte voor deze zeven projecten nog steeds voldoende is om tot verdere besluitvorming over te gaan?

Verhouding met woningbouw

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de ruimte die wordt gecreëerd met de bouwdrempel vooral moet worden gebruikt voor het bouwen van woningen, daar de vraag naar nieuwe woningen groot is. Is de Minister het eens dat de prioriteit hier moet liggen en niet bij het bouwen van wegen en het leggen van asphalt? Wat is de reden dat bij drie van de zeven MIRT-projecten al een reservering gedaan is in het systeem wanneer de woningbouwopgave nog zo hoog is? Wordt daarmee de woningbouwopgave belemmerd tot 2030? Zo ja, is het dan verantwoord om de MIRT-projecten voorrang te geven op de woningbouw? Zo nee, hoe wordt gegarandeerd dat in de betreffende natuurgebieden nog genoeg stikstofruimte aanwezig is voor toekomstige woningprojecten?

De leden van de D66-fractie lezen dat er beperkte conflicterende ruimtebehoefte is van de MIRT-projecten met de woningbouw. Wat is de reden dat de MIRT-projecten dan toch voorrang krijgen op de woningbouw? Acht de Minister dit verantwoord?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat zij van mening zijn dat nog helemaal niet vaststaat hoeveel stikstofruimte er te verdelen valt over diverse projecten en of er überhaupt sprake is van enige te verdelen ruimte op dit moment. Er zijn nog hele grote fysische, technische en juridische onzekerheden over hoe een emissievermindering door bron X zich verhoudt tot een depositievermindering in natuurgebied Y en of daarmee voldoende robuustheid van die natuur wordt gecreëerd zodat er bij project Z extra emissies mogelijk zijn. Hoe denkt de Minister hard te kunnen maken dat met de snelheidsverlaging op snelwegen die afgelopen jaar is ingegaan, de natuur zoveel is hersteld dat er (elders) weer stikstof bij kan? Het toetsingscriterium volgens de uitspraak van de Raad van State was immers niet het rekenmodel of de belofte het in de toekomst beter te doen, maar de staat van de natuur. Kan de Minister hardmaken dat met de minimale emissie en depositiereductie, de natuur, ondanks de verzadiging van de bodem, voldoende is hersteld om nieuwe emissies mogelijk te maken? Is het Raad van State-proof?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd hoe de Minister de huidige reken- en toetsingsmethode in lijn denkt te brengen met de bevindingen van de commissie Hordijk? Is de milieueffectrapportage (m.e.r.), die immers nog volgens de oude methode is opgesteld, daarmee juridisch kwetsbaar? Is migratie en saldering van stikstof op papier niet een van de kritiekpunten van de Raad van State geweest die heeft geleid tot de vernietiging van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)?

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten hoe de Minister een ADC-toets voor deze snelwegprojecten denkt te kunnen opstellen, als voor vrijwel al deze projecten de oorspronkelijke motivatie het bergen van de groei van het wegverkeer was? Er is immers geen groei meer maar forse krimp. Er bestaan andere effectievere en milieuvriendelijkere manieren om de groei tegen te gaan en daarmee knelpunten te voorkomen, zoals een effectieve kilometerheffing, een spitsheffing, hogere brandstofaccijnzen, lagere maximum snelheden, afschaffen van de reiskostenaftrek, meer thuiswerken, spits mijden of aanleg van meer openbaar vervoer. Is de Minister het met deze leden eens dat dit, ook al zijn het niet de voorkeursopties van de Minister, wel opties zijn, en dat er daarmee geen dringende maatschappelijke noodzaak zonder alternatieven bestaat, zoals de ADC-toets vereist? Maakt een ADC-toets dan wel enige kans voor één of meerdere van de zeven MIRT-projecten?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben eerder vragen gesteld naar aanleiding van de wijzigingen in de geplande techniek voor «de bak» bij de Amelisweerd. Deze leden hebben nog een aantal extra vragen over dit project. Deze leden vragen de Minister of dit project nog wel nodig is, nu de A27 pas op de 49ste plek van de file top 50 staat en de massale trend tot thuiswerken de vraag naar (auto)mobiliteit blijvend heeft doen afnemen.

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen nogmaals op de grote risico's met betrekking tot de enorme damwand die nodig is voor de verbreding van de A27. Kan de Minister inmiddels aangeven hoeveel duurder het project hiermee wordt? Kan zij aangeven hoe hiervoor financiering moet worden gevonden? Kan de Minister aangeven hoeveel groter de financiële risico's hiermee worden en hoe deze worden gedekt en door wie (de aannemer of de Minister)? Kan dit risico en de verzekering hiertegen een expliciet onderdeel van de aanbesteding worden, zodat het ook voor alle partijen duidelijk is? Welke andere technieken waren mogelijk geweest en waarom zijn deze afgefallen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister of zij bekend is met de quickscan kosten-batenanalyse van Twijnstra en Gudde uit 2009 voor de Ring Utrecht. In deze studie kwamen alle varianten, behalve de oplossing «binnen de bak», uit op aanmerkelijk hogere bedragen dan de begrote 1,6 miljard euro. Hoeveel meer denkt de Minister nodig te hebben, gezien dit onderzoek en gezien de meerkosten door de nieuwe ondergrondse Chinese muur?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd hoe de extra emissies aan CO₂ en stikstof door de extra betonbehoefte is meegewogen in de milieueffecten? Moet hiervoor extra worden gemitigeerd?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister hoe zij de enorme stikstofruimte voor de A58-projecten wil realiseren, nu de provincie Brabant zelf alvast is begonnen met het uitkopen van boeren. Bederft deze alleingang niet de markt voor stikstofrechten, die het Rijk nodig heeft voor de prioritaire Rijksprojecten en woningbouw?

II Reactie van de bewindspersoon