

Vergaderjaar 2020–2021

**35 570 A**

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

**Nr. 12**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 7 december 2020

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 7 oktober 2020 over 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) (Kamerstuk 35 570 A, nr. 6).

De vragen en opmerkingen zijn op 4 november 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 2 december 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	3
CDA-fractie	4
D66-fractie	4
GroenLinks-fractie	6

### **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 benodigheden 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 stikstofemissies, 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 asfalt? 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 fysieke, 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 CO<sub>2</sub> 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**

### **VVD-fractie**

#### **Vraag 1**

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?

#### **Antwoord 1**

Zoals ik eerder heb gemeld span ik mij in om de door uw Kamer aangenomen motie van de heer Van Aalst, die mij verzoekt de zeven MIRT-projecten zo snel als mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat, uit te voeren. In mijn brief van 7 oktober jl.<sup>1</sup> heb ik als voorbeeld van een versnellingsmogelijkheid genoemd het parallel schakelen van een deel van de planuitwerkingsfase met de aanbestedingsprocedure van projecten, waardoor in de vervolgfase winst geboekt kan worden.

Omdat op dit moment het stikstofregistratiesysteem (SSRS) nog onvoldoende ruimte biedt voor de zeven MIRT-projecten, onderzoek ik ook de mogelijkheden van externe saldering. Hiervoor heb ik ook vroegtijdig contact met de desbetreffende provincies om vrijkomende ruimte tijdig voor de projecten in te kunnen zetten.

#### **Vraag 2**

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?

#### **Antwoord 2**

Het hele proces voorafgaand aan het nemen van een tracébesluit wordt altijd in nauwe samenwerking uitgevoerd met alle betrokken partijen, waaronder provincies en gemeenten. Zij zijn op de hoogte van de voor hen relevante aspecten in het tracébesluit.

#### **Vraag 3**

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?

#### **Antwoord 3**

Op 17 november jl. heb ik het tracébesluit voor de A12/A27 Ring Utrecht getekend. Op 2 december wordt het tracébesluit gepubliceerd. Juridische procedures worden zorgvuldig doorlopen en op moment van een onherroepelijk tracébesluit vindt gunning van de contracten plaats zodat in 2029 het tracé volgens geactualiseerde planning kan worden opgesteld. Rijkswaterstaat bereidt de aanbesteding van de contracten voor. Als eerste wordt gestart met het proces van aanbesteding voor de Galecoperbrug. Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer blijven informeren over de voortgang.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 6.



#### **Vraag 4**

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?

#### **Antwoord**

Op dit moment zie ik geen mogelijkheden tot versnelling van het project knooppunt Hoevelaken en de A6. Via de reguliere lijnen zal ik uw Kamer blijven informeren over de planning van de MIRT-projecten, inclusief de genoemde twee. Het blijft uiteraard mijn inzet om zo snel mogelijk een besluit te nemen.

#### **PVV-fractie**

#### **Vraag 5**

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?

#### **Antwoord 5**

Wetenschappelijk wordt breed onderkend dat het op veel terreinen met de staat van de natuur niet goed gesteld is en een overmaat aan stikstofdepositie daar één van de belangrijke oorzaken van is. In Europees verband is afgesproken om specifieke natuurwaarden te beschermen. Europese richtlijnen ter bescherming van die specifieke natuur zijn geïmplementeerd in Nederlandse wetgeving. Ik blijf mij tot het uiterste inspannen om de MIRT-projecten te realiseren binnen de voorgenomen planning en zal mij daarbij houden aan geldende wet- en regelgeving.

#### **Vraag 6**

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.

#### **Antwoord 6**

Zie antwoord op vraag 1.

#### **Vraag 7**

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?

### **Antwoord 7**

In de kamerbrief van 13 november 2019<sup>2</sup> is aan de Kamer gemeld dat het stikstofregistratiesysteem gevuld zou worden met de snelheidsverlaging, de Warme sanering varkenshouderij en de veevoermaatregel. Het klopt dat het SSRS op dit moment uitsluitend is gevuld met de snelheidsverlaging. Sinds 15 oktober heeft het Rijk extern salderen volledig opengesteld.

### **Vraag 8**

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?

### **Antwoord 8**

Ik ben mij ervan bewust dat de stikstofruimte die wordt ingezet voor extern salderen, maar één keer kan worden ingezet. Dat geldt voor iedere sector waar extern salderen wordt toegepast, of dat nu woningbouw, landbouw, industrie of infrastructuur betreft. Daarom moet zorgvuldig met stikstofruimte worden omgegaan. Voordat RWS tot aankoop van een bedrijf overgaat, informeer ik betrokken provincies en maak ik met hen eventueel concrete afspraken.

### **Vraag 9**

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?

### **Antwoord 9**

De toedeling van de gereserveerde ruimte vindt plaats bij de toestemmingsverlening (zie ook mijn brief van 7 oktober jl.<sup>3</sup>). Voor MIRT-projecten is dat het moment van vaststellen van het tracébesluit. Het gegeven dat een reservering geen juridische status heeft, speelt geen rol in de vraag of er voldoende ruimte is op het moment van toedeling. Reserveringen in het systeem kunnen niet overschreven worden. Ook kan de jaarlijkse actualisatie van AERIUS Calculator leiden tot nieuwe inzichten voor wat betreft de beschikbare en benodigde ruimte. De nog niet definitieve reserveringen zullen daarop aangepast worden. Daar waar sprake is van een tekort aan ruimte voor de projecten, treed ik in overleg met de Minister van LNV om te bezien welke mogelijkheden er zijn voor wat betreft het tijdig kunnen reserveren van de nog toe te voegen ruimte aan het stikstofregistratiesysteem conform de eerder genoemde kamerbrief van 13 november 2019. Ook zal ik in dat geval de mogelijkheden van extern salderen en zo nodig compenserende maatregelen onderzoeken.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 334, nr. 1.

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 6.

### **Vraag 10**

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.

### **Antwoord 10**

Zie de antwoorden op vraag 1 en 8.

### **CDA-fractie**

### **Vraag 11**

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?

### **Antwoord 11**

Hier is geen sprake van één proces, maar er zal per project bekeken worden welke mogelijkheden er zijn. Daarover treed ik ook in overleg met de betrokken provincies. Eén en ander is natuurlijk sterk afhankelijk van het aanbod uit de markt op dat moment. Vanzelfsprekend informeer ik de Kamer via de reguliere lijnen op gezette tijden over de planning van de MIRT-projecten.

### **Vraag 12**

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?

### **Antwoord 12**

Ik heb uw Kamer eerder geïnformeerd over de indicatieve benodigde stikstofruimte (brief van 17 december 2019<sup>4</sup>). Voor het project Hoevelaken ben ik al verder in het proces. Hiervoor geldt dat er na gebruik van het SSRS sprake is van een resterende ruimtebehoefte in het Naardermeer en de Veluwe. De ruimtebehoefte verschilt per hexagoon, maar varieert naar het zich nu laat aanzien tussen de circa 0,02 en 0,80 mol/ha/jaar. Op dit moment is nog niet duidelijk of de nog toe te voegen ruimte aan het stikstofregistratiesysteem voldoende ruimte op de benodigde hexagonen levert en of dit voor het project tijdig genoeg benut kan worden. Ik ben daarover in overleg met de Minister van LNV. Daarnaast geldt dat op het moment dat zich concrete kansen voordoen om tot extern salderen over te gaan, ik natuurlijk de provincies hierover zal informeren en afspraken zal maken indien nodig.

### **Vraag 13**

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

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 69.

bij? Hoeveel stikstofruimte is hier nog nodig? Hoe gaat de samenwerking met de provincie?

### **Antwoord 13**

Zie antwoorden op vraag 4 en 12.

### **Vraag 14**

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?

### **Antwoord 14**

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over de indicatie van de benodigde stikstofruimte (brief van 17 december 2019<sup>5</sup>). De concrete stikstofopgave voor dit project is op dit moment nog niet geheel duidelijk. Het project is nog niet zodanig ver in het projectproces dat al een reservering in het SSRS kan worden gedaan. Daarmee heb ik op dit moment geen zicht op welke stikstofruimte uit het SSRS beschikbaar komt dan wel welke stikstofruimte nodig is.

Bij het opstellen van het tracébesluit wordt gerekend met meest recente inzichten en dan pas is duidelijk of voldoende stikstofruimte beschikbaar is. Op dit moment heb ik nog geen zicht op hoe de stikstofopgave voor het traject A58 St. Annabosch-Galder opgelost kan worden. In het gebiedsproces werkt het Rijk constructief samen met alle partijen voor het vinden van een oplossing voor de stikstofopgaven van dit gebied.

### **D66-fractie**

#### **Vraag 15**

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.

#### **Antwoord 15**

Zoals reeds eerder aangegeven (zie eerdergenoemde brief van 13 november 2019) heeft het kabinet besloten dat er ruimte komt voor de volgende zeven MIRT-projecten: A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 knooppunt Hoevelaken, A6 Almere-Lelystad, A4 Haaglanden, Innova 58 Tilburg-Eindhoven, A27 Houten-Hooipolder en Innova 58 Annabosch-Galder. Deze zeven MIRT-projecten hielden, nog voordat het Kabinet besloot tot een landelijke snelheidsverlaging als onderdeel van een maatregelenpakket om de bouwsector vooruit te helpen, reeds rekening met het eventueel in

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 69.

kunnen zetten van een gerichte snelheidsverlaging als projectspecifieke mitigerende maatregel.

Voor deze en andere MIRT-projecten geldt dat, los van het gebruik van het stikstofregistratiesysteem, een projectspecifieke passende beoordeling wordt gemaakt en het toetsen aan juridische kaders reeds staande praktijk is. Eveneens wordt een zorgvuldig juridisch proces gevoerd, waarbij het tracébesluit ter visie wordt gelegd en open staat voor beroep. Ook dat is staande praktijk.

#### **Vraag 16**

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?

#### **Antwoord 16**

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over de indicatie van de benodigde stikstofruimte.<sup>6</sup> De concrete stikstofopgave per project is pas bij het opstellen van het tracébesluit duidelijk. Dan weet ik hoeveel stikstofruimte nodig is en welke oplossingen voor handen zijn. Reden hiervoor is dat bij het opstellen van het tracébesluit met de meest recente inzichten wordt gerekend en bekend is of voldoende stikstofruimte beschikbaar is.

Op dit moment geldt dat de volgende drie van de zeven MIRT-projecten zodanig ver in het planproces zitten, dat deze al een reservering in het systeem hebben gedaan: A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A6 Almere Buiten Oost-Lelystad (zie ook de eerdergenoemde brief van 7 oktober jl.<sup>7</sup>).

Alleen voor de Ring Utrecht is op dit moment precies duidelijk hoeveel stikstofruimte nodig is. Dit staat in de passende beoordeling bij het tracébesluit, dat vanaf 2 december in te zien is.

Voor de Ring Utrecht zijn geen geschikte aanvullende mitigerende maatregelen gevonden en is overgegaan tot een ADC-toets, waarbij resterende effecten worden gecompenseerd met nieuwe natuur. Voor Hoevelaken en de A6 wordt op dit moment nog gezocht naar aanvullende mogelijkheden om te mitigeren.

Voor Knooppunt Hoevelaken verwijs ik naar het antwoord op vraag 12.

Voor de vraag over de hoeveelheid stikstofruimte voor de natuur verwijs ik naar het antwoord op vraag 17.

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 69.

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 6.

**Vraag 17**

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?

**Antwoord 17**

Niet alle depositiereductie die bronmaatregelen opleveren, wordt benut voor het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen. Het SSRS is gevuld met extra depositiereductie dankzij de verlaging van maximumsnelheid op Rijkssnelwegen. Hiervan wordt 70% beschikbaar gesteld als depositieruimte voor woningbouw en MIRT-projecten en komt 30% ten gunste van de natuur. Ook bij externe saldering geldt dat 30% van de vrijgekomen stikstofdepositie ten gunste komt van de natuur.

Voor de vraag over depositieverhoging verwijs ik naar het antwoord op vraag 19.

**Vraag 18**

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?

**Antwoord 18**

In de reactie op het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof heeft het kabinet toegelicht dat AERIUS Calculator de beste, wetenschappelijk onderbouwde methode is die de basis blijft voor de vergunningverlening door bevoegde gezagen. Bij de berekeningen voor MIRT-projecten wordt dan ook, conform vigerende wet- en regelgeving, gerekend met AERIUS Calculator. Ook in haar huidige vorm geldt AERIUS Calculator als het best beschikbare instrument om inzicht te krijgen in de effecten van individuele projecten en maatregelen op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

**Vraag 19**

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?

### **Antwoord 19**

Ik stel een tracébesluit vast als uit het ecologisch onderzoek voor het betreffende project blijkt dat significant negatieve effecten als gevolg van dat project kunnen worden uitgesloten. Daar waar significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, tref ik mitigerende maatregelen. Voor zover mogelijk wordt gesaldeerd met de stikstofruimte uit het stikstofregistratiesysteem. Vooralsnog betreft dit alleen de ruimte die door de generieke snelheidsverlaging op Rijkssnelwegen is gecreëerd. Daar waar sprake is van een restopgave voor het project worden aanvullende maatregelen getroffen en/of wordt een ADC-toets doorlopen, waarmee mogelijke significant negatieve effecten worden gecompenseerd. Zie ten aanzien van AERIUS Calculator het antwoord op vraag 18.

### **Vraag 20**

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?

### **Antwoord 20**

AERIUS Calculator is de beste, wetenschappelijk onderbouwde methode die de basis blijft voor de vergunningverlening door bevoegde gezagen. Bij de berekeningen voor MIRT-projecten wordt dan ook, conform vigerende wet- en regelgeving, gerekend met de meeste recente versie van AERIUS Calculator. Tijdens het VSO «Implicaties PAS-uitspraak voor de zeven MIRT-projecten» op 9 juni jl. (Handelingen II 2019/20, nr. 80, item 27) heeft uw Kamer de motie van het lid Van Aalst aangenomen (Handelingen II 2019/20, Nr. 83, item 12), die mij verzoekt de zeven MIRT-projecten zo snel als mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat. Aan deze motie geef ik uitvoering. Tijdens datzelfde debat is ook een motie<sup>8</sup> ingediend met de vraag om voor de zeven MIRT-projecten geen onontkoombare stappen te zetten, maar deze motie is verworpen.

### **Vraag 21**

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 stikstofemissies, 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?

### **Antwoord 21**

Berekende bijdragen van extra verkeer als gevolg van een individueel project zijn op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol te herleiden tot het betreffende individuele project (zie ook mijn brief van 7 oktober aan uw Kamer<sup>9</sup>). Door voor wegverkeer uit te gaan van een

<sup>8</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 90.

<sup>9</sup> Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 331.

maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan invulling gegeven in AERIUS Calculator.

Dat betekent niet dat bijdragen op grotere afstand daarmee buiten beeld zijn. Een relatief groot deel van de emissies verspreidt namelijk tot ver van de bron, maar de depositiebijdrage neemt snel af naarmate de afstand tot de bron groter wordt. Daardoor is de bijdrage niet meer betekenisvol tot individuele projecten te herleiden. Wel worden in de jaarlijkse monitoring van de totale stikstofdepositie alle emissiebronnen, dus ook wegverkeer (inclusief autonome ontwikkelingen en extra verkeer als gevolg van projecten als woningbouw, landbouw en industrie), landsdekkend doorgerekend met OPS. De bijdragen bij landsdekkende doorrekeningen hoeven niet herleidbaar te zijn tot een specifiek project of wegtraject.

Tegenover deze diffuse deken van bijdragen van wegverkeer staan generieke bronmaatregelen voor wegverkeer die in de achterliggende decennia hebben gezorgd voor een sterke afname van de stikstofemissies door wegverkeer (tussen 2010 en 2018 met ongeveer 30%) en ook de komende decennia nog zullen zorgen voor een verdere afname (naar verwachting van PBL tussen 2018 en 2030 een daling van de totale NO<sub>x</sub>-emissies door wegverkeer met ruim 50%).

Deze werkwijze garandeert dat projecteffecten die herleidbaar zijn tot individuele projecten worden beoordeeld voorafgaand aan de besluitvorming over deze projecten, terwijl generieke bronmaatregelen bijdragen aan de daling van de totale depositie. Dit is in lijn met de Europese natuurbeschermingsregelgeving waarin onderscheid wordt gemaakt tussen instandhoudingsmaatregelen en de passende beoordeling van projecten. Dit is eveneens in lijn met het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek<sup>10</sup>, waarin het adviescollege adviseert om piekbelasters binnen onder andere de sector mobiliteit voor NO<sub>x</sub>-emissies aan te spreken op significante effecten dichtbij, maar voor de marginale effecten op grote afstand een generieke aanpak te hanteren. In hetzelfde debat waarin de motie Van Aalst is aangenomen is een motie<sup>11</sup> die verzoekt om onafhankelijk juridisch advies in te winnen over het voorgenomen proces met betrekking tot stikstof voor de zeven MIRT-projecten, verworpen. Overigens zijn en worden juristen bij de voorbereiding van de besluiten over de MIRT-projecten nauw betrokken. Dit is staande praktijk.

### **Vraag 22**

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

### **Antwoord 22**

De monitoring van de stikstofemissie door wegverkeer vindt onder meer plaats in het kader van de emissieregistratie. De monitoring van de bijdrage van wegverkeer aan de totale stikstofdepositie en de depositie in de verschillende Natura 2000-gebieden vindt plaats met behulp van AERIUS Monitor.

### **Vraag 23**

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

<sup>10</sup> Uit: Niet alles kan overal, Eindadvies over structurele aanpak, Adviescollege Stikstofproblematiek, 8 juni 2020.

<sup>11</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 89.



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?

### **Antwoord 23**

Uitgangspunt is dat de manier van rekenen en het toedelen van depositieruimte in lijn is met de wet- en regelgeving. De berekeningen voor MIRT-projecten worden uitgevoerd met de op dat moment wettelijk voorgeschreven versie van AERIUS Calculator. Het stikstofregistratiesysteem wordt gelijktijdig met AERIUS Calculator geactualiseerd. Hierdoor worden nieuwe wetenschappelijke en ecologische inzichten zowel in AERIUS Calculator als in het stikstofregistratiesysteem verwerkt. Voor MIRT-projecten maak ik gebruik van het deel van de depositieruimte door de snelheidsverlaging dat op dezelfde wijze is berekend als de depositiebijdrage van het MIRT-project.

### **Vraag 24**

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 asfalt?

### **Antwoord 24**

De partiële vrijstelling van de vergunningplicht die het kabinet beoogt ziet op tijdelijke stikstofemissies door activiteiten van de bouwsector gedurende de bouw- en sloopfase. Het kabinet beperkt de vrijstelling niet tot het bouwen van woningen. De beoogde vrijstelling is ook bedoeld voor de bouw- en sloopfase van bijvoorbeeld utiliteitsbouw, energieprojecten en activiteiten in de grond-, weg- en waterbouw. Kenmerkend voor deze activiteiten is dat het in de bouw- en sloopfase gaat om tijdelijke werkzaamheden die jaarrond op steeds wisselende locaties door het hele land plaatsvinden met een beperkte en tijdelijke stikstofdepositie tot gevolg. De bouwvrijstelling geldt niet voor eventuele stikstofemissie in de gebruiksfase en is dus met name gunstig voor projecten die in de gebruiksfase weinig tot geen stikstofuitstoot kennen.

### **Vraag 25**

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?

### **Antwoord 25**

De maatregelen in het SSRS beogen op korte termijn ruimte te bieden aan de bouw van 75.000 woningen en 7 MIRT-projecten. In mijn brief van 7 oktober jl.<sup>12</sup> heb ik u laten weten dat op dit moment geldt dat drie van de zeven MIRT-projecten zodanig ver in het planproces zitten, dat deze al een reservering in het systeem hebben gedaan. Het gaat om de projecten A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A6 Almere Buiten Oost-Lelystad. Voorafgaand aan deze reservering is in samenspraak met BIJ12 en het Ministerie van BZK gekeken of er sprake is van een conflicterende ruimtebehoefte met woningbouw aanvragen. Dit bleek slechts zeer beperkt het geval te zijn: op enkele hexagonalen binnen twee

<sup>12</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 6.

van de Natura 2000 gebieden, te weten het Naardermeer en de Veluwe, was er sprake van te weinig ruimte voor zowel woningbouw als de projecten A6 Almere Buiten Oost-Lelystad dan wel Knooppunt Hoevelaken. Conform de door de Kamer aangenomen motie Moorlag<sup>13</sup>, die toeziet op het met voorrang inzetten van de ruimte uit de snelheidsverlaging voor de woningbouw, is in die gevallen de ruimte met voorrang ingezet voor woningbouw. Er is derhalve geen sprake van dat de MIRT-projecten die nu een reservering kennen ten koste gaan van ruimte voor reeds in beeld zijnde woningbouwplannen. Voor de MIRT-projecten die nog een reservering moeten doen, wordt te zijner tijd opnieuw een confrontatie gedaan met de ruimtebehoefte vanuit woningbouw.

#### **Vraag 26**

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?

#### **Antwoord 26**

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 25.

#### **GroenLinks-fractie**

#### **Vraag 27**

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?

#### **Antwoord 27**

Op 24 april jl. heeft het kabinet de structurele aanpak gepresenteerd (Kamerstuk 35 334, nr. 82). De structurele aanpak voorziet in een pakket aan maatregelen gericht op structurele reductie van de stikstofbelasting en op herstel en verbetering van de natuurcondities in de Natura 2000-gebieden. Zowel bron- als natuurmaatregelen zijn nodig om behoud te verzekeren en verbetering mogelijk te maken. Door middel van monitoring worden zowel de ontwikkelingen op het gebied van stikstofdepositie als natuur gevolgd zodat bijgestuurd kan worden als blijkt dat dit nodig is om in 2030 te voldoen aan de resultaatsverplichtende omgevingswaarde voor stikstofdepositie, om natuurbehoud te kunnen blijven verzekeren en om de instandhoudingsdoelstellingen (op termijn) te realiseren. Mocht blijken dat voor specifieke gebieden, habitats of soorten aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden die getroffen. Om de reductie van de depositie van stikstof op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden te verzekeren, zal een stikstofdoelstelling als een

<sup>13</sup> Kamerstuk 35 334, nr. 9.

resultaatsverplichting gelden. Deze borgt dat ten minste 50% van het areaal van de voor stikstof gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden in 2030 onder de kritische depositiewaarde gebracht zijn.

### **Vraag 28**

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?

### **Antwoord 28**

Zie ook het antwoord op vraag 21. Omdat gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare rekenmethode, is de m.e.r. niet juridisch kwetsbaar.

### **Vraag 29**

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)?

### **Antwoord 29**

Eén van de kritiekpunten van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State was dat op basis van het PAS vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen mitigerende maatregelen alvast toestemming werd gegeven voor activiteiten. Bij het vaststellen van tracébesluiten houd ik hiermee rekening. Voor zover mogelijk wordt gesaldeerd met de stikstofruimte uit het stikstofregistratiesysteem. Vooral nog betreft dit alleen de ruimte die door de generieke snelheidsverlaging op Rijkssnelwegen is gecreëerd. De generieke snelheidsverlaging op Rijkswegen is van kracht sinds medio maart 2020. Daar waar sprake is van een restopgave voor projecten worden aanvullende maatregelen getroffen. Ik betrek deze maatregelen alleen in de passende beoordeling als de effecten van deze maatregelen vaststaan.

### **Vraag 30**

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?

### **Antwoord 30**

Zoals in eerdere gesprekken met uw Kamer aangegeven staan nut en noodzaak van deze MIRT projecten nog overeen. Deze projecten worden gerealiseerd om de bereikbaarheid van Nederland in de toekomst in stand te houden. De Covid-19 crisis leidt inderdaad tot een tijdelijke daling van het wegverkeer. Het wegverkeer is echter op dit moment al weer bijna op het niveau van voor de crisis. In de onlangs verschenen rapportage Kerncijfers mobiliteit van het KIM (kennisinstituut mobiliteitsbeleid) wordt aangegeven dat naar verwachting het wegverkeersvolume in 2025 op het hoofdwegennet 4½% tot 10½% boven het volume van 2019 ligt. Het totale

reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2025 zal naar verwachting 20% hoger zijn dan in 2019. Hierbij wordt rekening gehouden met meer thuis en online werken. Dit wijst er erop dat deze extra capaciteit daarom noodzakelijk is om Nederland bereikbaar te houden en de uitgangspunten voor deze projecten nog steeds gelden.

### **Vraag 31**

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.

### **Antwoord 31**

Zoals in eerdere gesprekken met uw Kamer aangegeven staan nut en noodzaak van de aanpak van de Ring Utrecht voor de bereikbaarheid op de langere termijn overeind. Openstelling van Ring Utrecht is voorzien voor 2029. Voor het tracébesluit is gebruik gemaakt van het actuele verkeersmodel: NRM 2020. De resultaten en onderbouwing van de nut en noodzaak zijn beschreven in de oplegnotie verkeer, die onderdeel is van de documenten die bij het tracébesluit horen.

### **Vraag 32**

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?

### **Antwoord 32**

In het geactualiseerde milieueffectrapport (MER) is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Dit is de beoogde voorkeursbouwmethode. In het MER wordt ook het (hoge) risicoprofiel van andere onderzochte methodes beschreven. Binnen de voorkeursmethode zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om «met de hand aan de kraan» meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De Commissie m.e.r. geeft in haar advies van juli 2020 aan dat het rapport goed laat zien waarom de Minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. De gekozen vorm van aanbesteden houdt rekening met het gezamenlijk optrekken van opdrachtgever en opdrachtnemer. Deze 2-fasenaanpak kenmerkt zich door een gezamenlijke risicobenadering. Voor de actuele kostenraming verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 33.

### **Vraag 33**

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?

**Antwoord 33**

Ik heb uw Kamer eerder dit jaar geïnformeerd over het feit dat de kosten richting het vaststellen van het tracébesluit worden geactualiseerd. In de MIRT brief die ik uw Kamer toestuur voorafgaand aan het NO MIRT van 7 december zal ik u nader informeren over het actuele taakstellende budget. Dit budget zal via de voorjaarsnota in de begroting worden verwerkt.

**Vraag 34**

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd hoe de extra emissies aan CO<sub>2</sub> en stikstof door de extra betonbehoefte is meegewogen in de milieueffecten? Moet hiervoor extra worden gemitigeerd?

**Antwoord 34**

Het geactualiseerde milieueffectrapport (MER) bevat een overzicht van de relevante milieueffecten. Daaruit volgen ook de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen. Deze zijn in het tracébesluit opgenomen.

**Vraag 35**

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?

**Antwoord 35**

Het is een omvangrijke opgave om zowel de natuur te behouden en te herstellen als de bouw- en infrastructurele projecten te kunnen uitvoeren om Nederland bereikbaar en leefbaar te houden. Ik ben in overleg met alle partijen om te bezien hoe we al die doelen kunnen bereiken. In het programma SmartwayZ.NL werk ik samen met de Provincie Noord-Brabant aan het verbeteren van de doorstroming in de regio en het stimuleren van innovaties en wordt ook in samenwerking gekeken naar de oplossing van de stikstofopgave.