

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 34

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 maart 2022

Hierbij zend ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de Voortgangsrapportage toe van de Tracéwetplichtige projecten over de tweede helft van 2021¹.

De invloed van de stikstofproblematiek op de voortgang van de projecten is hierin duidelijk zichtbaar. Daarnaast is voor een aantal projecten de planning om andere redenen aangepast.

Invloed van de stikstofproblematiek: systeem en onderzoekslast

In de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) bent u geïnformeerd over het effect dat de stikstofproblematiek op de planning van onderdelen van het MIRT-programma kan hebben.

Systeem

Sinds 2019 is er, onder andere via het stikstofregistratiesysteem (SSRS) gewerkt aan mogelijkheden om de ruimtelijke ontwikkeling op gang te houden, opdat Nederland veilig en bereikbaar blijft. Het SSRS is momenteel alleen te gebruiken voor woningbouw en voor zeven MIRT-projecten.²

Daarom blijven we per project zoeken naar aanvullende maatregelen in de vorm van mitigatie of compensatie. Met de inwerkingtreding van het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Kamerstuk 35 600, nr. 55) is de bouw-/aanlegfase van bouwactiviteiten vrijgesteld van de vergunningplicht voor tijdelijke stikstofeffecten gedurende de aanlegfase van het project.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Dit zijn de MIRT-projecten A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid.

Dit levert een belangrijke bijdrage aan het op peil houden van de werkgelegenheid in de bouw- en infrastructuursector, maar het is geen oplossing voor eventuele stikstofdepositie in de gebruiksfase van projecten.

Onder coördinatie van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren.

Op basis daarvan heeft het kabinet op 9 juli 2021 besloten om bij depositieberekeningen voor de toestemmingverlening voor alle typen emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 km te hanteren.³

In afwachting van de uitkomsten van het onderzoek naar een maximale rekenafstand bent u op 9 juni 2021 geïnformeerd dat er geen tracébesluiten worden genomen waarbij voor stikstofberekeningen een maximale rekenafstand van 5 km werd gehanteerd.⁴ Projecten die al dicht tegen besluitvorming aan zaten, hebben moeten wachten op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van genoemd onderzoek. Daarom hebben de genoemde zeven MIRT-projecten vertraging opgelopen. Door de maximale rekenafstand van 25 km moeten voor deze projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen worden gedaan.

Onderzoekslast

Het gaat daarbij bovendien om een grotere onderzoekslast, omdat sprake is van een ruimere maximale rekenafstand dan voorheen. De beschikbare capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen uit te voeren en mogelijke stikstofeffecten te kunnen beoordelen, is beperkt. Hierdoor kunnen niet alle projecten tegelijk van deze capaciteit gebruikmaken. Dat betekent dat er keuzes gemaakt zullen worden, waarbij het onvermijdelijk is dat sommige projecten hierdoor in planning naar achter zullen schuiven, dan wel tijdelijk «on hold» zullen moeten worden gezet. De beschikbare capaciteit aan deskundigen is met prioriteit gebruikt voor projecten waarvoor een Tracébesluit al bij de Raad van State ligt. Dit betreft twee projecten. Allereerst is de capaciteit gebruikt voor de actualisatie van het stikstofonderzoek voor de ViA15 dat op 13 september 2021 aan de Raad van State is gestuurd.⁵ Sindsdien wordt de capaciteit ingezet voor de actualisatie van het stikstofonderzoek van het Tracébesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht. De effecten van stikstof op de voortgang van andere projecten is daarmee nog niet definitief aan te geven. Maar het is zeer waarschijnlijk dat dit jaar nog meer wijzigingen in de planning te verwachten zijn. Over deze wijzigingen zal ik u alsdan informeren.

Aanpassing van de planning

Van de volgende projecten is de planning van de voortgang aangepast:
A2 Deil – Den Bosch – Vught

Op 7 juni 2021 is u de ontwerpstructuurvisie van dit project toegezonden (Kamerstuk 35 861, Nr. 1). Het besluitvormingsproces voor het Voorkeursalternatief en de bijbehorende bestuursovereenkomst met de regio duurde langer dan voorzien. De mijlpalen voor de Voorkeursbeslissing en het ontwerpTracébesluit zijn daarom bijgesteld naar 2022 en 2024.

A9 Rottepolderplein

Omdat er voor de oorspronkelijke scope van het project geen kansrijke oplossingsrichtingen voorhanden waren, is de scope en planning van het

³ Kamerstuk 35 334, AG

⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 62

⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 98

project aangepast. Het Voorkeursalternatief is nu voorzien medio 2022. Door beperkte capaciteit bij RWS is het nog onduidelijk, of de planuitwerking daarna gestart kan worden.

A27 Almere Haven – Eemnes

Bij de voorbereiding van de Startbeslissing zijn twijfels ontstaan over de raming die ten grondslag lag aan de afspraak uit het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020. Een robuustere raming wordt nu opgesteld. Hierdoor kan de startbeslissing in Q2 2022 worden genomen.

N33 Zuidbroek – Appingedam

Door financiële tekorten en door het uitvoeren van nieuwe stikstofberekeningen loopt de planning van dit project uit. Er is nog geen herziene planning te geven.

SmartWayz.NL: A58 Breda – Tilburg

Door de stikstofdepositie en een financiële tegenvaller is het vaststellen van het Voorkeursalternatief bijgesteld naar medio 2022.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers