

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 de nadere onderbouwing Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 35 952 A, nr. 82).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
D66-fractie	3
CDA-fractie	3
SP-fractie	3
PvdA-fractie	4
GroenLinks-fractie	5
PvdD-fractie	6
ChristenUnie-fractie	9
BBB-fractie	10

Inleiding

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D66-fractie

Alternatief

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

Stikstof

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

CDA-fractie

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

SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om aan te geven hoe de samenwerking met de regio Utrecht verloopt als het gaat om de alternatieve invulling ten aanzien van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak. In een eerder stadium heeft de Minister in antwoord op Kamervragen van de SP-fractie aangegeven dat de regio nadrukkelijk in staat zal worden gesteld om met een eigen voorstel te komen dat kan rekenen op draagvlak in de regio, zoals ook is opgenomen in het Coalitieakkoord. De Minister heeft daarbij geen termijn of deadline genoemd. Voor dat laatste valt iets te zeggen. Het ontwerpen en doorberekenen van een dergelijk grootschalig project vergt immers veel tijd, afstemming en ambtelijke capaciteit. Maar het zorgt voor veel onduidelijkheid dat er tegelijkertijd

nog steeds wordt doorgewerkt aan de «oude» plannen waarbij verbreding met meer rijstroken de enige optie lijkt te zijn. Daardoor is bij velen het beeld ontstaan van het kabinet als een doordenderende trein met als enige bestemming meer asfalt, terwijl de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave met de beschikbare budgetten ook gezocht kan worden in meer ov of andere spreiding van mobiliteit. In actualisaties zijn weliswaar nieuwe flora- en faunabeschermende maatregelen opgenomen om stikstofgevoelige natuur op Veluwe te ontzien, maar de kern van het plan blijft overeind en daarmee ook de aantasting van Amelisweerd. Kan de Minister hierop reageren?

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

PvdA-fractie

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

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

GroenLinks-fractie

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

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

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

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

De leden van de GroenLinks-fractie zijn zeer benieuwd hoe het faciliteren van een toename van de stikstof en CO₂-emissies zich verhoudt tot de forse reductiedoelstellingen waaraan de Minister zich heeft gecommitteerd. Als de mobiliteitssector 50% emissiereductie op NO₂ moet bewerkstelligen, zal groei van de verkeersemisies moeten leiden tot het vrijwel beëindigen van lucht en scheepvaart. Is dat reëel en wenselijk? Hoe kijkt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dan in dat kader aan tegen het eerdere Remkes-advies «Niet alles kan»? Hoe «kan» de totale

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

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

PvdD-fractie

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

De leden van de PvdD-fractie noemen ten tweede de natuur- en biodiversiteitscrisis. Ook die crisis vraagt om indringende maatregelen waarmee de uitstoot en depositie van stikstofverbindingen drastisch vermindert. Het voorliggende voorstel verergert die crisis door meer uitstoot mogelijk te maken (met het verbreden van de snelwegen) en maakt het moeilijker

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

voor het kabinet om vast te houden aan de gekozen oplossing die zich vooral richt op vrijwillige opkoop. Erkent de Minister dat door nu, voor een wegproject, veehouders uit te kopen die vrijwillig willen stoppen het oplossen het stikstofprobleem op vrijwillige basis moeilijker is geworden? Waarom besluit hij daar dan toch toe? Heeft de Minister ruggespraak gehad met de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), verantwoordelijk voor de natuurbescherming en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), verantwoordelijk voor de woningbouw? Wat vonden zij ervan dat het besluit van de Minister om de snelweg te verbreden hun opgave om de natuur te beschermen en woningen te bouwen nog moeilijker gaat maken?

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

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

De leden van de PvdD-fractie hebben verder nog een aantal meer specifieke vragen. Zo vragen deze leden aan de Minister om te reageren op het nieuws dat er een variant is achtergehouden waarmee meer natuur behouden zou kunnen blijven.² Waarom heeft de Minister die niet met de Kamer gedeeld? Waaruit bleek dat er, zoals de Minister stelt, een onveilige situatie zou ontstaan? Zou de «onveilige» situatie niet gewoon te voorkomen zijn geweest door minder banen aan te leggen of bijvoorbeeld de snelheid te verlagen? Waarom heeft de Minister dit niet aan de Kamer voorgelegd? Waarom blijft de Minister vasthouden aan de stelling dat dit project nodig is vanwege «dwingende redenen van groot openbaar belang»? Waarop baseert de Minister zijn inschatting dat dit besluit stand zal houden bij de rechter? Heeft de Minister er bij stilgestaan dat met dit plan de luchtkwaliteit verder zal verslechteren en dat dit gezondheidsschade veroorzaakt in de omgeving? Kan de Minister bij zijn reactie ook betrekken dat in een prejudiciële vraag bij het Europese Hof werd geoordeeld dat lidstaten verantwoordelijk zijn voor de gezondheidsschade die zij veroorzaken door de luchtvervuiling niet aan te pakken en zelfs kunnen worden gedwongen tot het betalen van schadevergoedingen³?

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

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

Hoeveel aan gezondheidsschadevergoeding denkt de Minister dat de Staat later zal moeten betalen omdat hij nu dit Tracébesluit vaststelt? Heeft de Minister de uitzending «Nederland is Vol» over verkeer gezien, waarin pijnlijk duidelijk werd hoe gezondheidsschade door luchtvervuiling ervoor zorgt dat een jong meisje meerdere keren op de intensive care is beland? Vindt de Minister dit soort gezondheidsschade acceptabel?⁴ Zo ja, is hij bereid dat uit te gaan leggen bij jonge kinderen in Lunetten of op de scholen die binnen een kilometer van het traject liggen?

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

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

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

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

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

ChristenUnie-fractie

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

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

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

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

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

hebben wij niet ontvangen inzake de A27. Wij hebben de Minister van IenW nogmaals ons ongenoegen kenbaar gemaakt over de aankoop van Gelderse boerderijen voor nationale infrastructuurprojecten.»

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

BBB-fractie

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