

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

Nr. 77

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 februari 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 17 december 2019 over Implicaties van de PAS uitspraak voor de 7 MIRT-projecten (Kamerstuk 35 300 A, nr. 69).

De vragen en opmerkingen zijn op 31 januari 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 19 februari 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Witzke

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

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

Inleiding

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

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

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

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

VVD-fractie

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

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

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

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

GroenLinks-fractie

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

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

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

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

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

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

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

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

SP-fractie

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

² Kamerstuk 35 300 A, nr. 73.

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

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

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

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

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

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

Partij voor de Dieren-fractie

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

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

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

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

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

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

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

II Reactie van de bewindspersoon

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen die de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft gesteld naar aanleiding van mijn brief d.d. 17 december 2019 over de implicaties van de PAS uitspraak voor de 7 MIRT-projecten (Kamerstuk 35 300 A, nr. 69).

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

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

Vraag 1

Deelt de Minister de zorg dat files en stilstaand verkeer, ook volgens het rapport van het Adviescollege stikstofproblematiek, zorgt voor extra veel uitstoot die bij vlotte doorstroming een stuk minder kan zijn? Kan de Minister de 180% minder stikstof als er geen files zouden zijn, die te lezen is in een tabel van het rapport «Niet alles kan», uitleggen? Kan de Minister bevestigen dat doorstroming van essentieel belang is om de uitstoot van stikstof in het verkeer te reduceren?

Antwoord 1

Het is juist dat een auto in de file per kilometer meer stikstofoxiden uitstoot dan bij een vlotte doorstroming. Dit blijkt ook uit de genoemde tabel in het rapport «Niet alles kan» van het Adviescollege stikstofproblematiek. In deze tabel van het RIVM is de uitstoot van stikstofoxiden door het wegverkeer bij verschillende maximumsnelheden en bij het rijden in de file met elkaar vergeleken.

Uit de tabel volgt dat de uitstoot van stikstofoxiden in de file 81% hoger is dan de uitstoot bij doorstromend verkeer en een snelheidslimiet van 130 km/uur⁶. De hogere uitstoot in de file is het gevolg van de relatief lage snelheid en het veelvuldig optrekken en afremmen.

Verbeteren van de doorstroming en vermindering van de files draagt bij aan reductie van de uitstoot van stikstofoxiden.

Vraag 2

Welke maatregelen of extra investeringen voor infrastructuur kan de Minister in deze kabinetsperiode nemen? Wanneer en wat is daarvoor nodig?

Antwoord 2

Het huidige investeringsprogramma wordt zoveel mogelijk voortgezet zoals gepland. Zo heb ik in december het Tracébesluit Vonderen-Kerensheide genomen en heb ik onlangs de ontwerp structuurvisie voor de A4 Burgerveen Leiden aan uw Kamer verstuurd. Dit laat zien dat investeren in infrastructuur ondanks de vernietiging van de PAS nog steeds mogelijk is op basis van de bestaande wetgeving.

Bij het Notaoverleg MIRT (Kamerstuk 35 300 A, nr. 73) heb ik wel al aangegeven dat het voor individuele projecten lastig kan zijn binnen de bestaande wetgeving besluitvorming te laten plaatsvinden en er géén garantie is dat alle projecten in de huidige vorm doorgang kunnen vinden. Juist daarom zijn de 7 MIRT-projecten die een snelheidsverlaging al als mitigerende maatregel overwogen, in het kader van de spoedwet aanpak stikstof betrokken.

Vraag 3

Hoe kan de boekhoudkundige benadering van een gemiddelde afname van een gemiddelde stikstofemissie, die in zeer uiteenlopende hoeveelheden is gerealiseerd op een groot aantal locaties in Nederland, worden omgerekend in een gemiddelde, dat weer kan worden verdeeld over projecten of natuurgebieden? Op welke manier is dit traceerbaar of handhaafbaar? Hoe kan op deze manier een depositievermindering worden toebedeeld aan een natuurgebied in slechte staat en boekhoudkundig natuurherstel en/of een snelweg worden gerealiseerd? Klopt het dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) met de berekeningen voor de spoedwet ook niet heeft aangetoond hoe gemiddelde emissiereducties in Nederland leiden tot depositieruimte in Natura 2000-gebieden die nu te kampen hebben met een overschot?

⁶ Het aangegeven percentage van 180% bij file dient te worden vergeleken met het aangegeven percentage van 100% bij 130 km/uur.

Antwoord 3

Het RIVM heeft vorig jaar met behulp van indicatieve berekeningen de te verwachten effecten van de maatregelen in de regeling spoedaanpak stikstof bouw en infrastructuur globaal ingeschat. Ten behoeve van het stikstofregistratiesysteem worden de effecten van de maatregelen door het RIVM nu gedetailleerd berekend voor elke hectare binnen de stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden. Het stikstofregistratiesysteem borgt dat er niet meer depositieruimte aan toestemmingsbesluiten kan worden toegeedeeld dat er beschikbaar is. In eerste instantie zal het stikstofregistratiesysteem gevuld worden met de extra depositiereductie dankzij de verlaging van de maximumsnelheid op rijksnelwegen. Hiervan wordt 70% beschikbaar gesteld als depositieruimte voor woningbouw en 7 MIRT-projecten.

Vraag 4

Kan de Minister bevestigen dat in alle gevallen de staat van instandhouding in Natura 2000-gebieden maatgevend is en niet emissieberekeningen?

Antwoord 4

De Vogel- en Habitatrichtlijn zien toe op verbetering ten aanzien van de gunstige staat van instandhouding van aangewezen Natura 2000 gebieden. In de Kamerbrief van 16 december jl. geeft het kabinet aan dat het nodig is om zorg te dragen voor een goede staat van instandhouding van de natuur (Kamerstuk 35 334, nr. 25). Een solide en structurele aanpak voor de stikstofproblematiek draagt hieraan bij.

Vraag 5

Kan de Minister aangeven hoe rekening is gehouden met het overschot aan geaccumuleerd stikstof en hoe en wanneer de geplande emissieafname zal leiden tot locatie specifieke depositieruimte die kan worden besteed aan woningbouw of MIRT-projecten?

Antwoord 5

In elk stikstofgevoelig Natura 2000-gebied worden de nodige beheer- en herstelmaatregelen uitgevoerd om negatieve effecten van (geaccumuleerd) stikstof tegen te gaan. Daarnaast blijft afname van de stikstofdepositie nodig. Met de maatregelen die in de Kamerbrief van 13 november en 7 februari jl. aangekondigd zijn, zet het kabinet de eerste stappen naar versnelde depositiereductie. Niet alle depositiereductie die bronmaatregelen opleveren, wordt benut voor het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen. In eerste instantie zal het stikstofregistratiesysteem gevuld worden met de extra depositiereductie dankzij de verlaging van de maximumsnelheid op rijksnelwegen. Hiervan wordt 70% beschikbaar gesteld als depositieruimte voor woningbouw en MIRT-projecten en komt 30% ten gunste aan de natuur.

Vraag 6

Zijn de nadere nauwkeurige berekeningen, die moeten aantonen hoeveel ruimte er locatie specifiek beschikbaar komt voor projecten, gebaseerd op het oude PAS-systeem of wordt hierbij uitgegaan van de locatie specifieke staat van de natuur?

Antwoord 6

Ten behoeve van het stikstofregistratiesysteem worden de effecten van de maatregelen door het RIVM gedetailleerd berekend voor elke hectare binnen stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden. Deze berekeningen worden uitgevoerd met een geactualiseerde versie van AERIUS, waarin actuele wetenschappelijke inzichten zijn verwerkt.

Vraag 7

Waar woningbouw en MIRT-projecten om stikstofruimte concurreren zal gekeken worden of een fasering in tijd oplossing kan bieden. Klopt de aanname dat dit dan niet leidt tot vertraging van woningbouwprojecten? Kan de Minister garanderen dat dus niet alleen bij het toedelen van depositieruimte, maar ook bij een mogelijk noodzakelijke fasering in tijd, de woningbouwprojecten nog steeds voorrang hebben?

Antwoord 7

Indien er spanning is tussen woningbouwaanvragen en MIRT-projecten, wordt de ruimte die beschikbaar komt vanwege de snelheidsverlaging conform motie van het lid Moorlag (Kamerstuk 35 334, nr. 9) met voorrang ingezet voor woningbouw. De gezamenlijke bevoegde gezagen zullen in het geval er onvoldoende ruimte resteert voor het MIRT-project, gezamenlijk bezien of via fasering in de tijd of eventuele andere voorhanden zijnde oplossingen, alsnog ruimte kan worden gevonden voor het betreffende MIRT-project. Dat is steeds gebiedsgericht maatwerk en eventuele consequenties voor de planning van projecten zullen in bestuurlijk overleg met de andere bevoegde gezagen besproken worden. Overigens geldt dat voor één van de zeven MIRT-projecten, namelijk de A27/A12, de Tweede Kamer bij het Notaoverleg van 25 november jl. de motie van de leden Remco Dijkstra en De Pater-Postma (Kamerstuk 35 300 A, nr. 24) heeft aangenomen, waarbij gevraagd is er alles op te richten om het project A27/A12 met kracht voort te zetten.

Vraag 8

Verwacht de Minister dat het instrument ADC-toets vaak nodig zal zijn om deze en andere grote projecten te realiseren? Is de Minister voornemens tot een serieuze alternatieve weging, waarbij openbaar vervoer en fiets ook betrokken worden? Kan de Minister aangeven hoe de onvermijdelijke noodzaak van deze zeven projecten is of moet worden aangetoond? Met name hoe de alternatieven, zoals bijvoorbeeld meer openbaar vervoer, of een afname van de verkeersvraag door rekeningrijden, zullen worden onderzocht en gewogen?

Antwoord 8

Het is nu nog niet te zeggen of de ADC-toets vaak nodig zal zijn om grote projecten te realiseren. De eerste opgave zal zijn om de eventueel negatieve effecten van projecten op N2000 gebieden te mitigeren. De analyses voor de verschillende projecten genoemd in de brief van 20 november 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 58) zijn nog bezig (op het hiervoor genoemde traject A2 Vonderen-Kerensheide na). Wanneer de analyses klaar zijn, en het mogelijk blijkt om een (ontwerp)besluit, zonder ADC, te nemen zal ik dit uiteraard doen. Via de reguliere rapportages zal ik uw Kamer hierover informeren

In de verkenningsfase van projecten (en de voorafgaande MIRT-onderzoeksfase) vindt serieuze alternatievenafweging plaats voor de oplossing van het knelpunt waarvoor de verkenning is gestart. Behalve als het knelpunt dusdanig is dat een multimodale oplossing op voorhand niet kansrijk is, zoals onlangs bij het besluit over de verkenning voor station Lunetten-Koningsweg. In de verkenningsfase vindt ook de nut en noodzaak afweging plaats, ondersteund door een MKBA.

Vraag 9

In hoeverre is de stikstofwinst door de snelheidsverlaging van 130 naar 120 kilometer per uur in te zetten, aangezien het besluit om de snelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur toentertijd niet een passende beoordeling heeft doorlopen? Is daarmee de verhoging van de snelheid en de emissie niet een ongedekte stikstof-cheque en is dan een verlaging

nu daarmee geen te verdelen depositieruimte, maar slechts een afname van de ongedekte schuld?

Antwoord 9

De snelheidsverhoging is ten tijde van het invoeren hiervan door het bevoegd gezag in het kader de Wet natuurbescherming beoordeeld en toegestaan. Verlaging van de snelheid draagt daadwerkelijk bij aan de afname van stikstofdepositie. Hiervan wordt 70% beschikbaar gesteld als depositieruimte.

Vraag 10

Is de versimpelde methode om te bepalen hoe de verkeersaantrekkende werking in de projectbijdragen van de zeven asfaltprojecten wordt meegenomen, die wel in lijn was met de PAS-methodiek en de daarbij horende drempelwaarde, nog wel houdbaar? Moet een project zoals een wegverbreding van een snelweg, dat leidt tot grote verkeerseffecten in een groot deel van Nederland en daarmee mogelijk meerdere Natura 2000-gebieden kan beïnvloeden, niet voortaan veel gedetailleerder worden berekend? Zal een dergelijke versimpeling wel een toets bij de Raad van State doorstaan nu er geen drempelwaarde meer bestaat?

Antwoord 10

In de onderzoeken naar de depositiebijdragen van MIRT-projecten is geen sprake van een versimpeling in de wijze waarop de verkeerseffecten worden meegenomen en de deposities worden berekend. Voor elk project wordt, op basis van actuele en gevalideerde verkeersmodellen, in beeld gebracht welke gevolgen het project heeft op de verkeersstromen. Alle significante veranderingen in intensiteiten als gevolg van het project worden meegenomen bij de berekening van de emissies en deposities.

Vraag 11

In de brief van 17 december is aangegeven dat het RIVM indicatieve berekeningen heeft gemaakt voor de stikstofdepositie van de geselecteerde zeven MIRT-projecten, net zoals voor de woningbouw en de snelheidsverlaging. Tijdens het rondetafelgesprek op 12 december 2019 gaf het RIVM zelf aan geen specifieke berekeningen te hebben gemaakt voor de MIRT-projecten en alleen naar het totale maatregelenpakket te hebben gekeken. Kan de Minister aangeven of het RIVM in deze gelijk heeft en toelichten waarom haar informatie naar de Kamer anders is dan die van het RIVM?

Antwoord 11

In mijn brief van 17 december 2019 heb ik de Kamer geïnformeerd over de berekeningen van de 7 MIRT-projecten. Daarin heb ik aangegeven dat Rijkswaterstaat een inschatting heeft gemaakt van de depositiebijdragen van deze MIRT-projecten. RIVM heeft deze berekeningen niet uitgevoerd. Dat is in lijn met wat het RIVM heeft aangegeven in het rondetafelgesprek van 12 december 2019. Er is dus geen verschil tussen de informatie in mijn brief aan de Kamer en wat het RIVM heeft aangegeven in het rondetafelgesprek.

Vraag 12

Uit de brief van 17 december is te concluderen dat indicatieve berekeningen voor de stikstofdepositie van deze MIRT-projecten geen uitsluitend geven of deze projecten daadwerkelijk doorgang kunnen vinden. Daar zijn gedetailleerde berekeningen per project en het effect op nabijgelegen natuurgebieden voor nodig. Kan de Minister aangeven wanneer deze gedetailleerde berekeningen per project met de Kamer gedeeld worden en of er in deze berekeningen ook rekening wordt gehouden met het feit dat meer asfalt ook meer auto's aantrekt en daarmee de files niet korter maar

breder worden? Kan de Minister ook bevestigen dat de werkzaamheden voor deze zeven projecten niet zullen starten of verdergaan voordat deze berekeningen er zijn?

Antwoord 12

De gedetailleerde berekeningen per project worden niet concreet met de Kamer gedeeld, maar zijn wel openbaar. Deze openbaarmaking gebeurt op het moment dat de zienswijzenprocedure van de verschillende projecten zullen plaatsvinden. Ik heb nog geen meer actuele planning van de verschillende projecten, maar ik zal uw Kamer via de reguliere rapportages informeren.

De uitgevoerde berekeningen nemen ook de verkeersaantrekkende werking van het project mee op het gehele wegennet. De uitgevoerde verkeersberekeningen zijn de basis voor de effectberekening van de projecten en zijn daarmee een essentiële onderbouwing van het besluit. Dat betekent dat er geen besluit genomen kan worden zonder deze berekeningen zijn uitgevoerd.

Vraag 13

Heeft de Minister voor de geselecteerde MIRT- projecten de mogelijkheden voor verbeteringen in het openbaar vervoer-netwerk onderzocht alvorens de keuze te maken voor meer asfalt? Zo ja, kan de Minister deze onderzoeken met de Kamer delen? Zo nee, is de Minister bereid om dit alsnog te doen en daarna haar beslissing te heroverwegen?

Antwoord 13

Zie ook het antwoord op vraag 8. De 7 genoemde projecten bevinden zich in de planuitwerkingsfase. De afweging tussen alternatieven (waaronder OV) en het aantonen van de nut en noodzaak van deze projecten heeft al in de eerdere verkenningsfase plaatsgevonden. Deze onderzoeken zijn in deze fase openbaar gemaakt en gedeeld met uw Kamer. De Kamer heeft de mogelijkheid gehad, en heeft deze ook soms aangegrepen, om een discussie te voeren over de besluiten die op basis van deze studies zijn genomen. Ik ben daarom nu niet voornemens de mede op basis van het gesprek met uw Kamer genomen besluiten te heroverwegen.

Vraag 14

Kan de Minister toelichten waarom er voor het realiseren van zeven MIRT-projecten is gekozen, terwijl voor doorstroming van het verkeer en het verminderen van de files ook andere keuzes (zoals investeringen in het openbaar vervoer) gemaakt kunnen worden en waarom er niet voor is gekozen om meer ruimte voor (sociale) woningbouw te reserveren?

Antwoord 14

Zie ook de antwoorden op vraag 8 en 13.

De 7 MIRT-projecten betreffen projecten die al zodanig ver in het planproces gevorderd waren, dat er reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden over het voorkeursalternatief. Afwegingen omtrent eventuele andere alternatieven, zoals openbaar vervoer, hebben al eerder in het planproces plaatsgevonden.

Deze MIRT-projecten hielden, nog voordat sprake was van het opnemen van snelheidsverlaging in een generieke stikstofbank, rekening met het eventueel in kunnen zetten van een locatie specifieke snelheidsverlaging als mitigerende maatregel. Er is op voorhand geen concrete reservering gedaan voor deze 7 MIRT-projecten, noch voor woningbouw; per MIRT-project zal bekeken worden of er concurrentie optreedt met woningbouwaanvragen.

Vraag 15

Waarom is de keuze gemaakt om zeven MIRT-projecten door te zetten, terwijl er gekozen had kunnen worden voor meer ruimte om de natuur te herstellen? Zijn er scenario's op tafel geweest waarbij bijvoorbeeld 50% of meer van de beschikbare stikstofruimte werd gereserveerd voor natuurherstel? Zo ja, waarom is hier niet voor gekozen?

Antwoord 15

Voordat er door het kabinet besloten was om landelijk een snelheidsverlaging door te voeren, hielden deze 7 MIRT-projecten rekening met het eventueel in kunnen zetten van locatie specifieke snelheidsverlagingen om eventuele negatieve effecten (gedeeltelijk) te kunnen mitigeren. Gezien het feit dat het novemberpakket bedoeld is om de bouwsector vooruit te helpen en in het geval van MIRT-projecten diezelfde bouwsector geraakt wordt, is besloten om lopende projectprocessen niet te frustreren en deze MIRT-projecten een beroep te kunnen laten doen op ruimte uit het zogenaamde novemberpakket.

De maatregelen die in het novemberpakket zijn aangekondigd zijn gekozen omdat ze op korte termijn effect sorteren op het verminderen van stikstofdepositie in natuurgebieden. Het kabinet heeft besloten maximaal 70% van de depositiereductie beschikbaar te stellen voor nieuwe ontwikkelingen en dat minimaal 30% van de opbrengst ten goede komt aan de natuur. Ten aanzien van elke bronmaatregel zal een afweging worden gemaakt of het verantwoord is uit te gaan van het maximumpercentage van 70%.

In het voorjaar komt het kabinet met aanvullende bronmaatregelen die zorgen voor een structurele depositiedaling die bijdraagt aan natuurbehoud en -herstel ten behoeve van het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen.

Vraag 16

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

Antwoord 16

Met de kabinetsinzet, zoals in de verschillende kamerbrieven (waaronder die van 13 november, 16 december, en 7 februari jl. (Kamerstuk 35 334, nrs. 1, 25 en 44)) is aangekondigd, zet het kabinet stappen die ten doel hebben om depositie van stikstof te verminderen en (daarmee) de natuur te beschermen en te verbeteren.

Vraag 17

Als de Minister stelt dat bij de nauwkeurig berekende projecteffecten de laatste inzichten ten aanzien van verkeerseffecten worden meegenomen, bedoelt zij daarmee dan ook de snelheidsverlaging overdag van 130 naar 100 kilometer per uur? Welke andere verkeerseffecten worden er meegenomen? Is de Minister van mening dat de effecten van de snelheidsmaatregel moeten worden meegenomen in de stikstofberekeningen van de MIRT-projecten? Is de Minister dan ook van mening dat de effecten van deze snelheidsmaatregel moeten worden meegenomen in het (opnieuw) onderzoeken van de noodzaak voor deze MIRT-projecten?

Antwoord 17

Ik heb aangegeven de depositiebijdragen van de projecten binnen de reguliere MIRT-projectprocessen in detail worden berekend, waarbij rekening wordt gehouden met de laatste inzichten van onder meer

verkeerseffecten en emissiefactoren wegverkeer. De laatste inzichten met betrekking tot de verkeerseffecten hebben betrekking op de effecten van het project op de omvang en verdeling van de verkeersintensiteiten. Daarbij wordt in de referentiesituatie ook rekening gehouden met de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur overdag.

Vraag 18

Acht de Minister het gerechtvaardigd dat vele miljoenen euro belastinggeld uit te geven voor de verbreding van een snelweg terwijl niet onderzocht is of deze verbreding in de nieuwe situatie nog noodzakelijk is. Zo ja, hoe acht de Minister dat gerechtvaardigd? Klopt het dat voor sommige van deze projecten (zoals de ring rondom Utrecht) snelheidsverlaging zelfs werd aangedragen als oplossing om het MIRT-project onnodig te maken? Zou de Minister voor elk van de zeven MIRT-projecten een toelichting, zoals gevraagd onder artikel 3.1. van de Comptabiliteitswet, willen geven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Zoals eerder aangegeven (vraag 8, 13 en 14) is nut en noodzaak van deze projecten onderzocht in de verkenningsfase. Hierbij is gekeken naar de nut en noodzaak van dit project op de langere termijn, meestal het jaar 2030. De voorspellingen van de toename voor het autoverkeer geven mij geen reden om de nut en noodzaak van deze projecten te heroverwegen. Ik deel de mening niet dat een snelheidsverlaging (voor de Ring Utrecht naar 80 km/u) de projecten overbodig maakt. Artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet is bedoeld voor beleidsvoornemens en niet voor specifieke projecten. Desalniettemin heeft in de verkenningsfase een doelmatigheidsbeoordeling plaatsgevonden door middel van een MKBA.

Vraag 19

Klopt het dat de zeven projecten zijn gekozen omdat daar een snelheidsverlaging reeds overwogen werd? Is bij de selectie van deze projecten gekeken of woning- en wegenbouw elkaar in de weg zitten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Al voordat er door het kabinet besloten was om landelijk een snelheidsverlaging door te voeren als onderdeel van een pakket aan maatregelen om de bouwsector voorruit te helpen, hielden deze zeven MIRT-projecten rekening met het eventueel in kunnen zetten van een gerichte snelheidsverlaging als mitigerende maatregel. Er is dus geen sprake geweest van een selectie van MIRT-projecten met het oog op ruimte uit de generieke snelheidsverlaging. Er is evenmin op voorhand gekeken of woningbouw en MIRT elkaar in de weg zitten. Dit prioriteringsverzoek van de Kamer met betrekking tot de ruimte uit snelheidsverlaging is pas in een later stadium aan de orde gekomen. Bovendien geldt dat de constatering of projecten elkaar in de weg zitten, pas mogelijk is op het moment dat het RIVM de effecten van de snelheidsverlaging meer gedetailleerd heeft doorgerekend. Ook is het nodig dat concrete projecten, woningbouw én MIRT, zodanig ver in het planproces gevorderd zijn dat de desbetreffende projecten niet alleen gedetailleerde berekeningen hebben doorgevoerd voor wat betreft de exacte depositiebijdragen van het project, danwel zicht hebben op welke ruimte het project daadwerkelijk uit de stikstofbank nodig heeft om negatieve effecten te mitigeren.

Vraag 20

Wat bedoelt de Minister als zij stelt dat zij voornemens is om, wanneer woningbouw en wegenbouw elkaar bijten, in overleg met de Minister voor Milieu en Wonen en de betrokken provincies gebiedsgericht te bekijken of door fasering in tijd een oplossing gevonden kan worden. Aan

wat voor oplossingen kan gedacht worden? En in hoeverre levert «fasering in tijd» een reductie van de stikstofdepositie op?

Antwoord 20

Fasering in de tijd zou een oplossing kunnen bieden wanneer een MIRT-project en één of meerdere woningbouwprojecten tegelijkertijd uitgevoerd worden. Mogelijk kan fasering in de tijd plaatsvinden zodanig dat de tijdelijk negatieve effecten van de aanlegfase van projecten in de tijd niet overlapt. Of dit daadwerkelijk een oplossing biedt, wordt nog nader onderzocht en zal van geval tot geval bekeken worden. Fasering in de tijd levert naar verwachting geen reductie van stikstofdepositie op.

Vraag 21

Kan de Minister aangeven hoe de afstemming verloopt tussen de departementen over de prioritering van de stikstofruimte die de regering voornemens is op te vullen?

Antwoord 21

Voor de ruimte uit de snelheidsverlaging is de prioritering vooraf al bekend: die ruimte wordt met voorrang ingezet voor woningbouw, conform de motie van het lid Moorlag (Kamerstuk 35 334, nr. 9). Dit betekent dat op het moment dat er een concreet beroep wordt gedaan op de ruimte door een MIRT-project, er afstemming gezocht wordt met de andere bevoegde gezagen om te kunnen constateren of er spanning optreedt met woningbouw aanvragen. Indien dat aan de orde is, vindt bestuurlijk overleg plaats om te bezien wat de implicaties zijn en of er alternatieve oplossingen voorhanden zijn om beide door te kunnen laten gaan. Daarbij geldt dat voor één van de zeven MIRT-projecten, namelijk de A27/A12, de Tweede Kamer bij het Notaoverleg van 25 november jl. de motie van de leden Remco Dijkstra en De Pater-Postma (Kamerstuk 35 300 A, nr. 24) heeft aangenomen, waarbij gevraagd is er alles op te richten om het project A27/A12 met kracht voort te zetten.

Vraag 22

Er komen berichten binnen dat er bijvoorbeeld ook biomassacentrales gebouwd worden. Hoe valt dat te rijmen met het voornemen om woningbouw en de MIRT-projecten prioriteit te geven.

Antwoord 22

In de Kamerbrief van 13 november jl. wordt een koppeling gelegd tussen depositieruimte die beschikbaar komt uit 3 bronmaatregelen (snelheidsverlaging, emissiearm veevoer en warme sanering varkenshouderij) en woningbouw en 7 specifieke MIRT-projecten. Met de regeling die dit operationaliseert wordt – conform de door de Tweede Kamer aangenomen motie van het lid Moorlag van 14 november 2019 – prioriteit gegeven aan woningbouw.

In de Kamerbrief van 16 december 2019 over de voortgang aanpak stikstofproblematiek wordt de intentie benoemd om duurzame projecten ten behoeve van de energietransitie (zoals opwek, transport en opslag) te bundelen in een programma waarmee een structurele stikstofreductie kan worden gerealiseerd. Op programmaniveau wordt beoordeeld of wordt voldaan aan de randvoorwaarden van art. 6, lid 2 van de Habitatrichtlijn. In dat geval kunnen individuele projecten in deze aanpak gebruik maken van de beoordeling die op het niveau van het totale programma is gemaakt. Begin 2020 volgt nadere uitwerking van deze aanpak.

Vraag 23

Heeft de Minister kennisgenomen van de nieuwe rechtszaak die is aangespannen door de Non-Gouvernementele Organisatie MOB? In hoeverre loopt de Minister een financieel risico als zij nu inzet op het

doorzetten van deze MIRT-projecten en de MOB later wederom in het gelijk gesteld gaat worden en de MIRT-projecten alsnog geen doorgang kunnen vinden? Graag een zo gedetailleerd mogelijke inschatting.

Antwoord 23

Ik heb geen kennis van een nieuwe rechtszaak van het MOB gericht op een MIRT-project.

Globaal op het moment van vaststellen van een Tracébesluit start ook de aanbestedingsprocedure voor projecten. Dit is echter een langdurig proces, ook omdat altijd Europees aanbesteed moet worden. Dit betekent in algemene zin dat de juridische procedure, concreet de definitieve uitspraak van de Raad van State, afgerond wordt voordat het project aan een aannemer wordt gegund. Bij gunning van een project wordt pas definitief de juridische verplichting aangegaan over dit project, en treden pas grote financiële risico's op bij niet doorgaan van het project. Bij de planning van de aanbesteding wordt hiermee rekening gehouden.

Vraag 24

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

Antwoord 24

Zie het antwoord op vraag 3, 6, 15 en 16.