

2020Z08311

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks) en Schonis (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over A27/A12 ring Utrecht* (ingezonden 11 mei 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over A27/A12 ring Utrecht van 9 april 2020?

Vraag 2

Leiden de aanvullende onderzoeken, die volgens de Commissie voor de milieueffectrapportage nodig zijn voor een goede beoordeling van het project A27/A12 Ring Utrecht, tot vertraging? Kunt u uitgebreid toelichten hoe de planning en het tijdspad voor de voortgang van het project eruit zien?

Vraag 3

Hoe worden actuele ontwikkelingen, zoals de afname van de verkeersvraag door de coronacrisis of de gewijzigde regels zoals het vervallen van de programmatische aanpak stikstof (PAS) en maatregelen (zoals het instellen van maatregelen zoals een maximumsnelheid van 100km/h), het autoluwe beleid van de gemeente Utrecht en de klimaatmaatregelen betrokken bij de verdere onderzoeken en onderbouwing van het project? Zijn de uitgangspunten van destijds (2014) nog steeds dezelfde? Zo ja, waarom en zo nee, wat is dan anders?

Vraag 4

Bent u bekend met het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid «Trendprognose wegverkeer 2020–2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis»? Zo ja, als u de conclusies betreft op de aannames en uitgangspunten van het voorkeursbesluit uit 2014, is dat dan nog steeds de beste keus? Waarom?

Vraag 5

Waarom is niet voorzien dat op zes belangrijke punten essentiële informatie ontbreekt, zoals de Commissie constateert? Denkt u dat de uitkomsten van deze onderzoeken van invloed kunnen zijn op het Tracébesluit of de gekozen bouwtechnieken?

Vraag 6

Als vier van de vijf bouwtechnieken grote technische risico's met zich meebrengen en niet uitvoerbaar zijn en de vijfde methode (met sterke bemaling) grote risico's voor het milieu met zich meebrengt, moet dan niet opnieuw gekeken worden naar andere bouwtechnische of mogelijk andere verkeerstechnische oplossingen voor de verkeersafhandeling op dit traject? Zijn andere, niet eerder onderzochte opties denkbaar?

Vraag 7

Neemt u het advies van de commissie over, om ook naar andere verkeers-technische oplossingen te zoeken?

Vraag 8

Als de oplossing (voor de grote risico's bij de methode met bemaling) ligt in mitigerende maatregelen (diepe schermwanden), waarom is het effect dáárvan dan zo summier toegelicht in het milieurapport?

Vraag 9

Wie is in dit geval verantwoordelijk voor het afgeven van een natuurvergunning, de Provincie of het Rijk?

Vraag 10

Als de stikstofemissies voor dit project gesaldeerd moeten worden, hoe gaat dit dan in zijn werk? Wie is hiervoor verantwoordelijk en ten koste van welke andere activiteit mag dit gaan?

Vraag 11

Gaat u, naast het onderzoek van de geluidsproductie van de freesmachines, ook die van vrachtwagens op de natuur en de omwonenden onderzoeken? Hoe zou die geluidsbelasting voor de natuur kunnen worden gemitigeerd? En voor de omwonenden?

Vraag 12

Klopt de aanname van de commissie dat voor de tijdelijke schermwand die permanent in de bodem blijft ca. 630.000 kuub beton nodig is? Bent u zich ervan bewust, dat dit meer beton is dan voor iconische bouwwerken als de Oosterscheldekering en de Zeelandbrug samen is gebruikt?

Vraag 13

In hoeverre wijkt de variant die in het milieurapport is beschreven af, van eerder met de Kamer besproken versies? In hoeverre leidt deze variant tot andere kosten(risico's), bouwvertraging, risico's voor de verkeersafwikkeling, tijdelijke of langdurige effecten op de doorstroming, geluid- en luchtkwaliteitsproblemen elders of de verkeersveiligheid ter plaatse of elders?

Vraag 14

Moet, gezien de grote onzekerheden met betrekking tot de stikstofruimte voor infrastructuurprojecten, zoals gemeld in de brief van 24 april van het kabinet, niet eerst stikstofruimte worden gecreëerd en worden toebedeeld voordat de besluitvorming over dit project dit project verder kan plaatsvinden?

Vraag 15

Wat betekent het voor de A27 wanneer de Kamer prioriteit geeft aan de woningbouw boven de zeven MIRT-projecten¹ genoemd in de brief van 13 november 2019 (Kamerstuk 35 334, nr. 1) waarin het kabinet aangeeft dat de stikstofruimte voor de zeven MIRT-projecten -waaronder dit project- in conflict kan komen met de woningbouwopgave?

¹ MIRT-projecten: projecten opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport