

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 41

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2020

Op 7 december jl. vond het NO MIRT plaats. Ik heb uw Kamer daarbij toegezegd op een aantal vragen een nadere schriftelijke reactie te sturen.

1. Doorgang Tracébesluit Ring Utrecht

Tijdens het NO MIRT heeft uw Kamer mij gevraagd waarom het Tracébesluit Ring Utrecht wel doorgang vindt en andere niet. Het project Ring Utrecht is opgenomen in het Regeerakkoord. Op 9 juni jl. heeft uw Kamer de motie van het lid Van Aalst aangenomen (Kamerstuk 35 300 A, nr. 92), die mij verzoekt zeven MIRT-projecten zo snel als mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat. Ring Utrecht is één van deze projecten. Aan deze motie geef ik nu uitvoering.

Deze zeven projecten kunnen gebruik maken van ruimte uit het stikstofregistratiesysteem (SSRS) omdat voor deze projecten snelheidsverlaging als mitigerende maatregel was beoogd. Voor de Ring Utrecht is de onderbouwing voor de stikstofopgave gebaseerd op dit systeem in combinatie met een aanvullende ADC-toets.

Ten aanzien van de stand van zaken van de andere projecten heb ik uw Kamer eerder geïnformeerd.¹

2. Kostenoverschrijding Ring Utrecht

Het is mijn vaste werkwijze dat als een tegenvaller in een infraproject onvermijdelijk is, daarvoor een risicoreservering wordt gemaakt op de begroting.

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 6.

In deze MIRT-ronde heb ik dat ook gedaan, bijvoorbeeld voor de A2-Deil-Vucht, voor de A15 Papendrecht-Gorinchem en voor de A27/A12 Ring Utrecht.

Voorafgaand aan het tekenen van het Tracébesluit is binnen de begroting van lenW rekening gehouden met een aanvullende risicoreservering. In de raming van het project zijn de risico's meegenomen. Dit is één van de redenen waarvoor het budget van het project verhoogd moest worden. Vooraf aan vaststelling van het Tracébesluit heb ik vanuit deze risicoreservering het benodigde bedrag toegevoegd aan het project. Dit betekent dus dat het probleem niet doorgeschoven zal worden naar een volgend kabinet.

Bij de aanbesteding van het contract Zuid van de Ring Utrecht wordt de twee-fasenaanpak toegepast. Deze aanpak is juist gericht op het aanbesteden van complexe contracten zodat de risico's tijdens verschillende fasen (aanbesteding, ontwerp en uitvoering) samen met de marktpartijen beter kunnen worden beheerst.

3. Boscompensatie

Er komt meer hectare aan bos terug (64,7 ha) dan dat wordt gekapt (59 ha). De plaatsing van de schermwand leidt niet tot additionele kap van bomen ten opzichte van eerder onderzochte bouwmethoden. Het ruimtebeslag op landgoed Amelisweerd zelf betreft 1,34 ha. De boscompensatie vindt zo veel mogelijk plaats langs de weg voor een goede inpassing van de weg in het landschap. Daarom vindt de herbepanting en compensatie grotendeels, voor ruim 45 ha, plaats binnen de Tracébesluitgrens.

In 2013 heeft Bureau Copijn Boomspecialisten op verzoek van het project een inventarisatie gedaan van het aantal bomen binnen het landgoed Amelisweerd dat naar verwachting moet worden gekapt. Het gaat in totaal om circa 350 bomen, waarvan ruim 100 bomen met een stamdiameter groter dan 25 cm en ongeveer 240 zaailingen en jonge bomen. Voor deze bomen worden nieuwe bomen geplant.

Naast de 45 ha binnen de Tracébesluitgrens wordt 4 ha bos gecompenseerd in de gemeente De Bilt, tussen de Groenekanseweg en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Voor de overige ruim 15 ha compensatie is landgoed Haarzuilens in de gemeente Utrecht de meest wenselijke compensatielocatie. Bestuurlijk is toegezegd om de aanvullend benodigde compensatie zo veel mogelijk binnen de gemeente Utrecht te laten plaatsvinden vanwege de recreatieve meerwaarde voor de bewoners van de stad Utrecht. Indien de resterende boscompensatie in de gemeente Utrecht niet of niet volledig mogelijk is, vormt het IJsselbos in het gebied Hollandse IJssel – noordwesthoek (nabij IJsselstein) een geschikte alternatief.

[Link naar thema boscompensatie op de website boscompensatie.](#)

4. Natuurcompensatie

De verbreding heeft ook effect op natuur uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waaronder Amelisweerd. Daar gaan we zorgvuldig mee om. De natuur uit het NNN die gecompenseerd moet worden vanwege het project, wordt in ruime mate gecompenseerd. Voor de 8,26 ha die verdwijnt, breng ik 33 ha nieuwe hoogwaardige natuur terug. Naast de 33 ha natuurcompensatie wordt door de bouw van de Groene Verbinding (de overkapping van de A27 bij Amelisweerd) circa 2 ha natuur extra teruggebracht. Door deze verbinding wordt het landgoed Amelisweerd beter verbonden met de stad Utrecht. Samen met de gemeente Utrecht

onderzoek ik mogelijkheden voor de inrichting van deze verbinding, met aandacht voor ecologie, recreatie en herstel van de cultuurhistorische lijnen van het landgoed.

Link naar thema natuurcompensatie op website: natuurcompensatie

5. Technische uitvoerbaarheid bouwmethode

De technische uitvoerbaarheid van de bouwmethode van de verdiepte ligging van de A27 is onderzocht en tijdens een uitgebreide markconsultatie van afgelopen voorjaar besproken met Nederlandse en internationale aannemers.

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. De beheersmaatregel is ter advisering voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat zij vindt dat het Deelrapport «Bouwmethode bemalen met schermwand» goed laat zien waarom gekozen wordt 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.

6. Stikstofeffecten en compensatie

De aan het Tracébesluit onderliggende stikstofberekeningen en de onderbouwing bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht zijn op 2 december jl. (Bijlage bij Kamerstuk 35 570 A, nr. 11) aan uw Kamer gestuurd. Daarin zijn alle stikstofeffecten meegenomen. De onderbouwing wordt geleverd in de passende beoordeling en de onderliggende rapporten. Deze stukken zijn, evenals andere stukken ter onderbouwing van het Tracébesluit, vanaf 2 december openbaar en liggen ter inzage via de website platformparticipatie.nl.

Na openstelling van het traject veroorzaakt de verkeersaantrekkende werking van het project een depositiebijdrage op zes Natura-2000 gebieden en een depositie-afname op twee Natura-2000 gebieden. Uit de passende beoordeling blijkt dat alleen voor het Natura 2000-gebied Veluwe, significant negatieve effecten niet uit te sluiten zijn. Voor dit gebied is daarom ruimte gebruikt uit het SSRS, om zo de depositietoenames op zes habitattypen te mitigeren. Het SSRS biedt echter niet voldoende ruimte om alle berekende projectbijdragen te mitigeren, omdat hierin alleen nog het effect van de snelheidsverlaging is opgenomen en nog niet de landbouwmaatregelen. Met de ruimte uit het systeem zijn voor drie van de zes habitattypen significant negatieve effecten alsnog uit te sluiten.

Daarop zijn de mogelijkheden voor extern salderen onderzocht, maar binnen de projectplanning zijn geen concrete beschikbare en geschikte bedrijven gevonden waarmee gesaldeerd kon worden. Voor de overige drie habitattypen is vervolgens een ADC-toets doorlopen waarbij het mogelijke kwaliteitsverlies wordt gecompenseerd.

Omdat geen compensatie voor een prioritair habitatype nodig is, hoeft conform de wet (en Europese regelgeving) geen advies aan de Europese Commissie te worden gevraagd.

Voor de realisatie van de compensatieopgave is een compensatieplan opgesteld dat als bijlage aan het Tracébesluit is toegevoegd. Met Staatsbosbeheer zijn afspraken gemaakt over de aanleg en het toe te

passen beheer om de kwaliteit te borgen. Voor de openstelling in 2029 zullen de inrichtingsmaatregelen gerealiseerd zijn. De stuifzandtypen en oude eikenbossen zijn eerder ontwikkeld dan het moment dat significante negatieve effecten door het project kunnen optreden.

Voor de habitattypen in onderstaande tabel wordt een beroep gedaan op de depositieruimte van het SSRS. Ten aanzien van de resterende maximale projectbijdrage van + 0,01 voor droge heiden en heischrale graslanden is in de passende beoordeling ecologisch beoordeeld dat dit geen significante effecten heeft.

Tabel 9.5: Habitattypen waarvoor een beroep wordt gedaan op het SSRS, de maximale projectbijdrage en de restdepositie na verrekening in het SSRS

Natura 2000 Veluwe Habitattypen		Max. projectbijdrage 2030 (mol N/ha/jr)	
		Ring Utrecht	Ring Utrecht na SSRS
H2330	Zandverstuivingen	6,52	0,80
H2310	Stuifzandheiden met struikhei (incl. zoekgebied)	5,18	1,00
H9190	Oude eikenbossen (incl. zoekgebied)	10,47	2,30
H4030	Droge heiden (incl. zoekgebied)	2,81	0,01
H6230	*Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,25	0,01
H5130	Jeneverbesstruwelen	0,70	-

7. Alternatieven en Dwingende redenen van groot openbaar belang

Voor drie habitattypen blijft de conclusie dat significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten, staan. Dit betreft oude eikenbossen, zandverstuivingen en stuifzandheiden. Aangezien voor deze habitattypen geen verdere effectieve mitigerende maatregelen voorhanden zijn, is hiervoor een ADC-toets uitgevoerd en worden compenserende maatregelen getroffen. De ADC-toets is uitgebreid beschreven in de toelichting bij het Tracébesluit. De uiteindelijke totale compensatieopgave komt uit op 2.400 m², zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

Tabel 9.6: Areaalverlies en compensatieopgave

	Habitattypen	Berekend areaal verlies SEM (m ²)	Minimale areaal kwalificatie (m ²)	Compensatie opgave verdubbeld (m ²)
H2330	Zandverstuivingen	76	100	200
H2310	Stuifzandheiden met struikhei	58	100	200
H9190	Oude eikenbossen	425	1000	2000

8. Nut en noodzaak van de aanpak van de Ring Utrecht

Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht uit 2020 is gebaseerd op de meest actuele verkeersprognoses (NRM 2020), kijkt naar mobiliteitsoplossingen en levert een bijdrage aan de mobiliteitsdoelen voor de periode 2030 en daarna, waarbij ook is gekeken naar het toekomstjaar 2040. Nut en noodzaak van de aanpak van de Ring Utrecht voor de bereikbaarheid op langere termijn worden op basis van deze analyses beschreven. Het Tracébesluit Ring Utrecht is ook uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht.

IenW hanteert de welvaart- en leefomgevingsscenario's van de planbureaus CPB en PBL voor de langere termijn, 2030 en verder. Daarin zijn de afgelopen zomer de prognoses nog naar boven aangepast: Nederland

blijft groeien. Het aantal huishoudens gaat bovendien nog verder groeien doordat de huishoudingsverdunding doorgaat. Dus minder mensen in een huis.

Aanvullend zijn de aannames rond thuiswerken in de WLO-scenario's door de planbureaus naar boven aangepast.

9. Stikstofruimte woningbouw

De stikstofruimte die wordt ingezet voor extern salderen, kan maar één keer 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.

Voor de ruimte uit de snelheidsverlaging geldt de afspraak dat, waar er sprake is van dezelfde behoefte, deze met voorrang zal worden ingezet voor woningbouw. Er is dus geen sprake van dat de MIRT- projecten die nu een reservering kennen ten koste gaan van de ruimte voor reeds in beeld zijnde woningbouwprojecten.

Per project zal ik bezien welke mogelijkheden er zijn en welke ruimte beschikbaar kan komen uit het SSRS en eventuele andere maatregelen, zoals extern salderen. Die puzzel moet per project worden gelegd en waar vraagstukken spelen omtrent het efficiënt in kunnen zetten van ruimte, treed ik in overleg met andere betrokken bestuursorganen.

10. Commissie Hordijk

Het advies van de Commissie Hordijk biedt waardevolle aanbevelingen voor het door ontwikkelen van de meet- en rekensystematiek voor stikstof en het bijbehorende instrumentarium. In de kabinetsreactie zijn diverse onderzoeken aangekondigd en is aangegeven dat uw kamer voor de zomer van volgend jaar geïnformeerd zal worden over de resultaten van deze onderzoeken.

Op dit moment is AERIUS Calculator, inclusief SRM2 voor wegverkeer, het best beschikbare rekeninstrument om depositiebijdragen van projecten te berekenen.

Van de ruimte die met de snelheidsverlaging is gecreëerd is alleen ruimte uit het SSRS gebruikt die berekend is met SRM2 tot 5 km van de wegvakken waar de maximumsnelheid is verlaagd. De rekenmethode waarmee de depositiebijdrage van de ring Utrecht is bepaald is daarmee consistent met de rekenmethode waarmee de depositiereductie dankzij de snelheidsbeperking is berekend.

Er zijn goede inhoudelijke argumenten om voor het wegverkeer te rekenen tot 5 km want enkele kilometers van de weg zijn de berekende depositiebijdragen niet meer betekenisvol te herleiden tot een individueel project. Bovendien zijn de zeer beperkte bijdragen op die afstand zo gering dat ze niet als significant zijn te beschouwen.

Door de grote toename van het oppervlak waarover de emissies zich verspreiden is de depositiebijdrage waar de emissies zich verspreiden buiten 5 km nog slechts een fractie van wat binnen de 5 km per ha neerslaat. Op de RIVM-site zijn hiervoor illustratieve plaatjes opgenomen. De maximale rekenafstand van 5 km komt overeen met de maximale rekenafstand die ook wordt gehanteerd in de rekenmodellen voor projectberekeningen van de luchtkwaliteit langs wegen. Het gebruik van SRM2 inclusief een maximale rekenafstand is eerder geaccepteerd door de Raad van State.

Eventuele bijdragen op grotere afstand zijn overigens niet buiten beeld. Tegenover deze diffuse deken van minideposities van wegverkeer staan generieke bronmaatregelen die in de achterliggende decennia hebben

gezorgd voor een sterke afname van stikstofemissies van het wegverkeer. Ook tussen 2018–2030 voorziet het PBL dat de NO_x-emissies door het wegverkeer met ruim 50% dalen.

Deze werkwijze garandeert dat de effecten 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 gemaakt wordt tussen instandhoudingsmaatregelen en de passende beoordeling van projecten. Dit is eveneens in lijn met het advies van de commissie Remkes die adviseert om piekbeslasters voor NO_x-emissies aan te spreken op significante effecten dichtbij en voor marginale effecten op grote afstand een generieke aanpak te hanteren.

11. Relatie met klimaatmaatregelen

Elk jaar worden de verkeersmodellen geactualiseerd aan de nieuwste ontwikkelingen. Het besluit voor de Ring Utrecht is daarmee gebaseerd op de meest actuele modellen en WLO-scenario's. Het PBL-rapport van 2020 zal een belangrijk ingrediënt vormen voor de actualisering van de verkeers- en vervoermodellen van lenW in 2021. In het Klimaatakkoord is voor het thema Mobiliteit een groot aantal maatregelen afgesproken. De aanpak van het Ministerie van lenW volgt de werkwijze van het KEV2020.

Informatie over het project

Voor meer informatie over het project verwijs ik uw Kamer naar:

- Projectwebsite: www.a27a12ringutrecht.nl
- Factsheet over het project: factsheet Ring Utrecht
- Digitale projectkaart met visualisaties huidige en toekomstige situatie: digitale projectkaart
- In de notitie Landschapsplan 2020 is beschreven hoe de weg straks wordt ingepast in de omgeving Oplegnotitie landschapsplan 2020
- Film met toelichting op project: film Ring Utrecht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga