

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

187

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de uitspraak van de Raad van State inzake het Tracébesluit A27/A12* (ingezonden 19 juli 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 oktober 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3595.

Vraag 1

Bent u bekend met de uitspraak van de Raad van State inzake het Tracébesluit A27/A12?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat deze uitspraak een logisch gevolg is van de eerdere uitspraak over het Programmatische Aanpak Stikstof-stelsel (PAS-stelsel) en dat dit niet zozeer een juridisch probleem is, maar een consequentie van teveel stikstofemissies en te slechte natuurwaarden?

Antwoord 2

De Raad van State heeft geoordeeld dat de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan het Programma Aanpak Stikstof (PAS), niet voldoet aan de eisen die het Europese Hof van Justitie daaraan stelt. Omdat het Tracébesluit A27/A12 zich baseert op de PAS als ecologische onderbouwing heeft de RvS dit besluit, evenals verschillende andere besluiten, vernietigd. Daarmee is de vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 waarin is aangegeven dat het PAS niet meer gebruikt kan worden als basis voor toestemmingsverlening.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de oplossing dus moet worden gezocht in het snel verminderen van de emissies en concentraties totdat de natuur zich voldoende heeft hersteld? Zo ja, hoe gaat u dit aanpakken? Welke extra maatregelen worden overwogen?

¹ <https://www.raadvanstate.nl/@116513/201701683-6-r3/>

Antwoord 3

De uitspraak van de Afdeling bevestigt het belang van bron- en herstelmaatregelen voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor natuur. Zoals de Minister van LNV u eerder ook heeft geïnformeerd (DGNVVG-NP/19140219) is het de ambitie van het kabinet om samen met de verschillende sectoren afspraken te maken over dit onderwerp. Dit vraagt fundamentele keuzes die het kabinet samen met de bestuurlijke partners en uw Kamer zal moeten maken.

Vraag 4

Nu de verbreding van de snelwegen bij Utrecht en het toevoegen van extra wegverkeer voorlopig geen optie is vragen wij hierbij wat u gaat doen om de bereikbaarheid op een emissievrije manier te verbeteren? Komen alternatieve opties, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer (ov) en de fietsinfrastructuur weer in beeld? Komen maatregelen, die de verkeergroei niet accommoderen, maar juist verminderen of spreiden, zoals rekeningrijden, weer in beeld?

Antwoord 4

In de uitwerking van het programma U-Ned werkt het rijk samen met de regio aan een adaptieve aanpak op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en mobiliteit waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijffunctie voor Nederland behoudt. Hiervoor is de Ring Utrecht van groot belang. Ondanks de vernietiging van het Tracébesluit ligt er nog steeds een opdracht om de regio bereikbaar te houden. De urgentie en noodzaak om het probleem aan te pakken is nog steeds aanwezig.

Binnen de projectdoelstellingen en de eisen van de natuurwetgeving zal daarom verder gewerkt worden aan een oplossing voor de stikstofproblematiek voor de Ring Utrecht en bereid ik een nieuw Tracébesluit voor. Vanuit de afspraken die binnen het klimaatakkoord gemaakt zijn zal het kabinet, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, een aantal varianten van betalen naar gebruik onderzoeken. Het is aan een nieuw kabinet om een besluit te nemen over een eventuele invoering.

Vraag 5

Bent u bereid de verlaging van de snelheid op de ring Utrecht naar 80 km/u te overwegen, waarmee voldoende capaciteit binnen de huidige bak een optie is, conform de resultaten van extern onderzoek?²

Antwoord 5

Er is in het verleden diverse keren gekeken naar een mogelijkheid zonder de bak te verbreden, met minder rijstroken (2x6 ipv 2x7), waarbij de snelheid omlaag gaat naar 80 km/uur en waarbij het ontweven van rijrichtingen in stand blijft.

De commissie Schoof heeft geconcludeerd dat er géén veilige oplossing mogelijk is binnen de bestaande bak. In hoofdstuk 5 van de Gids van netwerkanalyse tot Ontwerp Tracébesluit staat beschreven waarom de commissie Schoof tot deze conclusie kwam. De belangrijkste argumenten voor 2x7 zijn verkeersveiligheid, met name ten aanzien van de vele weefbewegingen, en de specifieke dwangpunten (de twee spoorviaducten, de ligging van de folie en de bak) die leiden tot een heel specifiek ontwerp.

Vraag 6

Bent u bereid om op korte termijn wel te starten met de «minder hinder»-maatregelen, die voorzien waren voor tijdens de werkzaamheden, zoals bijvoorbeeld automobilisten te adviseren om -voor wie dat mogelijk is- op andere tijden te reizen, een alternatief vervoermiddel te kiezen of thuis te werken? Bent u bereid op korte termijn ook andere maatregelen te nemen die tijdens werkzaamheden vaak gebruikt worden om binnen de bestaande

² https://www.stopverbredingringutrecht.nl/wp-content/uploads/2016/04/Verkeerskundige-evaluatie-A27_190527.pdf

capaciteit doorstroming op peil te houden, zoals het verlagen van de snelheid en het versmallen van rijbanen?³

Antwoord 6

De financiering van minder hinder maatregelen is specifiek gekoppeld aan werkzaamheden. Uw Kamer heeft door de aangenomen motie Hoogland/Visser (Kamerstuk 29 398, nr. 519) besloten dat het toepassen van spitsmijden alleen in geval van groot onderhoud, wegwerkzaamheden en activiteiten vooruitlopend op wegwerkzaamheden toegestaan is. Daarnaast is de korte termijn aanpak voor bereikbaarheid een onderdeel van het programma U-Ned.

Vraag 7

Welke voorbereidende werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd? Heeft dit onherstelbare schade aan natuur en landschap aangericht? Worden deze voorbereidende werkzaamheden nu gestaakt? Wat hebben deze werkzaamheden en de totale voorbereiding van dit project tot nu toe gekost?

Antwoord 7

Er zijn voorbereidende werkzaamheden gestart, onder andere op het gebied van grondverwerving en het verleggen van kabels en leidingen. Bestaande processen/activiteiten worden afgerond. Er worden geen nieuwe processen/activiteiten gestart. Er is geen onherstelbare schade aan natuur en landschap aangericht. De totale kosten die tot op heden zijn gemaakt tellen op tot circa € 50 mln.

Vraag 8

Wat gaat er met de voor dit project gereserveerde fondsen gebeuren? Worden deze toegevoegd aan de overschotten op de infrastructuurbegroting of ingezet voor projecten die niet voor meer luchtvervuiling zorgen?

Antwoord 8

De Raad van State heeft het Tracébesluit vernietigd. Dit betekent echter niet dat het project niet verder uitgevoerd wordt. Binnen de projectdoelstellingen en de eisen van de natuurwetgeving zal verder gewerkt worden aan een oplossing voor de Ring Utrecht.

Vraag 9

Worden de onderdelen van het project die onomstreden zijn en waarvoor geen wijziging van het tracébesluit nodig is, zoals de natuurcompensatie of de betere geluidsschermen, wel uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

De maatregelen voor natuur en geluid zijn onderdeel van het Tracébesluit dat door de Raad van State is vernietigd. Daarmee is de grondslag om deze maatregelen te nemen komen te vervallen. Er wordt een nieuw besluit voor de Ring Utrecht voorbereid, waarin de maatregelen voor natuur en geluid een plek krijgen.

Vraag 10

Welke andere projecten die leiden tot extra stikstofemissies zijn nu in voorbereiding? Welke hiervan lopen eveneens het risico om door de uitspraak van de Raad van State te worden belemmerd? Ben u van plan dit risico voor elk project te nemen of gaat u de conclusies van deze zaak toepassen op alle lopende projecten?

Antwoord 10

Een overzicht van lenW-projecten die mogelijk gevolgen ondervinden van de PAS-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is opgenomen bij de brief die de Minister van LNV u 13 september j.l. heeft doen toekomen (Kamerstuk 32 670, nr. 165).

Mogelijke gevolgen kunnen uiteenlopen van vertraging in besluitvorming en/of realisatie, hogere kosten voor onderzoek, het treffen van extra

³ <https://goedopweg.nl/projecten/minder-hinder>

mitigerende of compenserende maatregelen of een andere wijze van uitvoering van het project.

Deze gevolgen zullen per project worden gezien. Het is altijd de bedoeling geweest om recht te doen aan de bescherming van Natura 2000-gebieden, dit is niet nieuw. Uit de uitspraak volgt dat het PAS niet langer als onderbouwing kan worden gebruikt voor tracébesluiten. De PAS-uitspraak betekent niet dat er helemaal geen activiteiten meer mogelijk zijn die stikstof veroorzaken. Deze zijn wel mogelijk met een individuele projectspecifieke beoordeling die voldoet aan de randvoorwaarden, zoals beschreven in de nadere reactie van de Minister van LNV op de PAS-uitspraak d.d. 11 juni 2019 (Kamerstuk 32 670, nr. 147).