

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2023

Tijdens het Commissiedebat MIRT van 5 juli jl. (Kamerstuk 36 200 A, nr. 99) is uitvoerig met de Kamer gesproken over de opeenstapeling van problematiek waar het Ministerie van IenW mee geconfronteerd wordt (financieel, personeel en stikstof) en die geleid heeft tot een herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds. Tijdens het Commissiedebat is de Kamer toegezegd om voor de projecten, die in het kader van de herprioritering gepauzeerd worden, te motiveren wat onze ervaringen zijn op het gebied van stikstof en welke verwachtingen we op grond van die ervaringen hebben voor deze projecten. Met deze brief deel ik deze inzichten en verwachtingen, zowel voor de gepauzeerde projecten als de acht projecten die vooralsnog uitgezonderd zijn van de herprioritering.

Tevens wordt met deze brief invulling gegeven aan enkele moties:

- Gewijzigde motie van de leden Stoffer en Koerhuis over een afweegkader voor vervanging en renovatie¹;
- Motie van de leden Krul en Van der Graaf over het integreren van het onderhoud en de instandhoudingsopgave in alle onderdelen van de MIRT-cyclus²;
- Motie van het lid Krul over het verschaffen van duidelijkheid over het bedrag aan restbudget dat beschikbaar is voor verkeers- en geluidsmaatregelen bij knooppunt Hoevelaken³.

Tot slot wordt met deze brief invulling gegeven aan het verzoek van het lid Krul tijdens het TMD MIRT op 6 juli jl. (Handelingen II 2022/23, nr. 103, item 6) om een afschrift te ontvangen van de reactie van het Ministerie van IenW aan de regio Foodvalley, naar aanleiding van een brandbrief van

¹ Kamerstuk 29 385, nr. 134

² Kamerstuk 29 385, nr. 131

³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 91

enkele ondernemers. De aan de regio verzonden brief is als bijlage bij deze brief opgenomen.

Stikstof in relatie tot gepauzeerde projecten

Tijdens het Commissiedebat MIRT is door onder meer het lid Stoffer gevraagd naar de stikstofproblematiek bij de gepauzeerde projecten. In de brief die recent naar de Kamer is gestuurd naar aanleiding van de toezegging aan het lid Stoffer tijdens het Tweeminutendebat MIRT⁴, is in algemene zin ingegaan op de stikstofproblematiek die lenW al enige jaren ervaart bij aanlegprojecten. De stikstofproblematiek is complex en het is duidelijk dat maatregelen getroffen moeten worden waarmee de stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur omlaag gaat. Pas op het moment dat substantiële verbetering van natuurcondities in beeld is, ontstaat meer ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder infrastructurele aanlegprojecten.

Hieronder worden per gepauzeerd project de beschikbare inzichten nog eens nader geduid. Voor het opstarten van deze projecten is het noodzakelijk dat er op drie fronten weer ruimte is: stikstof, financieel en personeel. In totaal gaan het om zestien aanlegprojecten; van de eerder genoemde zeventien gepauzeerde projecten is één project, te weten Innova58, feitelijk geen aanlegproject maar een risicoreservering voor de innovatieve opgave van het trajectdeel Eindhoven–Tilburg. Het budget hiervan is meegenomen in de herprioritering.

1. N35 Wijthmen – Nijverdal

Het project is nog maar net opgestart, op dit moment zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen beschikbaar. Het projecttracé en diverse wegvakken met mogelijke verkeersaantrekkende werking liggen dichtbij meerdere Natura 2000-gebieden, waardoor daar een relatief hoge depositiebijdrage wordt verwacht. In totaal liggen 11 Natura 2000-gebieden binnen de maximale rekenafstand van 25 km.

2. A9 Rottepolderplein

Voor het bestaande ontwerp zijn al verkeers- en stikstofberekeningen en een natuurtoets gedaan. Daaruit blijkt dat het weliswaar om een relatief beperkte projectbijdrage gaat, maar waarvoor toch mitigatie nodig is. Bovendien leidt het project tot een depositiebijdrage op 7 verschillende verspreid gelegen gebieden, waarvoor veel saldogevers nodig zijn. De verwachting is dat er voor de duingebieden relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar zijn.

3. A58 Tilburg – Breda

Voor het project zijn stikstofberekeningen gedaan met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage op Ulvenhoutse Bos en in mindere mate op 5 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen 14 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden. In de buurt van Ulvenhoutse Bos zijn weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 100

4. A27 Zeewolde – Eemnes

Uit een quick scan volgt dat 14 gebieden in 4 provincies binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn. Bij een deel van de gebieden, zoals Oostelijke Vechtplassen en Naardermeer, zijn relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

5. A15 Papendrecht – Gorinchem

Voor dit project zijn stikstofberekeningen gedaan. Hieruit blijkt een projectbijdrage op 13 gebieden in 4 provincies. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn.

6. A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage op Rijntakken en in mindere mate op 5 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen 15 Natura 2000-gebieden in 6 provincies. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn.

7. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Het betreft een project dat wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht waaraan het Rijk een financiële bijdrage levert. Er wordt verkeersaantrekkende werking op de NRU verwacht. Het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op korte afstand van de NRU. Voor dit gebied zijn relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

8. InnovA58 Annabosch – Galder

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage van ca. 70 mol/ha/jr op Ulvenhoutse Bos en in mindere mate op 4 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen naar verwachting 9 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden. In de buurt van Ulvenhoutse Bos zijn weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

9. A67 Leenderheide – Geldrop

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand 5 km. Op basis daarvan blijkt al een projectbijdrage van 5–7 mol/ha/jr op twee Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen naar verwachting 9 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden.

10. A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren

Dit project is nog niet opgestart. Hiervoor zijn nog geen verkeers- en stikstofberekeningen beschikbaar. Onduidelijk is of sprake zal zijn van verkeersaantrekkende werking. Alleen al binnen 25 km rondom het projectgebied liggen 17 Natura 2000-gebieden.

11. A1/A30 Barneveld

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een projectbijdrage van ca. 8 mol/ha/jr op Veluwe en in mindere mate op twee andere Natura 2000-gebieden. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig. Met een maximale rekenafstand van 25 km zal het om meer gebieden gaan.

12. A4 Haaglanden – N14

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd die een projectbijdrage laten zien op 15 gebieden in 4 provincies, waaronder Noord-Brabant. Dat betekent dat relatief veel saldogevers nodig zijn. Ook gaat het om een relatief grote bijdrage op duingebieden. De verwachting is dat hiervoor relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar zijn.

13. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt het te gaan om een projectbijdrage op 19 gebieden in 5 provincies, waaronder 34 mol/ha/jr op Veluwe. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig.

14. Volkeraksluizen

De laatste studies en berekeningen van dit project dateren uit de periode voor de stikstofproblematiek. Derhalve zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. De oorspronkelijke scope van het project betreft extra capaciteit bij de sluis door aanleg van een nieuwe extra kolk, mogelijk zal dit extra scheepvaart aantrekken en zijn stikstofberekeningen nodig. Alleen al binnen 25 km rondom het sluisencomplex liggen geheel of gedeeltelijk 5 Natura 2000-gebieden.

15. Kreekraksluizen

Dit betreft een reservering voor een nog op te starten project en was ook nog niet opgenomen in het MIRT-projectenboek. Derhalve zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. Aanleiding is een (mogelijk) capaciteitsknelpunt waarbij als scope van het op te starten project in eerste instantie werd gedacht aan aanleg van een nieuwe, extra kolk om capaciteit bij de sluis te vergroten. Mogelijk zal dit extra scheepvaart aantrekken en zijn stikstofberekeningen nodig. Alleen al binnen 25 km rondom het sluisencomplex liggen geheel of gedeeltelijk 6 Natura 2000-gebieden en enkele Vlaamse gebieden.

16. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

Dit project is nog niet opgestart en er zijn nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. Rondom het projectgebied liggen diverse Natura 2000-gebieden, maar onduidelijk is of er sprake zal zijn van verkeersaantrekkende werking. Een substantiële toename van de omvang van het scheepvaartverkeer wordt niet verwacht. Door het verdiepen van de vaargeul kan er wel efficiënter worden gevaren, door ofwel met meer vracht, dan wel met grotere schepen te varen. Gezien de samenhang met andere projecten, zoals sluis Kornwerderzand wordt momenteel bezien of er een meekoppelkans met een HWBP-project is vorm te geven voor de baggeropgave.

Voorts geldt voor projecten met stikstofdeposities in de provincie Noord-Brabant dat het standpunt van de provincie is dat extern salderen op dit moment in beginsel niet mogelijk is in die provincie. Dit geldt in elk geval voor de projecten A58 Tilburg – Breda, A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, InnovA58 Annabosch – Galder, A67 Leenderheide – Geldrop gelegen in de provincie, en de projecten A4 Haaglanden – N14 en A15 Papendrecht – Gorinchem, waarbij de effecten reiken tot in Noord-Brabant.

Stikstof bij aanlegprojecten die middelen behouden

Een aantal kleinere projecten is op dit moment uitgezonderd van de herprioritering. De reden hiervoor is gelegen in de inschatting van lenW dat er sprake is van een zeer beperkte omvang van stikstofdepositie én waarbij de financiële problematiek het toelaat om de relatief beperkte budgetten van deze projecten buiten de financiële opgave te houden. En een aantal van deze projecten dragen bij aan de verkeersveiligheid. De komende weken wordt in overleg met de betrokken provincies getoetst of de inschatting van lenW terecht is en moet blijken of provincies ook medewerking kunnen verlenen aan het verkrijgen van stikstofruimte. Het gaat om de volgende projecten en bijbehorende inzichten op het gebied van stikstof:

1. N50 Kampen – Kampen-Zuid

Het gaat om een beperkte aanpassing met een beperkt effect op het verkeer. Buiten het projectgebied wordt geen verkeersaantrekkende werking verwacht. Voor dit project zijn stikstofberekeningen gemaakt met een maximale rekenafstand van 5 km waaruit een relatief beperkte depositiebijdrage blijkt van 0,36 mol/ha/jr. Een rekenafstand van 25 km leidt naar verwachting tot een projectbijdrage op vijf extra gebieden die veel kleiner is.

2. N35 Knooppunt Raalte

Voor dit project zijn nog geen stikstofberekeningen gemaakt. Het gaat om een relatief kleine aanpassing van enkel een knooppunt. Naar verwachting zal het project een beperkt effect hebben op de verkeersintensiteiten. Bovendien ligt het op relatief grote afstand van Natura 2000-gebieden, waardoor een eventuele projectbijdrage naar verwachting beperkt is.

3. N35 Nijverdal – Wierden

Voor dit project zijn stikstofberekeningen gemaakt met een maximale rekenafstand van 5 km. Daaruit blijkt een projectbijdrage op 5 gebieden, waaronder een bijdrage van ca. 12 mol/ha/jr op Wierdense Veld. Met een maximale rekenafstand van 25 km komen daar naar verwachting 18 gebieden bij.

De voorbereiding van dit project is echter al ver gevorderd. Zo heeft de provincie Overijssel deels al stikstofruimte verworven en worden al compenserende maatregelen genomen.

4. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe

Op basis van de verkeersberekeningen voor de verkenning is een inschatting gemaakt van het aantal gebieden binnen een maximale rekenafstand van 25 km. Deze Natura 2000-gebieden liggen op relatief grote afstand van het projectgebied, waardoor de projectbijdrage naar verwachting beperkt is.

5. A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken

Op basis van stikstofberekeningen met een maximale rekenafstand van 5 km blijkt dat het gaat om een klein project met een beperkt netwerk-effect. Bovendien liggen de Natura 2000-gebieden op relatief grote afstand, waardoor de projectbijdrage naar verwachting beperkt is.

6. Wilhelminakanaal – Sluis II

De voorbereiding van dit project is al vergevorderd. Uit stikstofberekeningen volgt dat er in de gebruiksfase geen depositiebijdrage en een zeer beperkte tijdelijke depositiebijdrage in de aanlegfase is. Naar verwachting kan worden volstaan met een voortoets. Bovendien wordt de inzet van schoon en emissieloos bouwmaterieel verkend om de depositiebijdrage zoveel mogelijk te verminderen.

7. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl fase 2

Er wordt geen verkeersaantrekkende werking als gevolg van het project verwacht. Mogelijk wordt de vaargeul verschoven, waardoor een depositiebijdrage in de gebruiksfase ontstaat. Zonder verschuiving van de vaargeul kan hooguit sprake zijn van een tijdelijke depositiebijdrage in de aanlegfase.

8. N33 Zuidbroek – Eemshaven

Er zijn nog geen stikstofberekeningen voor dit project beschikbaar. De Natura 2000-gebieden liggen op relatief grote afstand van het projectgebied, waardoor de projectbijdrage naar verwachting beperkt is.

Indien de stikstofproblematiek inderdaad overbrugbaar blijkt, moet met het oog op personele capaciteit in samenspraak met Rijkswaterstaat bekeken worden op welk moment deze projecten maakbaar zijn. Afhankelijk van de fase waarin de projecten zullen starten en het tempo waarmee deze worden uitgevoerd, is per jaar ca. 85 fte nodig indien alle projecten zich in de planfase bevinden tot 180 fte als alle projecten in realisatiefase zijn. Een parallelle uitvoering van planfase en realisatiefase leidt tot meer benodigde capaciteit. Dit vraagt keuzes op het moment dat concrete oplossingen voor stikstof in beeld zijn: de mensen die deze projecten zouden kunnen uitvoeren werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere realisatieprojecten. Deze keuzes worden met de bestuurlijke partners uit de regio afgestemd, tijdens de reguliere MIRT-overleggen.

Motie-Krul inzake resterend budget Hoevelaken

Met de motie van het lid Krul (d.d. 6 juli 2023)⁵ wordt de regering verzocht nog voor het overleg met de regio in het bestuurlijk overleg van dit najaar duidelijkheid te verschaffen over welk bedrag aan restbudget er beschikbaar is voor een overbruggingspakket met verkeers- en geluidsmaatregelen bij knooppunt Hoevelaken.

Evenals voor de andere gepauzeerde projecten is er bij knooppunt Hoevelaken een restbudget beschikbaar. Het totale restbudget bedraagt € 473 miljoen. Onderdeel hiervan is een geraamde bijdrage van derden (circa € 44 miljoen). Daarnaast heeft Rijkswaterstaat reeds eerder de beschikking gekregen over realisatiebudget voor (naderende) contractuele verplichtingen. Het gaat om een bedrag van circa € 365 miljoen, waarvan

⁵ Kamerstuk 36 200 A, nr. 91

€ 191 miljoen niet verplicht is. Daarmee resteert bij lenW een restbudget van zo'n € 64 miljoen aangevuld met € 191 miljoen realisatiebudget, exclusief voorfinanciering bijdrage derden. In eerste instantie wordt het resterend budget aangewend voor de onderhouds- en vervangingsopgaven die deel uitmaakten van het project, maar nu eigenstandig uitvoering vragen. Dat vraagt een nieuwe raming voor deze opgaven.

Motie van de leden Stoffer en Koerhuis over een afweegkader voor vervanging en renovatie

Met de gewijzigde motie van de leden Stoffer en Koerhuis (d.d. 30 mei 2023)⁶ wordt de regering verzocht een afwegingskader op te stellen voor de programmering van vervangings- en renovatieprojecten. Dit in het licht van de constatering dat het vervangings- en renovatieprogramma achterloopt op de prognose vanwege budgetbeperkingen en de stikstofproblematiek.

Het uitgangspunt bij de programmering voor Rijkswaterstaat (RWS) is het beschikbare budget en de gefinancierde capaciteit per netwerk. Daarbinnen maakt RWS de afweging voor de programmering van het werk aan de hand van urgentie, efficiënte uitvoering, maakbaarheid en hinderplanning. Daarbij wordt ook aangesloten bij de aanpak door de markt. Conform afspraak bespreekt Rijkswaterstaat dit najaar haar planning met de regio's.

Motie van de leden Krul en Van der Graaf over het integreren van het onderhoud en de instandhoudingsopgave in alle onderdelen van de MIRT-cyclus⁷

Over de planning en de uitvoering van de werkzaamheden voor het instandhouden van de netwerken voert RWS op regelmatige basis het gesprek met decentrale overheden, in verschillende samenstellingen en over verschillende thema's. Er zijn gesprekken met specifieke gemeenten, met regio's of met de provincie. De gesprekken zijn op bestuurlijk niveau, tussen directeuren of tussen medewerkers. In deze gesprekken worden verschillende onderwerpen besproken waaronder: de bereikbaarheid, het voorkomen van hinder en bijbehorende verkeersmaatregelen, afstemmen van werkzaamheden en de planning.

In aanloop naar het MIRT zal Rijkswaterstaat met de regionale partners uit de MIRT cyclus en met de marktpartijen het gesprek voeren over de programmering van werkzaamheden tot 2026 en de grote brokkenplanning 2027–2030.

Zoals eerder met de Kamer gedeeld vraagt de voorbereiding van de werkzaamheden gemiddeld twee jaar. Dit betekent dat de gesprekken over de werkzaamheden op de korte termijn vooral zullen gaan over de precieze planning en het beperken van de hinder. Voor projecten die later zijn gepland kan worden gesproken over het combineren van werkzaamheden en over de scope van het werk en financiering van eventuele aanvullende maatregelen. Met deze veelheid aan reeds lopende gesprekken wordt invulling gegeven aan de afstemming met decentrale overheden (en marktpartijen). In aanvulling daarop zal jaarlijks na het opstellen van de programmering die acht jaar vooruit kijkt, in het najaar het gesprek gevoerd worden met decentrale overheden. Hiermee wordt

⁶ Kamerstuk 29 385, nr. 134

⁷ Kamerstuk 29 385, nr. 131

aangesloten op het MIRT gesprek in het najaar. Op deze wijze ben ik voornemens invulling te geven aan de motie van de leden Krul en Van der Graaf.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers