

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

35 334

Problematiek rondom stikstof en PFAS

Nr. 69 HERDRUK¹

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2019

Tijdens het NO MIRT van 25 november heb ik de toezegging aan uw Kamer gedaan om nog voor het volgende stikstofdebat zoveel als mogelijk inzicht te geven in de berekeningen van de projecteffecten van de zeven MIRT projecten, waarvan afgesproken is dat deze aanspraak maken op de ruimte uit het maatregelenpakket zoals geschetst in de Kamerbrief van 13 november jl.²

Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging en zet ik uiteen op welke wijze er omgegaan wordt met de zeven MIRT projecten binnen de beschikbare ruimte. Hiermee voldoe ik tevens aan het verzoek tijdens de regeling van werkzaamheden van vandaag.

Wat is afgesproken oment de MIRT projecten?

In de Kamerbrief van 13 november jl. heeft het Kabinet aangegeven dat zij «met het eerste pakket aan maatregelen zo spoedig mogelijk de stikstofdepositie wil terugdringen en natuur verbeteren om zo weer ruimte te bieden voor de realisatie van de benodigde extra woningbouw en infrastructuurprojecten». Bij infrastructuurprojecten gaat het om projecten die onder het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) vallen en waarvoor op korte termijn toestemmingsverlening is voorzien of voorbereid wordt. Het kabinet heeft daarbij aangegeven dat pas na het aannemen van de spoedwet en het inrichten van het stikstofregistratiesysteem het voor initiatiefnemers mogelijk is om van de beschikbare depositieruimte gebruik te maken.

In de brief is aangegeven dat er ruimte komt voor de volgende zeven MIRT- projecten: A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 knooppunt Hoewelaken, A6 Almere-Lelystad, A4 Haaglanden, Innova58 Tilburg-Eindhoven, A27

¹ I.v.m. een correctie in het tweede Kamerstukdossier

² Kamerstuk 35 334, nr. 1

Houten-Hooipolder en Innova58 Annabosch-Galder. Deze 7 MIRT projecten zijn in beeld gekomen omdat deze projecten snelheidsverlaging reeds als mitigerende maatregel overwogen. Voor de Ring Utrecht geldt dat uw Kamer tijdens het Notaoverleg MIRT van 25 november jl. de motie van de leden Remco Dijkstra en de Pater-Postma heeft aangenomen, waarbij mij verzocht is er alles op te richten om dit project met kracht voort te zetten.³

Berekeningen en betekenis daarvan voor beschikbare ruimte

Het RIVM heeft indicatief berekend wat het gemiddelde effect is van de maatregelen van het totale maatregelenpakket zoals geschetst in de Kamerbrief van 13 november, welke leiden tot afname van depositie. Het gaat daarbij om snelheidsverlaging, veevoer en een warme sanering van de varkenshouderij. Gelet op de urgentie om richting de bouwsector helderheid te creëren en daarmee de wens om de doorlooptijd van de berekening te beperken, heeft RIVM niet overal gerekend, maar alleen op een selectie van representatieve rekenpunten (hexagonen met oppervlak van een hectare).

Ook met oog op de woningbouw zijn indicatieve berekeningen gemaakt, waarbij RIVM indicatief de gemiddelde, cumulatieve depositiebijdragen van woningbouwplannen heeft berekend.

Op basis van de resultaten van de indicatieve berekeningen van het RIVM en uitgaande van gemiddelde waarden en een selectie van representatieve locaties, ontstaat de volgende berekening:

Het totale maatregelenpakket uit de Kamerbrief van 13 november leidt tot een gemiddelde daling van 7,6 mol/hectare/jaar.

Het deel hiervan dat ten goede komt aan de versterking van de natuur bedraagt minimaal 30% en is dus 2,3 mol/hectare/jaar.

De behoefte vanuit de woningbouw is ingeschat op gemiddeld 0,3 mol/hectare/jaar.

Er resteert dan, gemiddeld gezien, ongeveer 5 mol/hectare/jaar.

Rijkswaterstaat heeft een inschatting gemaakt van de depositiebijdragen van de genoemde 7 MIRT-projecten. Hiertoe is gezien de urgentie en behoefte om snel inzicht te krijgen – net als bij de berekeningen voor woningbouw en de snelheidsverlaging – een indicatieve berekening uitgevoerd. In de bijlage vindt u een tabel met de gemiddelde depositiebijdragen per project, alsook een korte toelichting op de wijze waarop deze berekening door RWS is uitgevoerd.

Op basis van de ruimte die door het RIVM indicatief in beeld is gebracht voor woningbouw samen met de indicatieve berekeningen voor de 7 MIRT projecten van RWS, is ingeschat dat er – gemiddeld gezien – ruimte beschikbaar zou moeten zijn om in te zetten als mitigerende maatregel voor de 7 MIRT projecten. In mijn brief aan uw Kamer van 20 november jl. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 58) heb ik echter reeds aangegeven dat *«aan-gezien RIVM met gemiddelde waarden heeft gerekend en verschillen binnen en tussen N2000 gebieden groot kunnen zijn, effecten ook nog project- en gebied-specifiek geanalyseerd moeten worden»*.

Voor meer nauwkeurige effecten van de snelheidsverlaging geldt dat deze nadere berekening door het RIVM zal worden uitgevoerd in het kader van het stikstofregistratiesysteem, zoals ook aan de orde is geweest bij de Tweede Kamerbehandeling van de spoedwet op 4 december jl. Bij deze berekeningen wordt uitgegaan van alle rekenpunten met stikstofgevoelige

³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 24

habitats en leefgebieden van soorten binnen Natura 2000 gebieden, waaruit nog concreter zal blijken welke ruimte op welke locatie precies beschikbaar is en hoe dit zich verhoudt tot de behoefte van de woningbouwplannen en de infrastructuurprojecten.

De meer nauwkeurige projecteffecten worden binnen de reguliere MIRT-projectprocessen nader berekend, waarbij er per project nog een gedetailleerde berekening van de depositiebijdragen wordt uitgevoerd. Op basis daarvan wordt het effect van het project gedetailleerd vastgesteld. Het verschil tussen de indicatieve schattingen en de meer nauwkeurig berekende projecteffecten is dat in die berekeningen rekening wordt gehouden met de laatste inzichten ten aanzien van onder meer verkeerseffecten en emissiefactoren van wegverkeer.

Bij het Notaoverleg MIRT heb ik reeds aangegeven dat, ondanks dat er gemiddeld genomen voldoende ruimte lijkt te zijn, het voor individuele projecten nog steeds erg lastig zal kunnen zijn en er géén garantie is dat alle projecten in de huidige vorm doorgang kunnen vinden.

MIRT en woningbouw

Naar aanleiding van het plenaire stikstof debat op 14 november jl. (Handelingen II 2019/20, nr. 24, items 5, 9 en 22) heeft uw Kamer de motie Moorlag⁴ aangenomen, waarbij gevraagd is de ruimte – die ontstaat bij het verlagen van de maximumsnelheid – met voorrang in te zetten voor het op gang brengen van de woningbouw.

Zoals mijn collega Schouten bij de wetsbehandeling van de spoedwet op 4 december jl. aan uw Kamer heeft aangegeven, zal het Kabinet uitvoering geven aan deze motie. Dat betekent dat, waar woningbouw en een MIRT-project concurreren om dezelfde ruimte, woningbouw voorrang krijgt bij het toedelen van de ruimte die beschikbaar komt als gevolg van de snelheidsverlaging. In zo'n situatie ga ik tevens samen met de betrokken provincies en de Minister voor Milieu en Wonen, gebiedsgericht kijken of door fasering in de tijd een oplossing kan worden gevonden. Indien nodig wordt gezocht naar aanvullende maatregelen die met voorrang ingezet kunnen worden om stikstofeffecten van desbetreffende MIRT-projecten te mitigeren. De gezamenlijke inzet zal erop gericht zijn om woningbouw én MIRT beiden door te laten gaan.

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

⁴ Kamerstuk 35 334, nr. 9

Rijkswaterstaat heeft een inschatting gemaakt van de depositiebijdragen van de genoemde 7 MIRT-projecten. Hiertoe is – net als bij woningbouw en de snelheidsverlaging – een indicatieve berekening uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS Calculator (versie 2019). In deze berekening zijn de nieuwe en aan te passen wegen meegenomen, als ook de wegen waarop het project leidt tot een relevante toe- of afname van het wegverkeer.

De gemiddelde depositiebijdragen zijn per project berekend op alle Natura 2000-gebieden binnen 5 km van de in de berekening betrokken wegen. De berekeningen zijn uitgevoerd op rekenpunten (hexagonen met een oppervlak van 1 hectare) ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen of stikstofgevoelige leefgebieden van soorten.

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de meest recente emissiefactoren voor de jaren 2021 en 2030, voor beide jaren gebruikmakend van dezelfde projectgegevens de meest recente gepubliceerde emissiefactoren voor wegverkeer in die jaren. Voor 2021 is sprake van een fictieve situatie omdat de projecten in 2021 nog niet zijn gerealiseerd.

De berekende gemiddelde projectbijdragen, die zijn weergegeven in onderstaande tabel, geven dan ook niet meer dan een eerste indicatie van de projectdepositiebijdrage van elk van de 7 MIRT-projecten en kunnen daarom hooguit als richtinggevend worden beschouwd.

Wegprojecten*	Indicatieve gemiddelde depositie 2021	Indicatieve gemiddelde depositie 2030
A27 HH	0,00	0,00
A4 Haaglanden	0,00	0,00
A6 Almere Lelystad	– 0,01	– 0,01
Innova Annabosch–Galder	0,73	0,61
Innova58 Tilburg Eindhoven	0,15	0,12
Knp Hoevelaken	0,11	0,09
Ring Utrecht	– 0,19	– 0,16

Voor een tweetal projecten geldt dat er per saldo sprake is van een (gemiddelde) depositieafname. De afname van depositie op sommige hexagonen – bijvoorbeeld door een betere doorstroming en veranderende verkeersstromen – is dan per saldo groter dan de depositietoename op andere hexagonen.