



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/117065

Datum 31 mei 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over MIRT-projecten

Geachte voorzitter,

In antwoord op uw brief van 11 mei 2022 zend ik u hierbij, mede namens de minister voor Natuur en Stikstof, de antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Van Ginneken en Tjeerd de Groot (beiden D66) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over MIRT-projecten (kenmerk 2022Z09109, ingezonden op 11 mei 2022).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Vraag 1

Kunt u toelichten hoe de uitspraken van het kabinet van 13 november 2019 (Kamerstuk 35334, nr. 1) "Het kabinet heeft besloten dat er ruimte komt voor de volgende zeven MIRT-projecten (...)" en van 15 december 2021 (Kamerstuk 35925-A, nr. 24) "Voor de MIRT-projecten zal geen gebruik worden gemaakt van de landelijke snelheidsverlaging in het SSRS." met elkaar verenigbaar zijn?

Antwoord 1

De eerste uitspraak doelt op het besluit om met het stikstofregistratiesysteem (SSRS) ruimte te creëren voor onder andere zeven MIRT-projecten. Het SSRS zou hiertoe worden gevuld met de opbrengst van drie maatregelen: een landelijke snelheidsverlaging overdag op autosnelwegen, een tijdelijke wijziging van de Regeling diervoeders ter beperking van het eiwitgehalte van het krachtvoer van melkvee en de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen.

Met de tweede uitspraak is uw Kamer geïnformeerd dat geen gebruik wordt gemaakt van de landelijke snelheidsverlaging, omdat het risico bestaat dat na elke jaarlijkse actualisatie en vanwege de effecten van COVID-19 op de mobiliteit de precieze opbrengst van de landelijke snelheidsverlaging niet op het vereiste detailniveau zeker is. De tweede uitspraak betreft daarmee een nuancering van de eerste uitspraak.

Vraag 2

Hoe verhoudt dat zich tot de uitspraak in de Nota van Wijziging 2020 Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht "Het project Ring Utrecht A27/A12 is één van de specifiek aangewezen projecten die van deze regeling gebruik kunnen/moeten maken."?

Antwoord 2

Deze uitspraak past in de lijn van de eerste uitspraak uit vraag 1, die doelt op het besluit om met het stikstofregistratiesysteem (SSRS) ruimte te creëren voor onder andere zeven MIRT-projecten. Eén van die projecten is het project Ring Utrecht A27/A12.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de stikstofregistratie tot op heden enkel gevuld was/is met stikstofruimte als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging?

Antwoord 3

Ja, dat klopt.

Vraag 4

Kunt u bevestigen of nu wel of niet gebruik is gemaakt van de stikstofruimte als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging uit het stikstofregistratiesysteem (SSRS) voor de in de brief van 13 november 2019 genoemde infrastructurele projecten, in het bijzonder de A27/A12 en de ViA15?

Antwoord 4

Voor deze projecten is/wordt geen gebruik gemaakt van de landelijke snelheidsverlaging. Voor de ViA15 was dit bovendien niet mogelijk omdat dit project niet één van de zeven MIRT-projecten betreft die van het SSRS gebruik kunnen maken.

Vraag 5

Zo niet, kunt u uiteenzetten op basis van welke bronnen en maatregelen de mitigatie en/of compensatie van de stikstofeffecten van deze projecten is vormgegeven, in het bijzonder de A27?

Antwoord 5

In de brief van 15 december 2021¹ bent u geïnformeerd dat het besluit om voor de MIRT-projecten geen gebruik te maken van de landelijke snelheidsverlaging in het SSRS, ook zal worden verwerkt in het wijzigings-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Op dit moment wordt nog aan dit besluit gewerkt. Bij publicatie van dit besluit wordt ook uiteengezet hoe eventuele stikstofeffecten van dit project worden gemitigeerd/gecompenseerd.

Voor het enige andere besluit over één van de zeven MIRT-projecten dat al is gepubliceerd, het Tracébesluit A27 Houten-Hooijpolder, is dit uiteengezet in de bij dit besluit behorende passende beoordeling.²

Vraag 6

Wat zijn de gevolgen van de uitspraak van de rechtbank van Haarlem op 22 april 2022 dat de landelijke snelheidsverlaging niet kan worden ingezet voor de vermindering van de stikstofdepositie van projecten elders, voor (de houdbaarheid van) het (ontwerp-)Tracébesluit, wijzigingsbesluit en gerelateerde (ontwerp)natuurvergunningen?

Antwoord 6

Er zijn geen gevolgen voor het (ontwerp-)Tracébesluit, wijzigingsbesluit en gerelateerde (ontwerp)natuurvergunningen, omdat in 2021 al was besloten om voor de MIRT-projecten geen gebruik te maken van de landelijke snelheidsverlaging in het SSRS.

Vraag 7

Heeft deze uitspraak impact op de behandeling (door de Raad van State) van deze voornoemde besluiten?

Antwoord 7

Nee, dit heeft geen impact op de behandeling van deze besluiten. De (wijzigings)besluiten maken immers geen gebruik van de landelijke snelheidsverlaging in het SSRS.

Vraag 8

Vereist dit (opnieuw) een aanpassing van de besluiten?

Antwoord 8

Nee, dit vereist geen aanpassing van de besluiten, anders dan al voorzien. De (wijzigings)besluiten maken immers geen gebruik van de landelijke snelheidsverlaging in het SSRS.

¹ Kamerstuk 35925-A, nr. 24.

² Zie

<https://www.platformparticipatie.nl/a27houtenhooipolder/tracebesluit+en+sanerin+gspan/relevante+documenten+64/default.aspx>