

Van: (BS)
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 11:37
Aan: (SDG) (@rws.nl)
Onderwerp: n.a.v. je vraag

Mijn beeld:

In oktober 2019 was het beeld dat TB kon op basis van NRM 2015 omdat deze nog steeds maatgevens zou zijn voor verkeer/geluid. Voor stikstof zou snelheidsverlaging worden ingezet om te mitigeren maar compensatie bleef nodig. Niet duidelijk was op dat moment wat de impact is van NRM 2020 en mogelijk nieuw Aerijs model zou zijn. De gedachte was toen dat we voor april 2020 TB zouden laten vaststellen.

[Uit onze nota aan de minister van oktober 2019:](#)

1. Opdracht te geven tot het uitwerken van scenario A. Een nieuw TB vaststellen in het najaar van 2020. Indien alles positief verloopt, zonder tegenvallers en onvoorziene gebeurtenissen kan het TB mogelijk worden vastgesteld voor 1 april 2020.
2. Ten behoeve van het project Ring Utrecht de noodzakelijke snelheidsverlagingen (van 120 km naar 100 km) op de A1 en de A28 in te zetten als mitigatiemaatregel en daarmee deze locaties niet in te zetten als generieke maatregel.

Mitigatie door middel van snelheidsverlagingen en compensatie (beslispunt 2)

Onderdeel van het TB is een oplossing voor de stikstofproblematiek, specifiek voor dit project. Hiervoor zijn snelheidsverlagingen nodig om stikstofeffecten te mitigeren:

- > op de A1: van 120 naar 100 km/h over 21 km, tussen de aansluitingen Stroe en Apeldoorn Zuid.
- > op de A28: van 120 naar 100 km/h over 34 km, tussen aansluiting Ermelo en knooppunt Hattermeerbroek.

Over de aanvullende (beperkte) compensatieopgave (onderdeel van ADC toets) moeten nadere afspraken worden gemaakt met terreineigenaar Staatsbosbeheer. Er worden geen prioritaire habitats beïnvloed. De benodigde snelheidsverlaging op de A1 en A28 zorgen ervoor dat de Ring Utrecht kan worden gerealiseerd, een uitgangspunt waarmee andere MIRT-projecten (o.a. knooppunt Hoevelaken en A27 Houten - Hoopolder) rekenen.

Consequenties van de benodigde snelheidsverlagingen:

> Deze snelheidsverlagingen kunnen geen onderdeel meer uitmaken van een generieke snelheidsverlaging conform het advies van commissie Remkes.

Ook betekent dit dat andere projecten deze maatregel op de genoemde trajecten niet meer kunnen inzetten.

[Uit de brief van beleid aan RWS van februari \(beetje gekke brief want beleid verteld eerst dat we conform verzoek moeten TB uitvoeren maar in het tweede deel van de brief gaan ze pas in op de actualiteit van de generieke snelheidsverlaging\).](#)

Hierbij verleen ik u de opdracht voor het uitwerken van het besloten scenario (A),

om in Q3 2020 tot een nieuw TB te komen, waarbij de realisatie waarschijnlijk verschuift naar 2023-2029. De benodigde extra middelen voor de meerkosten die thans geraamd zijn op €250

mln zullen na akkoord op dit Tracébesluit worden toegevoegd aan het taakstellend projectbudget op basis van de nieuwe raming bij het TB. Het NRM 2019 toont in het studiegebied nog steeds knelpunten die zullen worden opgelost met de uitvoering van dit TB. Daarmee is de nut en noodzaak van dit project nog steeds aanwezig.

De keuze of het Nieuwe TB op basis van scope OTB 2016 mogelijk is en of er kan

worden vastgehouden aan het NRM 2015 blijft een punt van aandacht. Het OTB

2016 is gebaseerd op het NRM 2015. Uit de gevoeligheidsanalyses met het NRM

2019, blijkt dat het NRM 2015 op geluid en stikstof maatgevend is qua effecten

omdat het uitgaat van hogere verkeerscijfers dan het actuele NRM 2019.

Wanneer ook voor het berekenen van de stikstofeffecten wordt uitgegaan van het

NRM 2015 (worst case) zijn er relevante stikstofeffecten op de Veluwe. Deze

stikstofeffecten (uitkomst Aerijs 2019 op basis van NRM 2015) waren voorzien

gedeeltelijk te worden gemitigeerd met project-specifieke snelheidsverlagingen op

de A1 en A28. De resterende, beperkte compensatieopgave is zonder effecten op

prioritaire habitats. Over de compensatie moeten (als onderdeel van de ADC

toets) nadere afspraken worden gemaakt met terreineigenaar Staatsbosbeheer.

Conform de nieuwe beleidslijn voor verkeer en stikstof zullen gevoeligheidsanalyses

dienen te worden gedaan met NRM 2019+ en na 1 april met NRM 2020. In welke

mate toedeling van depositieruimte vanwege de generieke snelheidsverlaging het

stikstofprobleem op de Veluwe vermindert, zal lopende januari/februari blijken.

Van deze snelheidsverlaging komt 30% ten goede aan de natuur en kan daarmee

niet ingezet worden als mitigerende maatregel.

Uitgangspunt is dat de snelheidsverlagingen op de A1 en A28 expliciet worden

toebedeeld aan project Ring Utrecht echter, dit kan alleen in dien dit niet

concurrerend is met de (project specifieke toets van) woningbouwplannen in dit

gebied en de toegezegde 30% voor natuur. Het is daarom noodzakelijk mee te

draaien in het gebiedsproces van de provincies Gelderland en Utrecht, in nauwe

afstemming met het landelijk traject vanuit DG Stikstof bij LNV.

DGMo zal zorgdragen voor de juiste opname in de ministeriele regeling vanuit de

Spaakwet aanpak stikstof. Indien dit om welke reden dan ook niet mogelijk blijkt

zal mijn organisatie zo snel mogelijk met u contact opnemen.

Met vriendelijke groet,

