

Schriftelijke vragen: onvolledige en foutieve stikstofberekeningen autoweg N65

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

De afgelopen dagen werden de Provinciale Staten geïnformeerd over dat bij de procedure voor de aanpassing van de autoweg N65 er een onvolledige en foutieve stikstofberekening is uitgevoerd. Er slaat dus meer stikstof neer op beschermde stikstofgevoelige natuurgebieden, dan waarmee vooraf rekening is gehouden. De omringende natuurgebieden kennen al een overbelaste stikstofsituatie, en dit drukt zwaar op natuurkwaliteit. De GroenLinks-fractie stelt aan het college van Gedeputeerde Staten hierover de volgende vragen:

1. Welke consequentie heeft deze onvolledige en foutieve stikstofberekening voor de procedure, bijvoorbeeld voor de natuurvergunning (wnb-vergunning)?
2. In de reactie van de Gedeputeerde aan de Provinciale Staten wordt gesteld dat pas op 9 februari 2021 duidelijk werd dat de stikstofberekening onvolledig en foutief is. Is er tot dat moment geen enkele twijfel geweest over de stikstofberekeningen? Zijn er geen signalen geweest, bijvoorbeeld door zienswijzen of gesprekken, dat de stikstofberekeningen onvolledig en foutief zijn?
3. Kan worden aangegeven op welke wijze binnen de provinciale organisatie/omgevingsdiensten stikstofberekeningen worden geverifieerd? Is er voldoende capaciteit om dergelijke berekeningen te checken? Zo nee, welke acties worden genomen om dit soort situaties in de toekomst te voorkomen?
4. Wat is de correcte extra stikstofdepositie (mol/ha/jaar) is (aanlegfase en gebruiksfase) op de omringende natura 2000-gebieden? Als die nog niet kan worden gegeven, wanneer worden de Provinciale Staten daarvan op de hoogte gesteld?
5. De Commissie Hordijk kwam op 15 juni 2020 in haar rapport 'meer meten, robuuster rekenen' tot de conclusie dat het SRM-2 model (dat wordt gebruikt voor de berekening van verkeersemisies) niet alle stikstofneerslag goed in beeld brengt. Ook de Raad van State heeft op 20 januari 2021 geoordeeld dat de stikstofuitstoot afkomstig van verkeer op meer dan 5 km van de weg in beeld moet worden gebracht. Is er voor de stikstofberekeningen voor de N65 gebruik gemaakt van het SRM-2 model? Zo ja, worden de stikstofberekeningen aangepast zodat ook de stikstofneerslag verder weg dan 5 km van de weg, in beeld worden gebracht?
6. In het beroepschrift van de Natuur- en Milieugroep Vught is ook nog gewezen op andere fouten in de stikstofberekeningen. Is het juist dat ook de hoeveelheid sluipverkeer tijdens de reconstructiefase niet goed zijn ingeschat? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de stikstofuitstoot en depositie op natura 2000-gebieden?
7. De omringende natuurgebieden staan al zwaar onder druk staan door de grote hoeveelheid stikstofneerslag. Gezien er zowel in de aanlegfase/bouwfase als in de realisatiefase meer stikstof neerslaat, hoe wordt hiermee omgegaan? Wordt er gekeken naar mogelijkheden om de stikstofuitstoot te verminderen? Zo nee, waarom niet?
8. Indien wordt gesaldeerd met andere stikstofbronnen, welke zijn dat? Wat zijn de extra kosten hiervan en wie gaat dit financieren?

9. Hoe past deze extra stikstofbelasting in de ambitie van het college van Gedeputeerde Staten om de stikstofuitstoot op stikstofgevoelige beschermde natuur te verminderen, en alle sectoren te laten bijdragen in deze opgave?

Hartelijke groet,

Tom Ludwig en Michiel Philippart
GroenLinks