

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de Ontwerp-Structuurvisie Corridor MIRT-Verkenning Amsterdam-Hoorn (Kamerstuk 35 239, nr. 1).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

| Inhoudsopgave | Blz. |
|---------------------------|------|
| Inleiding | 2 |
| Participatie | 2 |
| Programma Aanpak Stikstof | 3 |
| Openbaar vervoer | 4 |

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Ontwerp-Structuurvisie MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn (hierna: de Ontwerp-Structuurvisie) en hebben hierover geen vragen of opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Ontwerp-Structuurvisie. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

Participatie

De leden van de CDA-fractie lezen in de Ontwerp-Structuurvisie dat de corridor Amsterdam-Hoorn een scheve woon-werkbalans kent. Deze leden zijn benieuwd hoe hier rekening mee is gehouden in de voorkeursbeslissing. Deze leden lezen dat het voorkeursalternatief 5a «positief» scoorde op het aspect verkeersveiligheid in het PlanMER (milieueffectrapport). Combipakket 4 en 5 scoorden beter met «duidelijk positief». Kan de Minister aangeven in hoeverre dit heeft meegewogen in het bepalen van het voorkeursalternatief en welke risico's er zijn nu het voorkeursalternatief «positief» scoort? Ook lezen deze leden dat er 27 individuele zienswijzen zijn ingediend, waarbij onder andere zorgen zijn geuit over de verkeersveiligheid. Kan de Minister aangeven wat deze zorgen precies zijn en hoe tegemoet is gekomen aan deze zorgen? Deze leden lezen dat in de verschillende fasen van het proces vele participanten in verschillende samenstellingen zijn betrokken. Welke kansen en risico's kwamen hierbij het meest naar voren en hoe zijn deze kansen en risico's betrokken in het verdere proces? Kan de Minister aangeven hoe groot het draagvlak in de regio is voor het voorkeursalternatief en of het voorkeursalternatief bij de participanten ook het meeste draagvlak had?

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat de gemeenteraad van Hoorn heeft besloten tot het uitvoeren van een geluidstechnisch onderzoek naar de A7. Hoe kijkt de Minister aan tegen het aanbrengen van geluidswerende maatregelen? Kijkt Rijkswaterstaat hier serieus naar? Klopt het dat Rijkswaterstaat dit gedeelte van de weg niet als nieuwbouw beschouwd, waardoor zij geen verdere invulling zal geven aan een geluidsscherm? Is het echter niet zo dat de A7 weldegelijk een onderdeel is van de nieuwe route van Enkhuizen richting Alkmaar middels de nieuwe Westfrisiaweg? Hoe staat de Minister in deze discussie? Kan de Minister aangeven of er goed contact is tussen Rijkswaterstaat en gemeente Hoorn hierover en kan de Minister aangeven wat haar verwachting is dat de uitkomst zal zijn van dit contact?

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat in de regio de wens leeft tot het aanleggen van spitsstroken tussen de afslag Avenhorn en de afslag Purmerend-Noord. Kan de Minister aangeven waarom dit niet is meege-

nomen in de corridorstudie? Wordt hier in de toekomst nog wel naar gekeken? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie lezen in de Ontwerp-Structuurvisie dat de Hoornse Lijn (de spoorverbinding tussen Enkhuizen, Hoorn, Zaandam en Amsterdam) in het verleden jarenlang in de top drie van klachtenlijnen heeft gestaan. Aangegeven wordt dat vanaf de invoering van de dienstregeling van 2017 de problemen fors zijn verminderd.

Deze leden hebben begrepen dat een werkgroep opgericht wordt voor het spoor in dit gebied en dat deze in 2021 met concrete voorstellen komt. Klopt dit? Zo ja, waarom pas in 2021? Deze leden zijn benieuwd of in de MIRT-Verkenning is bezien of een verdubbeling van het spoor tussen Hoorn Kersenboogerd en Enkhuizen wenselijk en reëel is om aan de ontwikkelingen en opgaven in de regio te voldoen. Zo ja, wat waren de resultaten van deze analyse? Zo nee, waarom is hier niet naar gekeken? Deze leden lezen dat een verlenging van het keerspoor bij Hoorn Kersenboogerd niet meer nodig is. Kan de Minister aangeven hoe het staat met de studie van de gemeente Hoorn in samenspraak met omwonenden en Nederlandse Spoorwegen (NS) over milieumaatregelen rondom het keerspoor?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het voorkeursalternatief bestaat uit verschillende onderdelen waar verschillende partijen bevoegd en/of verantwoordelijk voor zijn. Kan de Minister schetsen hoe in de afspraken in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn wordt geborgd dat voldoende regie blijft bestaan tussen de verschillende onderdelen? Deze leden lezen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de andere partijen afspreken dat bij onvoorziene omstandigheden in gezamenlijkheid wordt bezien op welke wijze de balans in het totale pakket geborgd kan worden. Kan de Minister verduidelijken wat deze afspraak precies inhoudt? Hoe zullen eventuele extra onvoorziene kosten worden verdeeld?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben begrepen dat er in de regio veel onvrede was, omdat na veel participatie het Rijk uiteindelijk alsnog koos voor asfalt in plaats van integrale duurzame oplossingen met een focus op verbetering van het openbaar vervoer (OV). Deze leden zien graag dat duurzaamheid en leefbaarheid het kader vormen waarbinnen bereikbaarheidsoplossingen worden gezocht. Dat voorkomt dat drukte op de weg in een Pavlov-reactie leidt tot meer asfalt. Ook kan de samenwerking met de regio beter. De verdeling tussen wat een rijks- of regio-opgave of een lokale opgave is, zou juist in een corridorstudie integraal moeten worden bekeken. De knooppuntontwikkeling is dan van groot belang, groter dan wat lokale overheden alleen aan kunnen. Juist daar is een bijdrage van het Rijk aan een integrale oplossing van belang.

Programma Aanpak Stikstof

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van de Minister dat, daar in de onderbouwing van de effecten is uitgegaan van het Programma Aanpak Stikstof (PAS), de onderbouwing van dit deel van de Ontwerp-Structuurvisie zal moeten worden herzien. Kan de Minister aangeven of dit tot vertraging leidt en zo ja, hoeveel vertraging? Daarnaast wordt aangegeven dat in het vervolgproces een nadere passende beoordeling zal worden opgesteld. De Minister geeft hierbij aan dat, indien uit deze passende beoordeling zou blijken dat significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten, ook niet door het treffen van mitigerende maatregelen, er een ADC-toets zal worden

doorlopen (d.w.z. het verlenen van toestemming via de uitzonderingsclausule van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn). Kan de Minister schetsen in welke mate vertraging zal ontstaan, indien een ADC (alternatieven, dwingende redenen van openbaar belang, compenserende maatregelen)-toets zal moeten worden doorlopen?

De leden van de CDA-fractie lezen in de begeleidende brief van de Minister dat, indien de behandeling in de Kamer later plaatsvindt dan zeer kort na het zomerreces, dit consequenties zal hebben voor de planning van het vaststellen van het voorkeursalternatief en het ondertekenen van de bestuursovereenkomst met de regionale partijen. Kan de Minister aangeven wat de uiterste deadline is dat de behandeling in de Kamer zou moeten worden afgerond zonder dat dit tot negatieve consequenties zou leiden?

Openbaar vervoer

De leden van de GroenLinks-fractie hadden gehoopt dat er meer samenhang zou komen met de ontwikkeling van beter OV, met name de trein. In de corridorstudie worden wel alle modaliteiten genoemd, maar vrij snel kwam er toch weer een focus op asfalt, terwijl de uitdagingen voor de toekomst een verdere groei van de automobilititeit eigenlijk uitsluiten.

Tot slot valt de leden van de GroenLinks-fractie op dat veel gemeenten en regio's klagen dat het Rijk in eerste instantie breed kijkt, maar vrij snel focust op asfalt en dan het oplossen van de problemen die dat geeft, zoals toename van geluidsoverlast, overlaat aan die lokale overheden. In het vervolg wordt dan medewerking aan die oplossing afgedwongen met een belofte van een bijdrage aan die oplossing door bijvoorbeeld het plaatsen van geluidsschermen, maar wel onder de voorwaarde dat die lokale overheden dat asfalt niet in de weg zullen zitten. Deze leden zijn van mening dat het Rijk niet zo met lokale overheden en gemeenschappen dient om te gaan. Kan de Minister bevestigen dat dit beeld onjuist is? Kan de Minister beloven dat het Rijk voortaan uit eigen middelen een verslechtering van de lokale leefbaarheid mitigeert met passende maatregelen?