

Vergaderjaar 2019–2020

35 239

Structuurvisie Corridor Amsterdam–Hoorn

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 21 oktober 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 21 juni 2019 over de Ontwerp-Structuurvisie Corridor MIRT-Verkenning Amsterdam–Hoorn (Kamerstuk 35 239, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 september 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 14 oktober 2019 zijn de vragen beantwoord.

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 Westfriisaweg? 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 meegenomen 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 gezien 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 gezien 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 Habitatrictlijn). 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 automobiliteit 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?

II Reactie van de bewindspersoon

Ik wil de leden van de fracties van de CDA en GroenLinks bedanken voor hun vragen en opmerkingen over de Ontwerp-Structuurvisie Corridor MIRT-Verkenning Amsterdam–Hoorn (Kamerstuk 35 239, nr. 1). Met belangstelling is kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van deze fracties.

Hieronder ga ik in op de vragen die zijn voorgelegd. Bij de beantwoording daarvan volg ik zoveel mogelijk de volgorde van het verslag, behoudens waar de fracties eenzelfde vraag hebben gesteld.

Daarnaast heb ik aan de Commissie MER gevraagd om de milieueffectrapportage te toetsen. Op 12 september jl. heeft de Commissie advies uitgebracht. Met een Nota van antwoord zal ik reageren op dit advies, alsmede op de ingebrachte zienswijzen. Omdat de uitkomst van aanvullend onderzoek met betrekking tot stikstofdepositie verwerkt moet worden, verwacht ik dat de Nota van antwoord begin november beschikbaar is.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen hoe in de voorkeursbeslissing rekening is gehouden met de scheve woon-werkbalans?

De scheve woon-werkbalans is beschouwd als een gegeven. Elk onderzocht alternatief neemt deze scheve woon-werkbalans niet weg. Het beïnvloeden van deze scheve balans kan alleen door vergaande keuzes te maken ten aanzien van woningbouw en arbeidsplaatsen en de onderlinge relatie daartussen. Die afstemming is onderdeel van besprekingen die gevoerd worden in de MRA. Daarnaast wordt er aandacht aan besteed in

de verschillende werkgroepen van dit traject, bijvoorbeeld bij het «optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot gebruik, knooppunt-ontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn».

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het aspect verkeersveiligheid in het PlanMER (milieueffectenrapport) meegewogen heeft in het bepalen van het voorkeursalternatief en welke risico's er zijn nu het voorkeursalternatief «positief» scoort?

Het grootste verschil tussen de combipakketten 4/5 en 4a/5a zit in de uitwerking van knooppunt Zaandam. In combipakket 4 en 5 is een grote ombouw van het knooppunt Zaandam beoogd met bijbehorende hoge kosten. In combipakket 5a (voorkeursbeslissing) en 4a wordt uitgegaan van een beperktere ombouw van het knooppunt Zaandam met bijbehorende minder hoge kosten. Naast het doelbereik van deze pakketten is onder andere naar de effecten op verkeersveiligheid gekeken. Het knooppunt Zaandam is een bestaand knooppunt dat in de huidige situatie op onderdelen niet voldoet aan de normen die RWS hanteert voor de verkeersveiligheid. In dit kader is de zogenoemde semi directe verbindingsoog van de A7 naar de A8 in de richting Amsterdam een belangrijk element. In combipakketten 4 en 5 wordt deze oog weggenomen. In het voorkeursalternatief (combipakket 5a) is het huidige knooppunt inclusief semi directe verbindingsoog het uitgangspunt, maar worden ten opzichte van de huidige situatie duidelijke verbeteringen doorgevoerd. Daarom scoren combipakketten 4 en 5 (zonder verbindingsoog) duidelijk positief en combipakket 5a (verbeteren verbindingsoog) positief. Combipakket 5a is, in tegenstelling tot pakket 4 of 5, in aanleg inpasbaar binnen het beschikbare budget.

De leden van de CDA-fractie vragen in het licht van de brede participatie welke kansen en risico's hierbij het meest naar voren kwamen en hoe zijn deze kansen en risico's betrokken zijn in het verdere proces? En hoe groot het draagvlak in de regio is voor het voorkeursalternatief en of het voorkeursalternatief bij de participanten ook het meeste draagvlak had?

In de circa vijf jaar die de verkenning heeft geduurd zijn er vele kansen en risico's benoemd. Het voert te ver om onderscheid te maken tussen de meest en minder vaak genoemde kansen en risico's. Van belang is dat met kansen en risico's rekening is gehouden in de verkenningsfase. U kunt hierbij denken aan thema's als wegontwerp, verkeersveiligheid, externe veiligheid en inpassingsmaatregelen. Het draagvlak op regionaal bestuurlijk niveau is groot. Dit blijkt uit de hoeveelheid partijen dat de Bestuursovereenkomst zal tekenen en het door rijk en medeoverheden gezamenlijk beschikbaar stellen van middelen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Uit de reacties op de Ontwerp Structuurvisie blijkt dat participanten blij zijn dat er een impuls wordt gegeven aan de bereikbaarheid in de corridor. Dat is overigens niet persé gekoppeld aan het voorkeursalternatief. Er zijn ook participanten die vragen om nog meer (ingrijpende) maatregelen.

De leden van de CDA-fractie vragen nader inzicht in de zienswijzen op het voornemen tot het opstellen van een structuurvisie waarin zorgen zijn geuit op het onderdeel verkeersveiligheid en hoe aan die zorgen is tegemoet gekomen.

Op het voornemen tot het opstellen van een structuurvisie (ter inzage 16 mei–26 juni 2017) zijn in totaal 37 individuele zienswijzen ingediend. Deze hadden deels betrekking op verkeersveiligheid van het wegontwerp en verkeersveiligheid in het wegennetwerk. In de verkenning is aan het

ondervangen van deze zorgpunten op de volgende wijze invulling gegeven:

De wegontwerpen die zijn opgesteld zijn getoetst en voldoen aan de normen die RWS hanteert voor wegontwerp en verkeersveiligheid. Voor wat betreft de verkeersveiligheid in het wegennetwerk is in het PlanMER ook expliciet gekeken naar de wijziging van de verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Waar wordt het drukker of rustiger en wat betekent dit dan voor de verkeersveiligheid. In de planuitwerking uitmondend in een Tracébesluit volgt een gedetailleerdere uitwerking. Daarbij blijft constant oog voor de verkeersveiligheid en mocht dit nodig blijken, dan worden aanvullende maatregelen voorgesteld.

De leden van de CDA-fractie vragen naar mogelijkheden van geluidwerende maatregelen langs de A7 bij de gemeente Hoorn (Westfrisiaweg).

Bij de totstandkoming van het ruimtelijk besluit – het Tracébesluit – moet worden voldaan aan wet- en regelgeving. Rijkswaterstaat verricht hiervoor diverse effectonderzoeken, waaronder voor het aspect geluid. Indien er maatregelen moeten worden getroffen maken deze onderdeel uit van het specifieke Tracébesluit.

Specifiek voor deze locatie langs de A7 is Rijkswaterstaat al langere tijd in gesprek met de gemeente Hoorn en een afvaardiging van bewoners van de wijk Grote Waal. In het kader van Naleving voor geluid of in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) is er op dit moment geen wettelijke aanleiding om een geluidscherm ter plaatse te realiseren. Als uit de effectonderzoeken in het kader van het Tracébesluit als uitwerking van de voorkeursbeslissing MIRT-verkenning Amsterdam–Hoorn blijkt dat mitigerende geluidmaatregelen noodzakelijk zijn, dan zijn die onderdeel van datzelfde Tracébesluit. De Westfrisiaweg maakt in de effectonderzoeken deel uit van de zogenoemde autonome situatie. Dit betekent dat in de effectonderzoeken wordt gerekend met de verkeersintensiteiten op de Westfrisiaweg.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de regio-wens voor het aanleggen van spitsstroken tussen de afslag Avenhorn en de afslag Purmerend-Noord niet is onderzocht in de MIRT-verkenning Amsterdam–Hoorn? Wordt hier in de toekomst nog wel naar gekeken? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

In de MIRT-verkenning is onderzocht of maatregelen op het bedoelde deel van de A7 noodzakelijk zijn. Uit verkeersberekeningen blijkt dat dit niet noodzakelijk is.

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat er een werkgroep voor het spoor wordt opgericht die in 2021 met concrete voorstellen komt en zo ja waarom pas in 2021?

Het voorkeursalternatief bestaat uit multimodale maatregelen die bij moeten dragen aan de verbetering van het woon-werk verkeer in het corridor gebied. Dit is breder dan maatregelen aan het hoofdwegennet. Een van de maatregelen is het «Optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot gebruik, knooppuntontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn». De voorstellen die afgelopen jaren tijdens de MIRT-verkenning zijn gedaan, zijn nog niet uitontwikkeld tot concrete maatregelen die opgenomen kunnen worden in het voorkeursalternatief. Er is een procesafpraak gemaakt, waarin partijen een werkgroep formeren die voorstellen en een ontwikkelpad uitwerkt op het vlak van ruimtelijke ordening, wonen, economie, bereikbaarheid op en rond stationslocaties op de Hoornse Lijn. De werkgroep heeft daarbij aandacht voor de woon-werkverkeerbalans en het verminderen van de eenzijdige

spits, flankerend beleid, duurzaamheid en de uitwerking van de «First and last mile». De werkgroep streeft er naar de ontwikkelagenda 2020 op een zodanig tijdstip op te leveren, dat deze in het BO-MIRT van najaar 2020 kan worden vastgesteld. Deze procesafspraken worden vastgelegd in de Bestuursafspraken MIRT-verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn.

De leden van de CDA-fractie vragen 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?

De Hoornse Lijn is tot en met het station Hoorn-Kersenboogerd dubbelsporig. Vanaf Hoorn-Kersenboogerd loopt een enkelspoor door naar NS station Enkhuizen, met tussenstops in Hoogkarspel, Bovenkarspel Grootebroek en Bovenkarspel Flora. De maatregel om dit baanvak te verdubbelen is in de analysefase van deze Verkenning afgevalven vanwege een zeer slechte kosten/baten verhouding. Op het enkelsporig baanvak worden nu investeringen voorgesteld om de snelheid (nu max 100 km/u) op het baanvak tussen Hoorn-Kersenboogerd en Hoogkarspel te verhogen naar 130 km/u., waardoor meer flexibiliteit verkregen wordt in de dienstregeling. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van de treindienst en levert reistijdwinst op voor de reiziger.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het staat met de studie van de gemeente Hoorn in samenspraak met omwonenden en Nederlandse Spoorwegen (NS) over milieumaatregelen rondom het keerspoor?

Het is mij bekend dat er een gemeentelijk onderzoek gestart is en het is straks aan de gemeente Hoorn om met de uitkomsten aan de slag te gaan.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe in de afspraken over de multimodale maatregelen uit het voorkeursalternatief in de Bestuursafspraken MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-Verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn wordt geborgd dat er voldoende regie blijft bestaan tussen de verschillende onderdelen?

In de Bestuursafspraken Corridor Amsterdam Hoorn (CAH) wordt vastgelegd welke (opdrachtgevend) partijen een inspanningsverplichting hebben voor de uitwerking en realisatie van de maatregelen, binnen welke termijn de maatregelen gerealiseerd moeten zijn en welk taakstellend budget daarbij hoort. De voortgang wordt gerapporteerd in het opdrachtgeversoverleg CAH en indien nodig het directeurenoverleg van CAH. Deze overleggen worden minimaal tweemaal per jaar georganiseerd. Ook kan het Bestuurlijk overleg CAH bijeen geroepen worden. Hiermee wordt de samenhang tussen de maatregelen bewaakt.

De leden van de CDA-fractie 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?

In de Bestuursafspraken Corridor Amsterdam Hoorn (CAH) spreken de partijen af dat binnen de afzonderlijke maatregelen en/of projecten de financiering en risicoverdeling wordt vastgelegd. Meevallers en tegenvallers worden dan ook binnen de te onderscheiden maatregelen en/of projecten opgevangen. Mocht een maatregel onverhoopt niet gerealiseerd dreigen te worden, dan wordt dit een bespreekpunt in het

opdrachtgevers- en directeurenoverleg CAH. Ook kan het Bestuurlijk overleg bijeen geroepen worden. In die bespreking wordt bepaald of en zo ja hoe eventuele onvoorziene kosten worden gedekt.

De leden van de CDA-fractie vragen of de herziening van de Ontwerp-Structuurvisie op het punt Programma Aanpak Stikstof tot vertraging leidt? En meer specifiek indien een ADC (alternatieven, dwingende redenen van openbaar belang, compenserende maatregelen)-toets zal moeten worden doorlopen?

Omdat een structuurvisie geen toestemmingsbesluit is in het kader van de Wet natuurbescherming, kan worden volstaan met een projectspecifieke voortoets of projectspecifieke passende beoordeling. Hierbij wordt aannemelijk gemaakt dat geen significante negatieve effecten optreden ofwel de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Als dat niet mogelijk is, moet aannemelijk worden gemaakt dat een ADC-toets in de planuitwerkingsfase mogelijk is. Dit neemt circa 2 maanden in beslag en leidt tot enkele weken vertraging in de vaststelling van de structuurvisie en de ondertekening van de Bestuursovereenkomst CAH.

Indien in de planuitwerkingsfase sprake is van een ADC-toets, zullen aanvullende plannen uitgewerkt moeten worden. Denk hierbij aan een compensatieplan. Omdat er bij dit project geanticipeerd kan worden op een planuitwerkingsfase met ADC-toets, zal dit naar verwachting niet tot vertraging leiden. Hierbij zal rekening gehouden worden met de bredere aanpak van de stikstofproblematiek.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de uiterste deadline is dat de behandeling in de Kamer zou moeten worden afgerond zonder dat dit tot negatieve consequenties zou leiden?

Indien uw Kamer uiterlijk begin november de behandeling afrondt, dan ben ik nog in staat om eventuele aanpassingen in de ontwerp structuurvisie te verwerken, zonder dat dit tot vertraging leidt.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie hebben opmerkingen geplaatst bij het proces leidend tot het gekozen voorkeursalternatief. Het Rijk zou te snel kiezen voor asfalt in plaats van integrale duurzame oplossingen en de samenwerking met de regio zou beter kunnen.

Bijzonder aan deze MIRT-verkenning is dat met de startbeslissing (de formele start van de MIRT-verkenning) is gekozen voor een brede en integrale gezamenlijke aanpak van de bereikbaarheidsopgaven in de Corridor Amsterdam–Hoorn. Het resultaat hiervan is dat in de afgelopen vijf jaar na een intensieve samenwerking en een zorgvuldig proces er een doelmatig pakket aan multimodale maatregelen ligt; het voorkeursalternatief. Onderdeel hiervan zijn onder andere maatregelen die samenhangen met de door de leden van Groen-Links genoemde knooppuntontwikkeling.

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.

In deze MIRT verkenning is breed gekeken naar oplossingsrichtingen voor de NMCA-knelpunten op de A8-A7. Hierbij is onder andere gekeken naar het oplossend vermogen van het OV per trein op deze corridor specifiek in de spits, inclusief de kosten/baten verhouding. Die kosten/batenverhouding staat bijvoorbeeld door de scheve woon-/werkbalans onder druk (volle treinen richting het zuiden die grotendeels leeg terug moeten rijden). Uitkomst hiervan is dat in het voorkeuralternatief maatregelen op het gebied van spoorinfra, spoorbenutting en «Optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot gebruik, knooppuntontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn» zijn opgenomen. De door de leden van GroenLinks gevraagde samenhang van beter OV is overigens een corridoroverstijgend vraagstuk dat verder uitgewerkt wordt in het traject Toekomstbeeld OV en het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA.

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. De leden van GroenLinks vragen of kan worden bevestigd dat dit beeld onjuist is en de toezegging kan worden gedaan dat het Rijk voortaan uit eigen middelen een verslechtering van de lokale leefbaarheid mitigeert met passende maatregelen?

Ik herken het geschetste beeld niet. In de planuitwerkingsfase wordt nauwkeurig bekeken welke effecten een maatregel heeft op de leefbaarheid. Vervolgens worden door het Rijk passende maatregelen genomen om die effecten te mitigeren. Voor de beoordeling of een maatregel passend is, wordt de wettelijke normering gehanteerd.