

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 26 november 2019

Datum GS-besluit : 17 december 2019

Vragen nr. 94

Vragen van de heer W. Hoogervorst (SP) over Miljoenen voor asfalt: aandacht voor de Corridor Hoorn-Amsterdam

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 26 november 2019 door het lid van Provinciale Staten, de heer W. Hoogervorst (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

#### INLEIDING VRAGEN

In de week van 22 november jl. kwam minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) met belangrijk nieuws: zij gaat honderden miljoenen investeren in extra asfalt, het spoor en het openbaar vervoer. Daarmee lijkt er ineens heel veel extra geld beschikbaar voor de mobiliteit, ook in de provincie Noord-Holland.

Een groot deel van het geld gaat, volgens artikelen in de media, naar het project 'verbreding van de A8 en A7 tussen Amsterdam en Hoorn. De regio kan rekenen op een bedrag van € 539 miljoen euro om plannen voor extra rijstroken op de A7 en A8, verbetering van lokale wegen, fietspaden en beter openbaar vervoer uit te kunnen voeren.

#### INLEIDING ANTWOORDEN

Wij zijn op 20 november 2019 een bestuursovereenkomst corridor Amsterdam-Hoorn aangegaan, als resultaat van een meerjarige samenwerking tussen Rijk en regio voor een multimodaal bereikbaarheidspakket. Het pakket levert een bijdrage aan gezamenlijke bereikbaarheidsopgaven van Rijk, provincie en gemeenten in relatie tot de brede ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied, zoals de forse woningbouwopgave. Er wordt rekening gehouden met grote opgaven in de regio voor leefbaarheid, natuur, klimaat en duurzaamheid. De rijksoverheid en de regio trekken 539 miljoen euro uit voor dit brede pakket aan maatregelen.

Het pakket bestaat uit de volgende maatregelen: extra rijstroken op de A7 en A8, fietsverbindingen, mobiliteitsmanagement, maatregelen voor het openbaar vervoer en openbaar vervoerknooppunten en investeringen in natuurverbindingen tussen het Wormer- en Jisperveld- en het Oostzanerveld.

De grote lijn is dat het Rijk de investeringen in het hoofdwegennet voor haar rekening neemt en dat de regio investeert in de andere onderdelen van het pakket, in het bijzonder de projecten AVANT - Thorbeckeweg in Zaanstad (€ 71 miljoen t.b.v. in openbaar vervoer-, weg- en fietsinfrastructuur), Guisweg in Zaanstad € 74 miljoen in spoor- en weginfrastructuur en knooppuntontwikkeling), fietsinfrastructuur (€ 7,7 miljoen), openbaar vervoerknooppunten Hoornselijn (€ 13 miljoen) en natuurverbindingen (€ 2 miljoen).

De bestuursovereenkomst met bijlagen hebben wij u toegezonden met onze brief van 15 november 2019, kenmerk 1304600/1304604. Informatie over de corridorstudie is te vinden op de website [www.corridoramsterdamhoorn.nl](http://www.corridoramsterdamhoorn.nl). De achtergrond voor het aangaan van de overeenkomst hebben wij u eerder dit jaar geschetst in onze voordracht 25. Op 4 maart 2019 hebben uw staten ingestemd met het daarbij door ons voorgelegde ontwerp besluit.

## VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

### VRAGEN

#### Vraag 1:

Stelt de minister (of beter: het ministerie, het kabinet) autonoom geld beschikbaar voor bepaalde projecten, zoals het hierboven genoemde project?

Zo ja: welke factoren dragen bij tot de keuze voor bepaalde projecten?

Zo nee: wie zijn er nog meer betrokken bij het kiezen van investeringen voor bepaalde projecten?

#### Antwoord 1:

Nee. Het Rijk (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties), de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Oostzaan, Purmerend, Beemster, Hoorn, Koggenland, Edam-Volendam en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in de Bestuurlijke overeenkomst afspraken gemaakt over het multimodale mobiliteitspakket van maatregelen en de bekostiging daarvan.

#### Vraag 2:

Is GS gekend in de plannen tot investeren van zoveel geld in onze provincie? Op welke wijze is dat gebeurd, en op welk moment?

#### Antwoord 2:

Ja. Wij zijn vanaf het begin betrokken.

Overigens hebben wij Uw Staten op de volgende momenten geïnformeerd:

- Brief van 24 maart 2016 over de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO);
- Brief van 4 april 2018 met een voortgangsbericht over de MIRT-verkenning;
- Brief van 18 december 2018 over de voortgang en n.a.v. het BO-MIRT;

- Voordracht 2019–25 over het aangaan van de Bestuurlijk overeenkomst. Op 4 maart 2019 hebben uw Staten unaniem ingestemd met het door ons voorgelegde ontwerp besluit;
- Brief van 15 november 2019, kenmerk 1304600/1304604, over de stappen die daarna zijn gezet om tot een Bestuurlijk overeenkomst te komen.

Vraag 3:

Corridor

Het project, genoemd in de media met betrekking tot de investering van honderden miljoenen vanuit het ministerie, maakt deel uit van de Corridor A7–A8 Hoorn–Amsterdam. Dit project is onlangs ‘langs’ gekomen, maar nog in een prille fase.

In hoeverre kunnen we het beschikbaar stellen van de honderden miljoenen voor dit project zien als een drukmiddel om snel tot behandeling en besluitvorming te komen?

Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 3:

Er is geen sprake van druk. Het brede multimodale mobiliteitspakket van maatregelen, waarover nu een overeenkomst is aangegaan, is het resultaat van een jarenlange Rijk–regio samenwerking. Zie verder het antwoord op vraag 4.

Vraag 4:

In welke mate is PS nog aan zet, als we het hebben over keuzes die binnen de Corridorstudie gemaakt kunnen en moeten worden?

Graag een toelichting.

Antwoord 4:

Partijen hebben gewerkt aan een multimodaal bereikbaarheidspakket en zijn daarover een bestuursovereenkomst aangegaan. Uw Staten hebben met het door ons voorgelegde ontwerp besluit 2019–25 de bereidheid uitgesproken hieraan een financiële bijdrage te verlenen van maximaal € 28,1 miljoen. Zoals wij hebben aangegeven in onze eerdergenoemde brief van 15 november 2019 is een extra reservering van € 2,93 miljoen toegevoegd ten behoeve van het project AVANT. Deze is meegenomen in de Begroting 2020.

In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Het voorkeursalternatief bestaat uit verschillende onderdelen waar verschillende partijen bevoegd en/of verantwoordelijk voor zijn.

De provincie Noord–Holland heeft aangegeven twee natuurverbindingen in het plangebied te willen versterken en heeft hiervoor € 2 mln. gereserveerd. In de planuitwerkingsfase wil de provincie als trekker fungeren, uiteraard in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat, om hieraan vorm en inhoud te geven. Het gaat om de natuurverbinding tussen het Jisperveld en het Oostzanerveld en die tussen de Kalverpolder en het Oostzanerveld. Beide natuurverbindingen hebben gemeen dat ze de A7 kruisen. U wordt hierover via het Programma Natuurontwikkeling (PNO) geïnformeerd.

De maatregelen aan het hoofdwegennet worden vastgelegd in een tracébesluit. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag. Het Rijk betreft ons bij de voorbereiding van het tracébesluit en wij zullen het Rijk adviseren. Wij zullen u dan met een brief informeren.

Voor het project AVANT, Guisweg en de fietsmaatregelen leggen wij u een besluit voor op basis van verder uitgewerkte plannen. Voor het optimaliseren van het openbaar vervoer op de Hoornse lijn in relatie tot knooppuntontwikkeling is in de Bestuursovereenkomst de afspraak vastgelegd een ontwikkelagenda op te stellen op het vlak van verstedelijking en bereikbaarheid. Het streven is deze te bespreken in het bestuurlijk overleg MIRT van 2020. Daarover informeren wij u met de MIRT-brief.

Vraag 5:

Heeft de minister bij het beschikbaar stellen van het infra-geld door nog voorwaarden gesteld die richting geven aan de besteding? Met andere woorden: is het beschikbaar gestelde bedrag 'vrij' te besteden mits het past in de scope van de Corridorstudie?

Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 5:

Nee. Partijen hebben in de Bestuurlijk overeenkomst afspraken gemaakt over de verdeling en bekostiging van het multimodale mobiliteitspakket van maatregelen van circa € 539 miljoen, waarvan circa € 365 mln. (incl. BTW) door het Rijk. De overige regionale overheden reserveren gezamenlijk circa € 175 mln. (excl. BTW). Voor meer informatie over de financiële dekking zie bijlage 1 van de Bestuurlijk overeenkomst (Agendastukken Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid C-agenda, 2 december 2019).

Vraag 6:

Omwonenden en overlast

Op enkele plekken in provincie ziet men eventuele projecten die uitgevoerd gaan worden met het geld dat beschikbaar is gesteld door de minister met angst en beven tegemoet. Zo is er langs de A8 bij Zaandam nu al sprake van grote verkeers-, geluids- en fijnstofoverlast. De omwonenden zien liever dat er met (een deel van) het geld maatregelen genomen worden om de overlast die er nu al is drastisch aan te pakken.

Ziet GS mogelijkheden om (een deel van) het beschikbare geld te gebruiken voor projecten die geluids- en fijnstofoverlast drastisch kunnen aanpakken?

Zo nee: waarom niet?

Zo ja: welke mogelijkheden zouden er kunnen zijn om dergelijke maatregelen te nemen?

Antwoord 6:

Nee. Wat betreft luchtkwaliteit geldt dat voor zowel fijnstof (PM10 en PM2,5) als stikstofdioxide (NO2) in het voorkeursalternatief aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Rijkswaterstaat neemt op de A8 bij Zaandam maatregelen om het 'klapperen' van de Coenbrug te verminderen. Ook worden diverse typen asfalt neergelegd. Rijkswaterstaat financiert deze maatregelen vanuit andere budgetten dan de middelen voor de Corridor Amsterdam-Hoorn.

Vraag 7:

Ruimte

Het uitbreiden van het aantal rijstroken rond knooppunt A7-A8 lijkt zo op het eerste oog een vrijwel onmogelijke opgave.

Bent u het met mij eens dat het knooppunt A7-A8 een groot obstakel is en blijft als we het hebben over 'doorstroming Hoorn-Amsterdam'?

Waarom wel of niet?

Antwoord 7:

Nee. Het aanpassen van het knooppunt A7–A8 maakt deel uit van het voorkeursalternatief.

Meer informatie is te vinden op:

<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/default.aspx>

Vraag 8:

Welke aanpassingen zouden er eventueel gedaan kunnen worden om het knooppunt A7–A8 te ontlasten?

Antwoord 8:

Er zijn meerdere mogelijkheden. Een mogelijkheid is om één van de verbindingbogen uit het knooppunt te halen en het verkeer af te wikkelen via het onderliggend wegennet. In de ontwerp structuurvisie is echter gekozen voor een volledig functioneel knooppunt Zaandam. Bij het alternatief is er lokaal sprake van een verschuiving van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet van Zaanstad, door de combinatie van een afgewaardeerde A7 en het vervallen van de verbindingboog in het knooppunt Zaandam.

Vraag 9:

Vervoersmodaliteiten

De honderden miljoenen euro's worden ook beschikbaar gesteld voor 'beter openbaar vervoer'.

Welke mogelijkheden ziet de provincie hier?

Antwoord 9:

Bestuurlijk is de conclusie getrokken om het openbaar vervoer voor de (middel)lange termijn over te laten aan die andere gremia, waaronder de spoortafels, zodat de consequenties voor de gehele provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam kunnen worden gezien. De korte termijn maatregelen voor het openbaar vervoer zijn vervolgens opgenomen in het quick wins pakket spoorinfrastructuur.

Voor twee knooppunten (Zaandam Kogerveld en Zaandijk Zaanse Schans) langs de lijn hebben wij hiervoor middelen gereserveerd. Hierover bent u geïnformeerd per brief op 18 dec 2018 met kenmerk 1158924/1158932. Deze middelen dragen bij aan het verder optimaliseren van het openbaar vervoer-concept Hoornse lijn. Zie ook ons antwoord bij vraag 4.

Vraag 10:

In hoeverre is er reeds overleg geweest of gaande met betrekking tot het verbeteren van de spoorverbindingen in de provincie? En met welke partijen is dergelijk overleg gevoerd?

Antwoord 10:

Vanaf de start van de MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn in 2014 is de regio en zijn NS en ProRail betrokken. Dit heeft onder andere geleid tot de afspraak een ontwikkelagenda voor de Hoornselijn op te stellen, zoals genoemd bij het antwoord op vraag 4.

Daarnaast werken we al een aantal jaren intensief samen op een aantal spoorcorridors met NS en ProRail waarbij een zo efficiënt mogelijke benutting van de infrastructuur en de ruimte eromheen (i.e. de stationsomgevingen) centraal staat. Vanaf volgend jaar komt daar de Hoornse

lijn bij. Met NS en ProRail voeren wij tevens op reguliere basis overleg bijvoorbeeld tijdens het jaarlijks overleg over de dienstregeling.

Vraag 11:

Als er nog geen overleg heeft plaatsgevonden, als bedoeld in (10), is GS dan voornemens om dit op korte termijn te gaan organiseren? Zo ja: met wie en met welk doel?

Antwoord 11:

Nee. Zie antwoord op vraag 4, onderdeel 3.

Vraag 12:

Planning

Het beschikbaar stellen van het infra-geld door de minister kan gevolgen hebben voor het bespreek- en besluitvormingsproces rond de Corridorstudie Hoorn-Amsterdam.

Kunt u PS op korte termijn voorzien van een tijdsplanning betreffende het project Corridorstudie Hoorn-Amsterdam? Zo ja, dan ook graag aangeven op welke momenten en onderdelen inbreng en besluitvorming van PS is gepland.

Zo nee: waarom niet?

Antwoord 12:

Ja. Hiervoor verwijzen wij naar de planningsafspraken die binnen de Bestuurlijke overeenkomst Corridor Amsterdam-Hoorn zijn gemaakt. Zie verder ons antwoord op vraag 4.