
Vergaderjaar 2023-2024

36 200 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

G **VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld 7 februari 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 5 december 2023², waarin deze, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de eerder naar aanleiding van de Begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023 gestelde vragen beantwoordde. De leden van de fracties van de **BBB** en de **PVV** wensten de regering naar aanleiding hiervan een aantal vervolgvragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 9 januari 2024 een brief gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De minister heeft op 6 februari 2024 gereageerd, mede namens de staatssecretaris.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen (BBB), Jaspers (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Janssen (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² Kamerstukken I 2023/24, 36 200 A, F.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 9 januari 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 5 december 2023³, waarin u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de eerder naar aanleiding van de Begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023 gestelde vragen beantwoordt. De leden van de fracties van de **BBB** en de **PVV** wensen de regering naar aanleiding hiervan enkele vervolgvragen te stellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de fractie van de **BBB** constateren dat er komend voorjaar en deze zomer, in de periode van april tot september, werkzaamheden zijn gepland aan een viaduct over de A7. Deze leden begrijpen dat de kosten voor deze werkzaamheden circa 15 miljoen euro zullen bedragen. Daarnaast zullen deze werkzaamheden het bedrijfsleven uit de regio Noord-Holland Noord circa 5 miljoen euro per dag, bestaande uit kosten van vertraging, kosten voor extra brandstof, langere rusttijden voor chauffeurs et cetera, gaan kosten. Volgens deze leden blijkt hieruit eens te meer dat Noord-Holland een schiereiland is. Bovendien wijzen deze leden erop dat er voor deze regio ook de nodige woningbouwplannen bestaan die dit probleem verder vergroten.

De leden van de fractie van de BBB constateren dat het openbaar vervoer daarnaast nog steeds niet op het niveau is van voor de coronacrisis. Dit probleem kan alleen worden opgelost door de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle (via de Houtribdijk) te versterken zodat niet al het verkeer via Amsterdam hoeft te gaan. De leden van de fractie van de BBB hebben, met inachtneming van het vorenstaande, de volgende vragen aan de regering te stellen:

1. Is het een bestaand mobiliteitsdoel om de bereikbaarheid van Noord-Holland te verbeteren? Zo nee, waarom niet?
2. Wat zijn de plannen om de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle te versterken en wat is daarvan de termijn?
3. De leden van de fractie van de BBB merken op dat de Houtribdijk recentelijk is opgeknapt. Deze leden vragen de regering waarom er niet voor een derde rijstrook is gekozen. In hoeverre is het realiseren van een derde rijstrook nog een optie?
4. Hoeveel gaat er de komende jaren geïnvesteerd worden in bovengenoemde verbinding?
5. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering hoe ver de Lelylijn inmiddels is gevorderd. Is er een tijdelijk alternatief, bijvoorbeeld in de vorm van een snelbus, mogelijk?
6. Wordt er bij de levensduur verlengende renovatie van het viaduct over de A7 rekening gehouden met een mogelijke herziening van de Richtlijn gewichten en dimensies zware voertuigen?⁴
7. In antwoord op eerder door de leden van de fractie van de BBB gestelde schriftelijke vragen over de werkzaamheden aan het viaduct over de A7 geeft de regering aan dat de NS meer

³ Kamerstukken I 2023/24, 36 200 A, F.

⁴ Zie Europees voorstel COM(2023)445.

treinen gaat inzetten als de bezetting daartoe aanleiding geeft.⁵ Deze leden wijzen erop dat treinen in de spits echter nu al overvol zijn. Waarom wordt er door de regering afgewacht terwijl nu al duidelijk is dat er in de periode van de werkzaamheden aan bedoeld viaduct een probleem gaat ontstaan? Zijn er in het kader van de bereikbaarheid van Noord-Holland plannen om deze treinverbinding te verbeteren?

8. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of de werkzaamheden aan het viaduct over de A7 doorgaan in het weekend en 's nachts. Zo nee, waarom niet?
9. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of er plannen zijn om proactief te communiceren over de geplande werkzaamheden aan het viaduct over de A7 en mogelijke alternatieven. Zo ja, welke zijn dit? Wordt er gebruik gemaakt van 'Van A naar Beter'? Wanneer start de communicatie over de geplande werkzaamheden?
10. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of de werkelijke economische schade als gevolg van dit project ergens wordt geregistreerd. Kunnen ondernemers dit ergens melden? Dit om te leren van de gemaakte keuzes en ook om af te zetten tegen mogelijke toekomstige investeringen om de bereikbaarheid van Noord-Holland te verbeteren.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de fractie van de **PVV** lezen dat de regering in de brief van 5 december 2023 stelt dat het stikstofbeleid en de elektrificatie van mobiliteit tot brede welvaart leidt.⁶ Deze leden merken op dat de verdeling van de brede welvaartseffecten over de verschillende regio's nog niet in kaart is gebracht. Het stikstofbeleid en inzetten op volledige elektrificatie van mobiliteit hebben inmiddels geleid tot grote zorgen, aanzienlijke extra uitgaven en zelfs tot bedrijfsbeëindigingen en faillissementen in onder andere de agrarische sector, de bouwsector en het midden- en kleinbedrijf (MKB). Deze leden vragen de regering om aan te geven waarom dit beleid, gelet op de ontstane problemen van dat beleid in met name de agrarische sector, de bouwsector en het MKB, niet als contraproductief moet worden gedefinieerd.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **uiterlijk dinsdag 6 februari 2024**.

E. Kemperman

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

⁵ *Aanhangsel Handelingen I 2023/24*, nr. 9 p. 3.

⁶ *Kamerstukken I 2023/24*, 36 200 A, E, p. 6.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 februari 2024

U treft bijgaand, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de beantwoording aan van aanvullende vragen uit de Eerste Kamer inzake de Begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023. Deze vragen zijn op 9 januari 2024 door de leden van de fracties van de BBB en PVV gesteld.⁷

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mark Harbers

⁷ Kamerstuk 172633.07U

Vragen van de leden van de fractie BBB

Vraag 1

Is het een bestaand mobiliteitsdoel om de bereikbaarheid van Noord-Holland te verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Het kabinet werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid van heel Nederland. In verschillende projecten en programma's (bijvoorbeeld in het kader van het MIRT) komen nationale en regionale doelen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid samen. Komende tijd werkt het ministerie van IenW binnen de Mobiliteitsvisie aan het uitwerken van bereikbaarheidsdoelen. Hierin wordt ook onderzocht of, en zo ja welke doelen op nationaal of regionaal niveau gesteld moeten worden.

Vraag 2

Wat zijn de plannen om de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle te versterken en wat is daarvan de termijn?

Antwoord 2

De verbinding tussen Alkmaar en Zwolle via Lelystad bestaat uit grotendeels provinciale wegen, maar bestaat ook voor een deel uit de rijksweg N50. Het project tot aanpassing van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid is vertraagd door beperkte stikstofruimte.

Een andere route tussen Alkmaar en Zwolle is via de A8, A10, A1 en A28. Voor de A8 zijn woningbouwmiddelen beschikbaar voor de bereikbaarheid. In 2020 is het MIRT-onderzoek Amersfoort Hoogeveen afgerond. Voor de korte en middellange termijn (tot 2030) wordt een pakket infrastructuurmaatregelen uitgewerkt voor de A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen om de verkeersveiligheid te verbeteren en daarmee de doorstroming op peil te houden. Het gaat om onder meer incident- en verkeersmanagement. Door capaciteitstekort bij RWS is het projectteam onlangs gestart met de uitwerking van de Rijksmaatregelen met gebruikmaking van door de provincie Drenthe tegen vergoeding van de kosten aangeboden personele capaciteit. Door de opgetreden vertraging in de uitwerking van maatregelen wordt in het vierde kwartaal van 2026 gestart met de realisatie.

Vraag 3

De leden van de fractie van de BBB merken op dat de Houtribdijk recentelijk is opgeknapt. Deze leden vragen de regering waarom er niet voor een derde rijstrook is gekozen. In hoeverre is het realiseren van een derde rijstrook nog een optie?

Antwoord 3

Op de Houtribdijk ligt de provinciale weg N307. De provincie besluit over aanpassingen aan deze weg, ook of en wanneer er voor een derde rijstrook wordt gekozen.

Vraag 4

Hoeveel gaat er de komende jaren geïnvesteerd worden in bovengenoemde verbinding?

Antwoord 4

Er zijn geen plannen om vanuit het Rijk te investeren in de Houtribdijk.

Vraag 5

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering hoe ver de Lelylijn inmiddels is gevorderd. Is er een tijdelijk alternatief, bijvoorbeeld in de vorm van een snelbus, mogelijk?

Antwoord 5

De onderzoeken naar de Lelylijn lopen volgens planning. In de onderzoeken wordt de opgave in kaart gebracht. Eind 2024 wordt alle beslisinformatie voor het MIRT-onderzoek opgeleverd. Een

volgend kabinet kan dan het besluit nemen of een MIRT-verkenning gestart gaat worden voor deze lijn. Hiervoor is nog aanvullend budget nodig zodat minimaal 75%, en liever 100% van het benodigde investeringsbudget gedekt is. Er wordt op dit moment niet nagedacht over tijdelijke alternatieven. De huidige treinverbinding is de snelste verbinding tussen de regio en de randstad. In de decentrale concessie voor het busverkeer is een snelbusverbinding tussen Groningen-Heerenveen-Emmeloord opgenomen.

Vraag 6

Wordt er bij de levensduur verlengende renovatie van het viaduct over de A7 rekening gehouden met een mogelijke herziening van de Richtlijn gewichten en dimensies zware voertuigen?

Antwoord 6

Bij het versterkingsontwerp is uitgegaan van de huidige Europese normen (Eurocodes). Er wordt niet geanticipeerd op een mogelijke herziening van de Richtlijn gewichten en dimensies zware voertuigen. Over het in juni 2023 door de Europese Commissie ingediende voorstel wordt momenteel onderhandeld in de betreffende Raadswerkgroep met alle Lidstaten, waaronder ook Nederland, waarna het na een eventueel akkoord vervolgens nog in Nederlandse wetgeving wordt vertaald. Er kan niet vooruit gelopen worden op de herziening, aangezien de tekst nog ter discussie staat.

Vraag 7

In antwoord op eerder door de leden van de fractie van de BBB gestelde schriftelijke vragen over de werkzaamheden aan het viaduct over de A7 geeft de regering aan dat de NS meer treinen gaat inzetten als de bezetting daartoe aanleiding geeft. Deze leden wijzen erop dat treinen in de spits echter nu al overvol zijn. Waarom wordt er door de regering afgewacht terwijl nu al duidelijk is dat er in de periode van de werkzaamheden aan bedoeld viaduct een probleem gaat ontstaan? Zijn er in het kader van de bereikbaarheid van Noord-Holland plannen om deze treinverbinding te verbeteren?

Antwoord 7

Uit hoofde van de huidige vervoersconcessie is NS verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling. De dienstregeling moet altijd voldoen aan de voorschriften in de concessie over zaken als het minimumbedieningsniveau en dient aan te sluiten op de vervoersvraag. IenW ziet erop toe dat NS deze afspraken naleeft.

Naar aanleiding van de werkzaamheden aan het viaduct over de A7 zijn met de NS afspraken gemaakt over inzet van langere treinen wanneer dat nodig blijkt te zijn. Dit doet NS door de bezetting nauwkeurig te monitoren en de lengte van treinen verder aan te passen als daar aanleiding voor is. In de dienstregeling die onlangs is ingegaan, is voorzien in een stop van de intercity in Purmerend in de spits.

Vraag 8

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of de werkzaamheden aan het viaduct over de A7 doorgaan in het weekend en 's nachts. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Op dit moment wordt de planning van de werkzaamheden gemaakt. Voor specifieke werkzaamheden die geen grote geluidshinder veroorzaken, maar wel veel verkeershinder, zal er 's nachts en in weekenden gewerkt worden.

De uit te voeren werkzaamheden bestaan ook uit freeswerk en betonboringen. Deze werkzaamheden kunnen geluidshinder geven voor omwonenden, waarbij er voldaan moet worden aan de geluidsvoorschriften uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en regelgeving vanuit de gemeente Purmerend. Daarvoor geldt dat er in principe gewerkt moet worden op werkdagen (maandag tot en met zaterdag) tussen 07:00 en 19:00 uur. Voor het overschrijden van de

geluidsnormen tijdens deze reguliere werktijden is een ontheffing van het college van burgemeester en wethouders nodig. De aannemer heeft inmiddels bij de gemeente Purmerend gemeld dat zij een aanvraag voor een geluidsontheffing gaat aanvragen om te kunnen werken tussen 07:00 en 22:00 uur.

Bij het opstellen van de planning wordt er met een maximum aantal mensen tegelijk gewerkt. De enige mogelijkheid om meer uren per week te maken, is dat er gewerkt moet worden in de avond, de nacht of het weekend, waarvoor de eerdergenoemde ontheffing noodzakelijk is. Hiervoor zijn extra ploegen specialistische medewerkers nodig. De beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel is echter een uitdaging. Het werk is zeer specialistisch en de beschikbare capaciteit op de markt is beperkt.

Vraag 9

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of er plannen zijn om proactief te communiceren over de geplande werkzaamheden aan het viaduct over de A7 en mogelijke alternatieven. Zo ja, welke zijn dit? Wordt er gebruik gemaakt van 'Van A naar Beter'? Wanneer start de communicatie over de geplande werkzaamheden?

Antwoord 9

Ja, eind februari start de publiekscommunicatiecampagne over de geplande werkzaamheden, mede als ondersteuning van de hinderaanpak gericht op niet en anders reizen. Hierbij worden alle beschikbare kanalen (kranten, website, social media, informatiebijeenkomsten, brieven, netwerk ondernemingsverenigingen en vervoerders) ingezet. 'Van A naar Beter' maakt hier onderdeel uit van de communicatieaanpak.

Eerder heeft er bij de start van de uitwerking van de hinderaanpak al communicatie plaatsgevonden. Dit is gebeurd via bijeenkomsten met stakeholders, berichtgeving in de media, bewoners- en bedrijvenbijeenkomsten, nieuwsberichten en communicatiekanalen van overheden en bedrijfsleven. Zo is het project ook aangesloten op de werkgeversaankpak van Breikers⁸. Ook is de afstemming met werkgevers, nood- en hulpdiensten en collega-overheden in volle gang.

Vraag 10

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of de werkelijke economische schade als gevolg van dit project ergens wordt geregistreerd. Kunnen ondernemers dit ergens melden? Dit om te leren van de gemaakte keuzes en ook om af te zetten tegen mogelijke toekomstige investeringen om de bereikbaarheid van Noord-Holland te verbeteren.

Antwoord 10

Over de werkzaamheden in de A7 is nauw contact met de ondernemingsverenigingen en vervoerders. Economische schade wordt hier nadrukkelijk door hen naar voren gebracht. Economische schade ontstaat onder andere door de beperkingen voor vrachtverkeer. Op dit moment is er op een deel van de A7 sprake van een gewichtsbepanking voor vrachtwagens van 30 ton. Een snelle aanpak is noodzakelijk om zo snel mogelijk de gewichtsbepanking op te kunnen heffen en de bereikbaarheid te verbeteren. De werkelijke economische schade wordt niet geregistreerd.

De overheid neemt binnen haar taakuitoefening veel maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn. Burgers en bedrijven kunnen nadeel ondervinden door dit optreden. In sommige situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de schade. Dit wordt nadeelcompensatie genoemd. Ondernemers kunnen hiervoor een aanvraag indienen.

⁸ Breikers is een onafhankelijke organisatie die werkgevers in Noord-Holland kosteloos en resultaatgericht helpt bij hun transitie naar slimme & duurzame mobiliteit.

Zoals eerder aan de Tweede Kamer gemeld is, wordt er gewerkt aan de grootste onderhoudsbeurt ooit. Dit leidt tot een toename van hinder voor (vaar)weggebruikers en de omgeving. Die hinder wordt zoveel mogelijk beperkt door werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Maar werken aan de weg en onderhoud aan bruggen, tunnels, viaducten en sluisen betekent hinder. Dat is onvermijdelijk maar nodig om ook voor de toekomst bereikbaarheid te kunnen garanderen.

Vraag en opmerking van de leden van de PVV:

Vraag en opmerking

De leden van de fractie van de PVV lezen dat de regering in de brief van 5 december 2023 stelt dat het stikstofbeleid en de elektrificatie van mobiliteit tot brede welvaart leidt. Deze leden merken op dat de verdeling van de brede welvaartseffecten over de verschillende regio's nog niet in kaart is gebracht. Het stikstofbeleid en inzetten op volledige elektrificatie van mobiliteit hebben inmiddels geleid tot grote zorgen, aanzienlijke extra uitgaven en zelfs tot bedrijfsbeëindigingen en faillissementen in onder andere de agrarische sector, de bouwsector en het midden- en kleinbedrijf (MKB). Deze leden vragen de regering om aan te geven waarom dit beleid, gelet op de ontstane problemen van dat beleid in met name de agrarische sector, de bouwsector en het MKB, niet als contraproductief moet worden gedefinieerd.

Antwoord

Brede welvaart als uitgangspunt betekent het meewegen van een breed scala van aspecten, daarmee wordt dus meer dan alleen welvaart in financiële zin bedoeld. Bovendien is zowel in het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (PSN) als in het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) specifiek aandacht voor de sociaaleconomische effecten van beleidsmaatregelen en is het onderdeel van de monitoring. Zoals het PBL ook stelt⁹ is het belangrijk om inzicht te hebben in de positieve en negatieve effecten van mobiliteitsbeleid op verschillende groepen mensen en regio's. Dat inzicht kan helpen bij de afweging voor nieuwe beleidsmaatregelen die bijdragen aan het reduceren van stikstofemissies.

Het voornaamste doel van elektrificatie in de mobiliteitssector is CO₂-reductie, met als aanvullend effect een vermindering van de stikstofemissies. Door elektrificatie tijdens de bouw ontstaan minder of zelfs geen stikstofemissies waardoor mogelijk meer bouwprojecten kunnen doorgaan, wat bijdraagt aan de economie en maatschappelijke opgaven. In het rapport "Economische betekenis sector elektrisch vervoer Nederland 2020-2022"¹⁰ van 31 oktober 2023 wordt daarnaast uiteengezet dat deze sector sterk groeit met in 2022 inmiddels meer dan 30.000 voltijdbanen.

⁹ <https://www.pbl.nl/publicaties/brede-welvaart-en-mobiliteit>

¹⁰ kamerstuk 2024D02204