

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

62

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake *het bericht dat de aanpak van de fileknelpunten A4 op de lange baan is geschoven* (ingezonden 15 augustus 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 september 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3861.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichtgeving dat de aanpak van de fileknelpunten A4 op de lange baan is geschoven?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat u boter bij de vis moet leveren bij het faciliteren van de ongebreidelde immigratie ten gevolge van uw beleid en dat u congestie op de steeds drukker wordende wegen moet bestrijden? Zo ja, deelt u de mening dat het daarom geen pas geeft om de met bevolkingsgroei samenhangende files niet op te lossen door de verbreding van de A4 tussen Leidschendam en Leimuiden uit te stellen, omdat er te weinig rekenmeesters zijn om de stikstofberekeningen uit te voeren? Kunt u hierop een gedetailleerd antwoord geven?

Antwoord 2

Ik vind het project A4 Knooppunt Burgerveen-N14 (door u genoemd de A4 tussen Leidschendam en Leimuiden) een belangrijk project, ondanks het feit dat het project niet in de lijst met prioritaire projecten is opgenomen. De reden hiervoor is het feit dat het voor de verkeersdoorstroming beter is om eerst de capaciteit op het traject van de A4 ter hoogte van Den Haag uit te breiden. Daarom is het project A4 Haaglanden-N14 opgenomen in de lijst met prioritaire projecten. Dit betekent echter niet dat het project A4 Knooppunt

¹ Website Algemeen Dagblad, 12 augustus 2022 (Aanpak fileknelpunten A4 op de lange baan: er zijn te weinig experts voor stikstofberekeningen | Dit zijn onze topverhalen | AD.nl)

Burgerveen-N14 niet meer zal worden uitgevoerd. Het project zal meer vertraging oplopen dan bij de prioritaire projecten het geval is. Elke vier jaar voert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de Integrale Mobiliteitsanalyse² (IMA) uit, de opvolger van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. De IMA brengt mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven voor de lange termijn in beeld, onder andere die op ons Hoofdwegennet. Bevolkingsgroei wordt meegenomen in de prognoses, de scenario's van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving. De IMA-2021 toont aan dat de automobilititeit in het scenario WLO Hoog toeneemt. Daarom voer ik diverse wegenprojecten uit ten behoeve van de verkeersdoorstroming. Zoals u al stelt, zijn er niet voldoende deskundigen beschikbaar voor het uitvoeren van alle stikstofonderzoeken. Daarom moet ik keuzes maken en de volgorde bepalen waarin wegenprojecten kunnen worden voorbereid. Dit heb ik toegelicht in de Kamerbrief over het MIRT van 23 juni jl.³ Het is daarbij onvermijdelijk dat sommige projecten meer vertraging oplopen. Omdat het gaat om projecten die nodig zijn om Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar te houden, zijn dit geen gemakkelijke keuzes.

Vraag 3

Deelt u de mening dat gebruikers van de A4 dagelijks last hebben van het uitstellen van de broodnodige infrastructurele investeringen door het kabinet, waarbij forensen bumper aan bumper muurvast staan en het in de file staan ook het bedrijfsleven veel geld kost? Zo ja, heeft u de bereidheid om de verbreding alsmede het aanpakken van de overige file-hotspots op de A4 alsnog doorgang te laten vinden? Kunt u hierop een gedetailleerd antwoord geven?

Antwoord 3

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan diverse wegenprojecten waarmee de capaciteit van het wegennet wordt vergroot. Er wordt daarbij gekeken naar het functioneren van het netwerk als geheel. Capaciteitsuitbreiding is echter niet het enige instrument dat wordt ingezet om de verkeersdoorstroming te bevorderen. Zo maakt de rijksoverheid afspraken met werkgevers over het reisgedrag van hun werknemers en zet het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in op spreiding van verkeer om te zorgen dat niet iedereen op hetzelfde drukke moment de weg op gaat. Een concreet voorbeeld hiervan zijn afspraken die zijn gemaakt met acht bedrijven, de gemeente Den Haag en de provincie Zuid-Holland om te reizen buiten de spits om de positieve effecten van hybride werken na de coronapandemie vast te houden. Dergelijke afspraken en maatregelen kunnen op de korte(re) termijn ook de drukte op het door u beschreven traject verminderen.

Vraag 4

Heeft u bij een negatief antwoord op vraag de bereidheid om de door uw beleid getroffen bloemen- en plantensector, met veilingen in het Westland en Aalsmeer, te compenseren?

Antwoord 4

De realisatie van het project A4 Burgerveen-N14 was gepland voor 2026 tot en met 2029.⁴ Door de recente ontwikkelingen op het gebied van stikstof schuift deze planning helaas op. Dit betekent voor de weggebruikers dat de verbetering van de verkeersdoorstroming langer op zich laat wachten. Ik acht compensatie hiervoor echter niet opportuun, omdat er geen sprake is van minder capaciteit. De huidige capaciteit is en blijft beschikbaar.

² Kamerstuk 31 305, nr. 328.

³ Kamerstuk 34 682, nr. 98.

⁴ Kamerstuk 2021D34514.