

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

### 2060

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Haast geboden voor filetopper, A4 Den Haag–Burgerveen»* (ingezonden 17 februari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 maart 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met dit artikel in de Telegraaf?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is een snellere aanpak van deze duurste file voor het vrachtverkeer in Nederland mogelijk?

Antwoord 2

In 2018 heb ik een versnelling doorgevoerd van het project A4 knooppunt Burgerveen-N14 zodat er nu twee jaar eerder gestart kan worden met de uitvoering, namelijk in 2026.

Het bedenken van de juiste ingreep om een fileprobleem op te lossen en het vervolgens uitwerken van het ontwerp, het onderzoeken van de effecten en de aanbesteding van het werk kost nu eenmaal tijd. De procedures die we met elkaar in wetgeving hebben vastgelegd zijn nodig om zorgvuldig onderzoek te doen, om te kiezen voor de juiste oplossing en rekening te houden met alle betrokken belangen. Dit maakt dat op dit moment niet eerder dan in 2026 gestart kan worden met de uitvoering. Voor het project is een planning gemaakt waarin rekening gehouden wordt met gangbare en project specifieke risico's. Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen om na afronding van de Verkenning met de definitieve Structuurvisie vlot door te kunnen naar de volgende fase: de Planuitwerking. In het vervolg van het project zal aandacht worden besteed aan versnellingsmogelijkheden; er zal bijvoorbeeld geprobeerd worden eerder te starten met de voorbereiding van de realisatie als hier mogelijkheden voor zijn.

<sup>1</sup> Telegraaf, 14 februari 2020 «Haast geboden voor filetopper, A4 Den Haag–Burgerveen» (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/1326573620/haast-geboden-voor-ongeluksweg-a4>)

### Vraag 3

Is het mogelijk met budget te schuiven richting de A4 als andere infrastructuurprojecten door de stikstofproblematiek vertraging oplopen? Is het mogelijk de planning van projecten zodanig aan te passen dat eerder geld beschikbaar kan komen voor de aanpak van files op de A4?

### Antwoord 3

Aangezien het niet aan de beschikbaarheid van het budget ligt dat er in 2026 gestart wordt met de uitvoering (zie antwoord 2 en 5) zou schuiven met budgetten niet zorgen voor een eerdere start van de uitvoering van het project A4 knooppunt Burgerveen-N14.

### Vraag 4

Herkent u de problematiek op de A4, die als een van de belangrijke levensaders van onze economie tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en tussen de nationale luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven fungeert? Klopt het dat de schade voor transportbedrijven door files in korte tijd tussen 2016 en 2018 is gestegen van 19 naar 26 miljoen euro per jaar en waar eindigt dit?

### Antwoord 4

De A4 is één van de drukste snelwegen van het land en een belangrijke (economische) verbindingroute. Daarom lopen er op dit moment diverse projecten. In 2023 start de uitvoering van het project A4 Haaglanden-N14, waarbij de A4 verbreed wordt en een aantal aansluitingen aangepakt wordt. Het traject tussen knooppunt Burgerveen en de N14 staat genoemd in het Regeerakkoord, wat zorgt voor financiering uit de investeringsimpuls. In 2017 heb ik voor dit project een Startbeslissing genomen. Eind 2018 heb ik de vervanging en verbreding van het Ringvaartaquaduct inclusief extra budget toegevoegd aan de scope om hier een toekomstbestendige oplossing mogelijk te maken. Daarnaast heb ik voor het Voorkeursalternatief, wat op 24 januari 2020 naar uw Kamer gestuurd is, wederom extra budget uitgetrokken.

Het jaarlijkse onderzoek van Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland (TLN) becijferde de schade voor transportbedrijven op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14 inderdaad op € 26,1 miljoen 2018<sup>2</sup> en op € 19,3 mln in 2016<sup>3</sup>.

### Vraag 5

Klopt het dat Rijkswaterstaat vanwege een gebrek aan budget pas per 2026 start met de werkzaamheden die jaren zullen duren? Is het vooruitzicht van een miljoenschade voor de transportsector in uw ogen acceptabel, of onvermijdelijk?

### Antwoord 5

De uitvoering zal in 2026 starten vanwege de regelgeving en processen voor een dergelijk project die zorgvuldig doorlopen moeten worden (zie antwoord 2 en 3). Ik hecht er ook aan om met een gedegen oplossing en uitvoering te komen zodat sprake is van een zo toekomstbestendig mogelijke oplossing. Daar zijn uiteindelijk alle gebruikers, inclusief de transportsector, mee gebaat. Daarmee is onvermijdelijk dat het nog wel even duurt voor dit project afgerond is.

### Vraag 6

Wat kan er gedaan worden om het leed te verzachten? Wat is er nodig om de files hier te minderen, de A4 aan te pakken en de uitvoering te versnellen?

<sup>2</sup> Evofenedex, 19 november 2019, <https://www.evofenedex.nl/kennis/actualiteiten/schade-door-files-naar-recordhoogte-van-14-miljard-euro>

<sup>3</sup> Evofenedex, november 2017, [https://www.evofenedex.nl/sites/default/files/2018-11/Economische\\_Wegwijzer\\_in\\_het%20kort.pdf](https://www.evofenedex.nl/sites/default/files/2018-11/Economische_Wegwijzer_in_het%20kort.pdf)

#### Antwoord 6

Het is vervelend voor weggebruikers dat het nog wel even duurt. Dit is helaas onvermijdelijk vanwege de doorlooptijd van dergelijke projecten (zie antwoord 2 en 5).

In het Voorkeursalternatief dat uw Kamer recent ontvangen heeft, is te zien dat ik naast voor een verbreding gekozen heb voor vervanging en verbreding van het oudste Ringvaartaquaduct en aanpak van de parallelstructuur bij de aansluiting met de N11. Op deze beide punten gebeuren nu regelmatig ongelukken, wat zorgt voor fileknelpunten. Naast het aanleggen van extra asfalt pak ik dus ook deze verkeersveiligheidsknelpunten aan.

Niettemin zal het dus nog wel even duren voordat de werkzaamheden klaar zijn. Ook na afronding van alle projecten in dit gebied zal het er druk blijven. Ik kijk dan ook graag met onder meer de transportsector en werkgevers hoe we slimmer om kunnen gaan met verkeers- en transportstromen zodat de Randstad ook in de toekomst goed bereikbaar blijft. In dit project zijn al bestuurlijke afspraken gemaakt om in te zetten op een bredere mobiliteitsaanpak. Hierbij gaan we kijken of werknemers en bedrijven op andere momenten de weg op kunnen of een ander vervoermiddel kunnen kiezen. Dit past in de bredere aandacht voor een dergelijke aanpak, zoals ook besproken in het BO MIRT van het najaar 2019.