

Vragen door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 140 van het Reglement van Orde, en de daarop door de regering schriftelijk gegeven antwoorden

14

Vragen van het lid **De Beer** (VVD) inzake: Rijksweg 16/13 Terbregseplein–Kleinpolderplein. (Ingezonden 18 februari 1999)

1

Is het waar, dat u op 13 februari jl. in een toelichting na afloop van een PvdA-forum in Rotterdam hebt laten weten dat de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 ten noorden van Rotterdam meer prioriteit heeft dan de aanleg van het ontbrekende deel van de A4 tussen Schipluiden en de Beneluxtunnel?¹

2

Hebt u het kabinetsstandpunt in dezen verkondigd?

3

Waarom hebt u, indien u deze mening bent toegeedaan, hierover gezwegen toen enige dagen eerder de A4 ter sprake kwam tijdens de behandeling van de begroting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in de Eerste Kamer?

4

Realiseert u zich dat aanleg van een verbinding tussen de A13 en de A16 ten noorden van Rotterdam, hoe nuttig ook, geen oplossing biedt voor de grootste twee knelpunten in deze regio, te weten de overbelasting van de A13 tussen Den Haag en Rotterdam en de overbelasting van de A20 tussen Beneluxtunnel en Kleinpolderplein, welke laatste nog

aanzienlijk zal toenemen wanneer de verbreding van de Beneluxtunnel gereed is?

5

Realiseert u zich dat de kostbare investering voor de verbreding van de Beneluxtunnel pas goed tot zijn recht komt indien ook de ontbrekende 6,5 km A4 tussen Schipluiden en de Beneluxtunnel (milieuvriendelijk) worden aangelegd?

6

Is het waar, dat het kabinet een publiek-private oplossing voor bovenbedoeld stuk A4 nastreeft, zoals eveneens vermeld in het dagbladartikel? Zo ja, welke stappen worden daartoe ondernomen?

¹ Zie de opening van het Rotterdams Dagblad van 15 februari 1999.

Antwoord

Antwoord van de heer **Pronk**, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. (Ontvangen 1 april 1999)

1/2

Mijn uitspraak over het belang van een nieuwe verbinding tussen de A16 en de A13, waaraan in het artikel in het Rotterdams Dagblad van 15 februari 1999 wordt gerefereerd, heb ik gedaan met het oog op de leefbaarheidsproblematiek in Overschie. Overschie wordt doorsneden door de A13 en ligt bovendien direct ten noorden van de

A20. Met name ten aanzien van geluidhinder en luchtverontreiniging doen zich forse problemen voor. Ik heb aangegeven dat aanleg van de verbinding tussen de A16 en de A13 naar mijn mening een effectievere en meer directe oplossing zou bieden voor de leefbaarheidsproblematiek aldaar dan aanleg van de A4. Anders dan naar aanleiding van het artikel in het Rotterdams Dagblad wellicht kan worden verondersteld, heb ik echter geenszins in algemene zin het oordeel uitgesproken dat de A16/13 prioriteit zou moeten krijgen boven de A4.

3

De context waarin de A4 ter sprake kwam tijdens de begrotingsbehandeling was een geheel andere dan de bovengenoemde. Tijdens de begrotingsbehandeling werd de A4 genoemd in het kader van de discussie over corridors naar aanleiding van de Startnota Ruimtelijke Ordening; meer concreet vroeg de heer De Beer de regering of het denkbaar was dat de A4 niet als corridor zou worden ontwikkeld. Het kabinet heeft er echter voor gekozen in het kader van de Startnota nog geen concrete corridors te benoemen.

4

Ja, maar zoals gezegd (bij de beantwoording van de vragen 1 en 2) had mijn uitspraak betrekking op de

leefbaarheidsproblematiek in
Overschie.

5

Niet kan worden ontkend dat er een verband bestaat tussen enerzijds de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam en anderzijds de realisering van een tweede Beneluxtunnel. Het besluit tot aanleg van de tweede Beneluxtunnel is destijds echter op zijn eigen merites genomen.

6

Het Kabinet heeft nog geen definitief besluit genomen over de wijze van publiek-private ontwikkelingen in het kader van de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam.