

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001

27 408

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT)

Nr. 73

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 mei 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 april 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **weginfrastructuur**, aan de hand van:

- de brief van de minister van 27 februari 2001 inzake benutting hoofd-
wegen (27 400-XII, nr. 58);
- de brief van de minister van 28 februari 2001 inzake motie over N50
brug Ramspol (27 408, nr. 24);
- de brief van de minister van 23 maart 2001 inzake kostenproblematiek
A50 Eindhoven–Oss (VW-01-390);
- de brief van de minister van 18 april 2001 inzake de problematiek
RW35 (VW-01-529).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelt dat de ontoereikendheid van het hoofdwegennet een gevolg van het jarenlange gebrek aan investeringen. Het SVV en de Vinex zijn volstrekt achterhaald en vooral gebaseerd op idealisme in het streven om de automobilititeit te beperken. Met het Nationaal verkeer- en vervoersplan (NVVP) en de Vijfde nota ruimtelijke ordening, die op dat punt realistischer zijn, zal een inhaalslag moeten worden gemaakt. Zij is een voorstander van gerichte maatregelen om bestaande infrastructuur beter te kunnen benutten. De mogelijkheid van betrekkelijk kleine investeringen op korte termijn moet worden bekeken. Gezien de goede resultaten van de proeven met spitsstroken, moet hiermee worden doorgegaan. Beter benutten is echter geen duurzaam alternatief voor capaciteitsuitbreiding, maar een noodmaatregel om snel resultaat te boeken. Naar de mening van mevrouw Verbugt moet er verder worden gebouwd, waarbij zij de A73-Zuid en de A4 Bergen op Zoom–Dinteloord noemt. Ook het ontbrekende gedeelte bij Steenbergen zal moeten worden aangelegd en wel in 2005. Wanneer kan de minister de Kamer hierover informeren?

Wat de A4 Midden-Delfland betreft, heeft mevrouw Verbugt met veel belangstelling, maar opnieuw tevergeefs uitgekeken naar de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Langer wachten betekent stijgende kosten, zoals bij de A50 Eindhoven–Oss. In beide gevallen noemt zij de PvdA als oorzaak

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (Christen-Unie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (Christen-Unie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

van de vertraging. Zij vraagt de minister de Kamer voor de zomer te informeren over een oplossing voor het laatste gat van 30 mln gulden. Zij betreurt het dat de aanpassing van de brug bij Ramspol niet kan worden afgestemd op de reconstructie van de aansluitende verbinding naar Emmeloord en Hattemerbroek. Zij vraagt of dit punt kan worden betrokken bij de uitvoering van de motie-Van Heemst inzake het in een regioconvenant opnemen en versneld uitvoeren van infrastructurele knelpunten. Is deze mogelijkheid al in het overleg met de provincie Overijssel naar voren gebracht?

Aan de problemen in de Randstad moet weliswaar een hoge prioriteit worden gegeven, maar de rest van Nederland mag niet worden vergeten. Hoewel zij verheugd is dat een aantal onderdelen van haar motie inzake benuttingsmaatregelen is overgenomen, is mevrouw Verbugt nog niet tevreden. Uit de proeven met de spitsstroken blijkt dat de geluidsbelasting in de praktijk nauwelijks zal stijgen en mogelijk zelfs zal afnemen. De vraag is dan ook of de kosten van dure geluidsbeperkende maatregelen, bijvoorbeeld bij Eindhoven, voor een beperkte tijdsduur in verhouding staan tot het beoogde effect. Zij vraagt een nadere uitleg over de regelgeving betreffende geluidsbelasting en de te nemen geluidsbeperkende maatregelen. Gelden deze regels ook voor benuttingsmaatregelen met een tijdelijke werking? Voorts vraagt zij naar de status van de indicatieve opsomming van projecten in het rapport inzake het benutten van het hoofdwegennet 2001–2006. Kan deze opsomming worden beschouwd als een concreet uitvoeringsprogramma? Zij stelt zich voor dat in het kader van het MIT-projectenboek zicht wordt gegeven op de voortgang van het beter benutten van de hoofdwegen, met name wat het verminderen van de files betreft. Om effectiever te kunnen werken is het goed de herinrichting van de infrastructuur te combineren met het onderhoudsprogramma voor de hoofdwegen en daartoe een plan van aanpak op te stellen. Het verbaast mevrouw Verbugt dat de benuttingsmaatregelen voor de A2 in Zuid-Limburg niet worden uitgevoerd. Het plan van de provincie Limburg voor twee spitsstroken en een toeritdosering past immers uitstekend in de lijn van beter benutten. Interessant is de mogelijkheid om de maatregelen in het kader van beter benutten ook te gebruiken voor capaciteitsuitbreiding. Waarom wordt de motie op dit punt niet uitgevoerd? Niet alleen worden er ICES-gelden verwacht, maar ook biedt de motie-Van Heemst mogelijkheden voor een dergelijk project in het kader van het regioconvenant met Zuid. Is de minister bereid hierop concreet in te zetten? Voorts vraagt zij of de minister bereid is om in het kader van een regioconvenant met oost een oplossing te zoeken voor de A1 en de A28. Wat de rijksweg bij Hellendoorn betreft, ziet mevrouw Verbugt het standpunt van de minister met belangstelling tegemoet.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA), die mede namens de fractie van D66 spreekt, geeft de voorkeur aan een betere benutting van bestaande infrastructuur boven de bouw van nieuwe infrastructuur. Het is dan ook goed dat in de MIT-procedure eveneens benuttingsvarianten worden bekeken. Onder verwijzing naar de motie-De Cloe en de motie-Van Heemst merkt hij op dat in het kader van de regioconvenanten voor de landsdelen oost en zuid, vooruitlopend op ICES, al knelpunten zouden moeten worden aangepakt. Volgens de minister van BZK wordt dit bekeken. Hoe kijkt de minister van Verkeer en Waterstaat hiertegen aan?

De evaluatie van de proeven met de spitsstroken toont weliswaar een positief beeld, maar de bereikbaarheid door hulpdiensten bij ongelukken is een punt van zorg. Hoe kan een minimaal gelijkblijvend veiligheidsniveau worden geboden? Bovendien zetten spitsstroken de leefbaarheid onder druk als gevolg van extra emissie en geluidshinder. Vanwege de leefbaarheid verdient een spitsstrook evenwel de voorkeur boven een nieuwe rijstrook. De heer Dijsselbloem neemt dan ook afstand van het

standpunt van de VVD-fractie dat het beter benutten van bestaande infrastructuur nooit in de plaats kan komen van nieuwbouw.

Bij de reconstructie van snelwegen moeten, los van de te nemen benuttingsmaatregel, ook reeds bestaande geluidsproblemen worden aangepakt. De minister lijkt deze verplichting echter te willen loslaten vanwege de kosten. De heer Dijsselbloem gaat hier niet in mee. Bij infrastructurale maatregelen moet een integrale aanpak worden gevolgd, waarbij ook wordt gekeken naar mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren. Bij de herinrichting van een weg zullen ook geluidsproblemen conform de Wet geluidhinder moeten worden aangepakt. Een andere mogelijkheid is aanpassing van de maximumsnelheid om de geluidsoverlast te beperken en de doorstroming te verbeteren.

In de stukken wordt zeer beperkt ingegaan op de mogelijkheid om via verkeersmanagement de doorstroming op bestaande rijstroken te verbeteren. Met het oog op de toekomst is het van groot belang dat het ministerie kennis en kunde ontwikkelt op het terrein van intelligente technologische systemen waardoor goede resultaten met benutting kunnen worden bereikt. Wellicht kan aan de heer Pieper een vervolgopdracht worden gegeven om voorstellen te doen op systeemniveau voor verkeersmanagement.

De heer Dijsselbloem wacht vooralsnog af welke oplossing voor de zomer zal worden gevonden voor het tekort van 30 mln gulden bij de A50 Eindhoven–Oss. Wat de brug bij Ramspol betreft, vraagt hij naar het verschil tussen de jaartallen in de brief van de minister en het MIT-projectenboek inzake de afronding van de procedures en de start van de uitvoering. Het kan niet de bedoeling zijn dat het project verder in de tijd wordt geschoven. Voorfinanciering door de provincies is zijns inziens een uitstekende oplossing. Het initiatief ligt daardoor bij de provincies.

Wat de RW35 Zwolle–Almelo betreft, ontbreekt nog een reactie van de minister. De heer Dijsselbloem noemt de logica achter het combiplan sterk. Hij vraagt of het niet voor de hand ligt om de aanleg van de nieuwe weg met gescheiden wegstroken en de verdubbeling van het spoor gelijktijdig uit te voeren.

De heer **Leers** (CDA) herinnert eraan dat de drieslag benutten, bouwen en beprijzen in de afgelopen jaren veelvuldig onderwerp van discussie is geweest, zeker in verband met de mobiliteit. Het is de verdienste van de minister dat het benutten van bestaande infrastructuur steeds meer op de voorgrond is gekomen. Op korte termijn kunnen immers niet voldoende nieuwe wegen worden gebouwd, terwijl de kosten daarvan hoog zijn en de effecten pas op lange termijn zichtbaar worden. Bovendien is nieuwbouw niet altijd gewenst of mogelijk. Het benutten van bestaande infrastructuur is echter niet volledig uitwisselbaar met nieuwbouw. In veel gevallen zal incomplete infrastructuur moeten worden voltooid. De heer Leers vraagt wanneer kan worden volstaan met het benutten van bestaande infrastructuur als volwaardig en op zichzelf staand alternatief en wanneer moet worden overgegaan tot nieuwbouw, waarbij via het benutten aanvullend tijdelijke maatregelen kunnen worden genomen. In de brief van de minister wordt onderscheid gemaakt tussen vier vormen van benutten, waarbij de indruk wordt gewekt dat het vier verschillende instrumenten betreft. Naar de mening van de heer Leers is sprake van eenzelfde aanpak binnen vier verschillende uitvoeringsprogramma's. De spitsstrook tussen aansluitingen met de vluchtstrook als extra rijstrook is een gevoelig punt. Hoewel de evaluatie tot tevredenheid stemt, is er sprake van ambivalentie. Enerzijds is er de bezorgdheid van de ANWB en 3VO over de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid door hulpverlenende diensten, terwijl anderzijds de verkeersveiligheid wordt bevorderd doordat zachter en zorgvuldiger wordt gereden. Ziet de minister mogelijkheden om de bezwaren van de ANWB en 3VO weg te nemen? Deze wijze van benutten kan ook elders een aantrekkelijk alternatief zijn. Wel zullen er

randvoorwaarden moeten worden gesteld. De heer Leers stelt voor dat ten behoeve van de behandeling van het MIT een lijst wordt opgesteld waarin wordt aangegeven waar en op basis van welke randvoorwaarden het instrument kan worden toegepast. Een dergelijke lijst kan worden betrokken bij de afwegingen om projecten al dan niet door te zetten. Ook het probleem van de geluidsoverlast kan hierbij worden betrokken. De heer Leers heeft niet geconstateerd dat de minister morrelt aan de normen. In het geval van autonome groei van de geluidsbelasting in de loop der jaren zal daarover overleg met het ministerie van VROM moeten plaatsvinden. Het gegeven dat jarenlang te weinig is gewerkt aan oplossingen voor die autonome groei mag benuttingsmaatregelen niet in de weg staan. Hij pleit op dit punt voor een integrale benadering in het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening in plaats van een sectorale benadering.

Bezuinigingen en versoberingen bij de A50 vormen geen alternatief. Niet alleen is alle lucht al uit het project, maar ook komt de veiligheid in het geding. De heer Leers vraagt of verevening binnen het regionale pakket met andere projecten een reële mogelijkheid is. Hij nodigt de minister uit duidelijk te maken wat de regio kan verwachten, zodat de onrust zo snel mogelijk kan worden weggenomen. Voorts vraagt hij naar de effecten van de indexering bij alle projecten. Als Financiën vasthoudt aan 2%, zal bij een aantal projecten in de regio een tekort ontstaan, hetgeen de onrust zal vergroten.

Uit de brief van 28 februari jl. blijkt dat de met de regio gemaakte afspraak over het project N50 brug Ramspol het uitgangspunt blijft en dat de motie van de heren Van den Berg en Stellingwerf niet wordt uitgevoerd. De heer Leers is van mening dat het inhoudelijk mogelijk moet zijn om direct na de noodzakelijke procedures in 2003 de aanpassing van de brug ter hand te nemen. Hij ziet niet in waarom alleen financiële argumenten een versneling tegenhouden, als de verkeersveiligheid in het geding is. Hij vraagt of het net als bij de N11 mogelijk is om, met behulp van de strook langs het als 2x1 geplande tracé Kampen–Ramspol, 2x2 rijstroken aan te leggen. De heer Leers wacht de brief over de RW35 af. Hij benadrukt dat het verstandig is om, als dat mogelijk is, nu geld te besparen dat in de toekomst zal moeten worden uitgetrokken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) is het ermee eens dat het beter benutten van bestaande infrastructuur een goed instrument is in het kader van de mobiliteitsaanpak en de filebestrijding en dat het de verdienste van de minister is dat hieraan uitvoering wordt gegeven, zowel op de weg als op het spoor. Weliswaar loopt Nederland voorop met de innovatieve aanpak van het wegdek, maar het is goed om te kijken naar de verdere mogelijkheden op het terrein van ICT ten behoeve van een betere benutting.

Hij plaatst vraagtekens bij de discussie rond de spitsstroken en het gebruik van de vluchtstrook. Tijdelijk zal sprake zijn van minder files en minder kop-staartbotsingen, maar uiteindelijk zal de nieuwe spitscapaciteit leiden tot meer autoverkeer, emissie en geluidsoverlast. De evaluaties op dit punt zijn kort door de bocht in die zin dat ze betrekking hebben op een korte periode. Er zal ook naar de effecten op lange termijn moeten worden gekeken, gezien de verwachte toename van het autoverkeer. Ondanks het antwoord van de minister op schriftelijke vragen, beschouwt de heer Van der Steenhoven de discussie over de metingen nog steeds niet als beëindigd. Hij merkt op dat men zich er in het veiligheidsbeleid te weinig van bewust is dat het gebruik van de vluchtstrook een belemmering kan vormen voor de bereikbaarheid door hulpdiensten bij ernstige ongelukken. Nu de Kamer in toenemende mate aandacht vraagt voor alle aspecten van het veiligheidsbeleid, zal de minister meer rekening moeten houden met de veiligheid rond de spitsstroken.

De heer Van der Steenhoven herinnert eraan dat de minister anderhalf jaar geleden bij de begroting positief was over en voorstellen heeft toegezegd voor het gebruik van de vluchtstrook voor openbaar vervoer. Dergelijke voorstellen ontbreken echter vooralsnog. Hij verwijst naar het recente voorstel van Connexxion om op het hoofdwegennet frequent met bussen te rijden voor het woon-werkverkeer, wat een goed alternatief zou zijn bij de invoering van rekeningrijden of een kilometerheffing. Overigens zal duidelijk moeten worden of de vluchtstrook tijdelijk dan wel definitief zal worden opengesteld, waarbij zal moeten worden voldaan aan de eisen voor het toevoegen van wegcapaciteit. Het terugbrengen van de maximumsnelheid tot 100 km/u is een interessante benuttingsmaatregel voor het gehele wegennet en zal leiden tot een vermindering van de geluids-overlast en de uitstoot. De minister legt deze maatregel echter tot nog toe naast zich neer, terwijl hiermee wellicht meer resultaat kan worden bereikt dan met de spitsstroken.

De heer Van der Steenhoven wijst op het belang van een MER. Omwonenden moeten erop kunnen rekenen dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Hij neemt aan dat op een ander moment uitgebreid van gedachten kan worden gewisseld over een op deze dag ontvangen brief van de minister over de spoorwegen.

De heer **Van den Berg** (SGP) ondersteunt mede namens de fractie van de Christenunie een efficiëntere benutting van de infrastructuur, ook om de aanleg van nieuw asfalt te vermijden en congestie te voorkomen. Het is dan ook verheugend dat de resultaten van en ervaringen met de proefprojecten over het algemeen positief zijn. Op kortere termijn kan hiermee een substantiële bijdrage worden geleverd aan het reduceren van de files. Wel betreurt hij het dat het overzicht van de opgedane ervaringen geen integraal beeld geeft, doordat niet wordt ingegaan op onderdelen zoals het inhaalverbod voor vrachtwagens, de toeritdosering, de doelgroepstroken en de spitsteams.

Hoewel de opgedane ervaringen positief zijn uitgevallen, ontbreekt de aankondiging van een forse vervolgaanpak om de benuttingsmaatregelen op korte termijn een impuls te geven en waar mogelijk structureel in te zetten. De heer Van den Berg is van mening dat de daartoe aanwezige mogelijkheden niet optimaal worden benut. Hij vraagt of het noodzakelijk is om de concretisering deels door te schuiven naar het NVVP. Men spreekt immers over een lopend project dat kan worden voortgezet. Het inzetten van de spitsstroken is op zichzelf een positieve maatregel; wellicht is ook een structurele inzet mogelijk. Er zijn echter nog geen proeven gedaan met langere spitsstroken die een of meer aansluitingen kunnen passeren. De heer Van den Berg vraagt waarom deze mogelijkheid niet wordt onderzocht. Gezien de tijdelijke inzet van de spitsstroken zijn de mogelijke risico's te overzien. Er hebben zich tot nog toe geen problemen voorgedaan. Overigens kan de inzet van spitsstroken altijd gepaard gaan met snelheidsbeperkingen, waardoor de veiligheidsrisico's worden beperkt. Door de inzet van dit instrument kan de dringende fileproblematiek op kortere termijn en tegen lagere kosten worden aangepakt. Bovendien hoeven er geen extra structurele stroken te worden aangelegd.

De heer Van den Berg betreurt de reactie van de minister op de motie inzake het project N50 brug Ramspol en heeft begrip voor de reactie van de regio op de mogelijkheid van voorfinanciering. De huidige brug vormt een bottleneck en verkeert in slechte staat. Als het project niet wordt versneld, ontstaat er niet alleen een slechte verkeerssituatie, maar ook een gevaarlijke situatie waarvoor het Rijk als wegbeheerder aansprakelijk is. Hij pleit dan ook opnieuw voor een betere afstemming van de aanpassing van de weg en van de brug.

De heer Van den Berg wacht de brief over de A50 af. Het combiplan van de regio voor de RW35 lijkt hem adequaat. Hij pleit dan ook voor bundeling van de infrastructuur en betere afstemming in de tijd.

Antwoord van de regering

De **minister** spreekt haar dank uit voor de steun voor het benuttingsbeleid. In het kader van het MIT zijn afspraken over benutting gemaakt. In overleg met de landsdelen worden via de drie B's, te weten benutten, bekijzen en bouwen, de knelpunten geïnventariseerd die zullen spelen in de na-MIT-periode en eventueel in de MIT-periode, gericht op ICES. Inmiddels wordt steeds meer geaccepteerd dat er eerst wordt benut, dat vervolgens het prijsbeleid op zijn effecten wordt verinnerlijkt en dat pas bij eventuele knelpunten wordt gebouwd. Benutten is niet per definitie tijdelijk, maar kan in voorkomende gevallen definitief zijn. Zij is geen voorstander van bouwen voor spitscapaciteit. Gebleken is dat het tijdelijk openstellen van de vluchtstrook goed werkt in combinatie met snelheidsbeperkingen. Inmiddels ligt er voor 150 mld gulden aan gedachten voor de periode tot 2020, bovenop de 82 mld gulden aan nieuwbouw die al wordt gerealiseerd in het kader van het MIT, inclusief het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Het MIT loopt door tot 2008/2010, afhankelijk van de projecten. In 1998 zijn er met de provincies en grotere steden afspraken gemaakt naar aanleiding van toezeggingen uit het verleden. Voorzover versnelling van projecten gewenst is, wordt gezocht naar mogelijkheden tot voorfinanciering. Voorts is er een aantal PPS-projecten. Aan de hand van modellen wordt de toekomstige ontwikkeling bekeken in het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening, de mobiliteit en de economie. In verband met het streven om de intelligentste snelwegen van Europa en zelfs de wereld te ontwikkelen, verwijst de minister naar het programma Wegen voor de toekomst. In samenspraak tussen het ministerie en het bedrijfsleven worden initiatieven en systemen ontwikkeld.

Desgevraagd licht zij toe dat het overleg met de landsdelen gericht is geweest op de langere termijn in het kader van het NVVP en op de korte termijn in het kader van de bestuurlijke afspraken in de opmaat naar het nieuwe regeerakkoord. Afgesproken is dat er geen verplichtingen worden aangegaan voor een volgende regeerperiode. Wel zullen mogelijke knelpunten gerelateerd aan ICES op korte termijn aan het kabinet worden voorgeleid en in de tweede helft van dit jaar worden opgelost. Het overleg in het kader van de mobiliteit verloopt goed en is gericht op de veiligheidsvraagstukken en op het op korte termijn ophogen van de middelen voor de gebundelde doeluitkeringen (GDU), onder meer ten behoeve van regionale projecten. Of een en ander mogelijk zal zijn, zal worden beoordeeld in het ICES-traject en door het CPB, waarna dit punt terugkomt in het convenant met de landsdelen. Afgesproken is dat het NVVP in mei aan de Kamer wordt gezonden, waarna op korte termijn over de opbouw van het NVVP zal worden gesproken. De minister wijst op het belang van een dynamisch afwegingsproces dat zowel door de Kamer als door de overige betrokken partijen wordt beoordeeld. Het is niet goed om op het terrein van mobiliteit op lange termijn verplichtingen aan te gaan, omdat nu niet kan worden overzien hoe de mobiliteit zich over tien jaar zal ontwikkelen.

Het veiligheidsvraagstuk behoeft altijd aandacht. Spitsstroken zullen dan ook vooral worden ingezet op bewaakte wegen, waar via de dynamische verkeerssignalering kan worden ingegrepen. Met de hulpdiensten en de wegbeheerders is gesproken over mogelijke oplossingen bij calamiteiten. Tot nog toe zijn er geen problemen geweest. Met dergelijke maatregelen worden kop-staartbotsingen en letsels in toenemende mate voorkomen. Bij Eindhoven zal wel worden gebouwd, maar dat zal pas op lange termijn gerealiseerd zijn. Er wordt dan ook bekeken welke tijdelijke maatregelen kunnen worden genomen. Met VROM wordt gesproken over de mogelijk-

heid om in tijdelijke situaties soepelere geluids- en emissienormen te hanteren totdat de definitieve situatie is bereikt. Van geval tot geval zal moeten worden bekeken welke maatregelen verantwoord zijn. In verband met de uitvoering van de motie-Verbugt verwijst de minister naar de indicatieve lijst in het rapport inzake het benutten van het hoofdwegennet. Deze lijst is niet limitatief. Onder andere in Groningen zijn proeven gaande met het openbaar vervoer. Ook is een proef gestart met een inhaalverbod voor vrachtauto's op wegen met 2x3 rijstroken.

Naar aanleiding van opmerkingen over het door provincies voorfinancieren van kleine bedragen waarschuwt de minister dat men als gevolg van de stevige kostenontwikkeling zich zeer moet inspannen om de projecten binnen de ramingen en met de beschikbaar gestelde bedragen te kunnen realiseren. Als de regio's geen geld beschikbaar stellen voor additionele wensen, kunnen deze niet worden gerealiseerd. Het budget voor het MIT is in ieder geval tot 2008 geheel vastgelegd, met een aantal pieken in 2003 en 2004. Zij kan dan ook niet zonder meer extra wensen honoreren. Als een project niet in het MIT is opgenomen, is er geen verplichting en kan er geen sprake zijn van voorfinanciering. Er wordt nog gestudeerd op brief van de gemeente Hellendoorn inzake RW35. Zodra een antwoord op deze brief is geformuleerd zal deze aan de Kamer in afschrift worden toegezonden. Voor de A50 Eindhoven-Oss zijn extra financiële middelen binnen het MIT beschikbaar gekomen door besparingen op andere wegenprojecten in Noord-Brabant. Met de regio wordt gezocht naar een oplossing voor het resterende tekort bij de A50. De minister is in gesprek met de minister van Financiën over de prijscompensatie. Dit onderwerp speelt geen rol bij projecten waarvoor reeds contracten zijn gesloten, maar wel bij projecten die in een voorfase verkeren. De bedragen in het MIT worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de index die Financiën hanteert. Voor eventuele extra wensen zal additionele financiering moeten worden gevonden zonder dat dit ten koste gaat van andere projecten. Het NVVP is gericht op het oplossen van alle knelpunten. Dit kan echter niet in een kabinetsperiode gebeuren. In de gesprekken over de brug bij Ramspol heeft de regio er de voorkeur aan gegeven om niet alleen de brug, maar ook de weg te verbeteren, ook al leidt dat tot vertraging. Er is pas na 2007 ruimte in het MIT. Voor de regio is voorfinanciering bespreekbaar, zodat het project kan worden versneld. Na het afronden van de procedure kan evenwel op zijn vroegst in 2005 worden begonnen. De minister zegt toe dat de Kamer zal worden geïnformeerd over de resultaten van de besprekingen in de regio. Een verbetering van de weg is tracé-MER-plichtig en daarom eventueel pas op langere termijn aan de orde.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers