

## 239

### Besluit van 5 april 1984, houdende vaststelling van het Rijkswegenplan 1984

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 oktober 1983, nr. R 52648, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 1 van de Wet Uitkeringen Wegen (Stb. 1966, 367);

De Raad van State gehoord (advies van 8 februari 1984, nr. W09.83.0535/15.4.05);

Gezien het nader rapport van Onze Minister voornoemd van 28 maart 1984, nr. R 13384, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### Artikel 1

1. Het Rijkswegenplan 1984 bestaat uit de bijgevoegde staat, vermeldende de loop van de bestaande en de nieuw aan te leggen wegen, welke hoofdverbindingen vormen of zullen vormen voor het doorgaande verkeer met motorrijtuigen, zomede uit de bijgevoegde toelichtende kaart.<sup>1</sup>

2. Een in deze staat opgenomen weg die nog niet in beheer en onderhoud bij het Rijk is, zal eerst tot het Rijkswegenplan 1984 behoren nadat overeenstemming over de overdracht aan het Rijk is bereikt, dan wel nadat die weg bij het Rijk in beheer en onderhoud is genomen.

#### Artikel 2

Het Koninklijk besluit van 21 januari 1969 (Stb. 21), houdende vaststelling van het Rijkswegenplan 1968, wordt ingetrokken.

#### Artikel 3

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 1984.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministeries van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 10 juli 1984, nr. 132.

<sup>1</sup> Kaart is los bijgevoegd.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende staat en toelichtende kaart, en met de daarbij behorende nota van toelichting met bijlagen in het Staatsblad zullen worden geplaatst.

's-Gravenhage, 5 april 1984

Beatrix

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de zesentwintigste juni 1984

De Minister van Justitie,  
F. Korthals Altes

RIJKSWEGENPLAN 1984

Staat van bestaande en nieuw aan te leggen wegen<sup>1</sup>

Wegnr.	Omschrijving	Globale lengte in km
1	Amsterdam—Amersfoort—Apeldoorn—Oldenzaal—Duitse grens	155
2	Amsterdam—Utrecht—'s-Hertogenbosch—Eindhoven—Weert—Maastricht—Belgische grens	203
3	Nieuwerkerk a/d IJssel—Ouderkerk a/d IJssel	6
3	Papendrecht—Dordrecht	9
4	Amsterdam—Den Haag—Rotterdam—Bergen op Zoom—Hoogerheide—Belgische grens	131
6	Muiderberg—Lelystad—Emmeloord	67
7	Zaanstad—Purmerend—Den Oever—Zurich—Heerenveen—Groningen—Duitse grens	239
8	Amsterdam—Zaanstad—Beverwijk	16
9	Ouderkerk a/d Amstel—Haarlem—Alkmaar—De Kooi	91
10	Ringweg Amsterdam	32
11	Leiden—Alphen a/d Rijn—Bodegraven	21
12	Den Haag—Utrecht—Arnhem—Duitse grens	136
13	Den Haag—Rotterdam	15
14	Wassenaar—Leidschendam	4
15	Brielle—Rotterdam—Gorinchem—Bemmel en Babberich—Doetinchem—Enschede	188
16	Rotterdam—Dordrecht—Breda—Belgische grens	68
17	Moerdijk—Roosendaal	25
20	Hoek van Holland—Rotterdam—Gouda	47
22	Beverwijk—Haarlem—Nieuw Vennep	19
24	Rozenburg—Maassluis	8
27	Breda—Gorinchem—Utrecht—Almere	110
28	Utrecht—Amersfoort—Zwolle—Assen—Groningen	185
29	Klaaswaal—Rotterdam	13
30	Ede—Barneveld	17
31	Zurich—Leeuwarden—Drachten	64
32	Meppel—Heerenveen—Leeuwarden	62
33	Assen—Zuidbroek—Eemshaven	71
34	Holsloot—Emmen—De Punt	51
35	Zwolle—Enschede—Duitse grens	70
36	Almelo—Dedemsvaart	36
37	Hoogeveen—Duitse grens	42
38	Ridderkerk—Ouderkerk a/d IJssel	7
44	Burgerveen—Wassenaar—Den Haag	27
46	Groningen—Eemshaven	36
48	Arnhem—Zutphen—Deventer—Raalte—Linde—Hoogeveen	91
50	Eindhoven—Oss—Arnhem—Apeldoorn—Kampen—Joure	195
54	Rijswijk—Wateringen	2
57	Brielle—Haamstede—Middelburg	70
58	Eindhoven—Breda—Vlissingen—Breskens—Belgische grens	175
59	Serooskerke—Zierikzee—Willemstad—Zevenbergen en Langeweg—'s-Hertogenbosch—Oss	117
60	Kruiningen—Perkpolder—Hulst—Belgische grens	20
61	Schoondijke—Terneuzen—Ter Hole	38
65	's-Hertogenbosch—Tilburg	19
67	Belgische grens—Eindhoven—Venlo—Duitse grens	75
68	Kelpen—Roermond—Duitse grens	21
69	Eindhoven—Valkenswaard—Belgische grens	16
73	Maasbracht—Boxmeer—Nijmegen	97
76	Belgische grens—Geleen—Heerlen—Duitse grens	27
77	Boxmeer—Duitse grens	10
79	Maastricht—Heerlen	18
99	De Kooi—Den Oever	19

<sup>1</sup> Een in deze staat opgenomen weg die nog niet in beheer en onderhoud bij het Rijk is, zal eerst tot het Rijkswegenplan 1984 behoren nadat overeenstemming over de overdracht aan het Rijk is bereikt, dan wel nadat die weg bij het Rijk in beheer en onderhoud is genomen.

Behoort bij koninklijk besluit van 5 april 1984, Stb. 239.

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes



## NOTA VAN TOELICHTING

### INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk	Titel	Blz.
<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1.	Procedure tot vaststelling van het Rijkswegenplan	6
1.2.	Wijzigingen t.o.v. het ontwerp- Rijkswegenplan 1982	7
<b>2.</b>	<b>Beheer en onderhoud van de hoofd- verbindingen</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Aanleg, reconstructie en verbreding van de hoofdverbindingen</b>	<b>9</b>
3.1.	Relatie met SVV en MPP	9
3.2.	Van het hoofdverbindingennet afgevoerde verbindingen die nog wel door het Rijk worden uitgevoerd	11
<b>Bijlage 1.</b>	<b>Kaart uitvoering van het Rijkswegenplan 1984 (los bijgevoegd)</b>	
<b>Bijlage 2.</b>	<b>Het realiseringsproces van wegen- projecten</b>	<b>12</b>
<b>Bijlage 3.</b>	<b>Definiëring wegtypen</b>	<b>16</b>

## 1. INLEIDING

### 1.1. Procedure tot vaststelling van het Rijkswegenplan

De Wet Uitkeringen Wegen (Stb. 1966, 367) bepaalt in artikel 1, dat een Rijkswegenplan moet worden vastgesteld: «bestaande uit een staat, vermeldende de loop van de bestaande en de nieuw aan te leggen wegen, welke hoofdverbindingen vormen of zullen vormen voor het doorgaande verkeer met motorrijtuigen, zomede uit een toelichtende kaart». In dit artikel wordt verder onder meer aangegeven dat het Rijkswegenplan tenminste eenmaal in de tien jaar wordt herzien en dat het Rijkswegenplan bij algemene maatregel van bestuur wordt vastgesteld, gedeputeerde staten der provinciën gehoord. Ook wordt in dit artikel vastgelegd dat gedeputeerde staten geen advies omtrent het Rijkswegenplan uitbrengen dan nadat het ontwerp van het plan gedurende tenminste dertig dagen voor een ieder ter inzage heeft gelegen. Van de terinzagelegging doen gedeputeerde staten vooraf openbare kennisgeving. Bezwaren tegen het ontwerp kunnen gedurende de vorengenoemde termijn schriftelijk bij gedeputeerde staten worden ingediend. De ingediende bezwaren worden bij het advies overgelegd. Een belangrijk gedeelte van de procedure tot vaststelling van een Rijkswegenplan is hiermede vastgelegd.

Het laatste Rijkswegenplan voorafgaande aan het Rijkswegenplan 1984 is het Rijkswegenplan 1968, vastgesteld in 1969 (Stb. 21). Een nieuw Rijkswegenplan diende dus uiterlijk in 1979 te worden vastgesteld. De voorbereidingen hiertoe vielen echter samen met de periode waarin het Structuurschema Verkeer en Vervoer (Tweede Kamer, zitting 1976-1977, 14 390, nrs. 1-2) werd voorbereid, c.q. in procedure gebracht. Een goede afstemming van het nieuwe Rijkswegenplan (als plan voor de middellange termijn) op het structuurschema (als plan voor de lange termijn) bleek slechts mogelijk als de procedure van de planologische kernbeslissing die het structuurschema doorlopen moest, in voldoende mate zou zijn gevorderd. De te doorlopen procedure voor het vaststellen van het nieuwe Rijkswegenplan kon daarom pas aanvangen, ná het uitbrengen van de regeringsbeslissing over het structuurschema en de parlementaire behandeling daarvan. Wijzigingen in het hoofdverbindingennet konden dan nog doorwerken in het Rijkswegenplan. Om bezwaren te ondervangen, c.q. te verminderen, die verbonden zouden kunnen zijn aan het op een later tijdstip vaststellen van het nieuwe Rijkswegenplan heeft in november 1977 de toenmalige minister van Verkeer en Waterstat aan de colleges van gedeputeerde staten van de onderscheidene provincies medegedeeld, dat het in het voornemen lag het nieuwe Rijkswegenplan gelijk te doen zijn aan de definitieve eerste fase van het hoofdverbindingennet, behorende tot het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Eenzelfde mededeling is gedaan aan de Minister van Binnenlandse Zaken, die voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders de bevoegdheden van een provinciaal bestuur uitoefent.

De betrokken besturen werden hiermede in de gelegenheid gesteld zoveel als mogelijk is te anticiperen op de voornemens van het Rijk. Tevens kon hiermee rekening worden gehouden tijdens het kort daarna te voeren bestuurlijk overleg over het Structuurschema Verkeer en Vervoer dat een sterke relatie heeft met het Rijkswegenplan. Ook werd aangegeven dat het overleg kon worden geopend om te komen tot een regeling voor de overdracht van wegen die op grond van het structuurschema thuishoren in het Rijkswegenplan maar nog niet bij het Rijk in beheer en onderhoud zijn. Met de opmerkingen die door de colleges van gedeputeerde staten in dat stadium zijn gemaakt is bij de opstelling van het ontwerp-Rijkswegenplan 1982 rekening gehouden. De verdere procedure tot vaststelling van het Rijkswegenplan is daarna als volgt geweest.

Het ontwerp-Rijkswegenplan 1982 is met nota van toelichting en bijlagen in mei 1981 gezonden naar gedeputeerde staten van de onderscheidene provincies en de Minister van Binnenlandse Zaken, met het verzoek het plan met nota van toelichting en bijlagen, na openbare kennisgeving,

gedurende 30 dagen ter inzage te leggen en vervolgens advies uit te brengen onder toezending van de bezwaren en suggesties die een ieder in de periode van 30 dagen schriftelijk bij het provinciaal bestuur en de Minister van Binnenlandse Zaken heeft kunnen indienen. Het ontwerp-plan is ter advisering tevens gezonden aan het bestuur van het Openbaar Lichaam Rijnmond. Verder is het ter kennis gebracht van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal en bekendgemaakt in de Nederlandse Staatscourant. (Stcrt. 1981, 96)

Voorts is het advies van de Raad van de Waterstaat gevraagd, onder toezending van de ontvangen adviezen en de ingekomen bezwaren en suggesties, voorzien van commentaar daarop. Ook is het advies gevraagd van de Rijksplanologische Commissie.

Op basis van deze adviezen is het ontwerp-Rijkswegenplan 1983 opgesteld, dat na behandeling in de Ministerraad, om advies is voorgelegd aan de Raad van State. Het ontwerp is naar aanleiding van het advies van de Raad van State aangepast. Op grond van het advies is de datum van inwerking-treding vastgesteld op 1 juli 1984. Het plan zal daarom ook worden aangeduid als Rijkswegenplan 1984.

## 1.2. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-Rijkswegenplan 1982

Het ontwerp-Rijkswegenplan 1982 was opgebouwd uit:

- de bestaande rijkswegen van het hoofdwegennet;
- de bestaande niet-rijkswegen van het hoofdwegennet met de restrictie dat deze eerst door het Rijk in beheer en onderhoud moeten zijn overgenomen alvorens deze wegen tot het Rijkswegenplan behoren;
- de hoofdwegen waarvan werd aangenomen, dat de aanleg in de eerstkomende 10 à 15 jaar door het Rijk ter hand zou worden genomen ter realisering van het in het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 (Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 14 390, nrs. 295-296) aangegeven beleid voor de eerste fase.

Er werd tevens in het ontwerp-Rijkswegenplan 1982 voor nieuwe projecten uitgegaan van twee prioriteitengroepen. Het onderscheid bestond daarin, dat in de eerste groep werken waren opgenomen die vóór 1990 in uitvoering zouden worden genomen en de tweede groep bestond uit werken die na 1990 binnen de planperiode van het Rijkswegenplan aangevangen zouden worden. Voor de projecten die in de eerste groep waren opgenomen diende actief aan de voorbereiding te worden gewerkt.

In de reacties van de colleges van gedeputeerde staten op het ontwerp-Rijkswegenplan 1982 is onder meer uitvoerig stil gestaan bij de bovenomschreven prioriteitenstelling tegen de achtergrond van de beschikbare financiële middelen gedurende de planperiode. Een prioriteitenstelling heeft immers slechts zin indien er sprake is van een reële kans op uitvoering. In de adviezen die mij bereikt hebben is er aandacht voor gevraagd, dat er aan het presenteren van een gedetailleerde planning in een planvorm, die slechts eenmaal in de 10 jaar wordt herzien, bezwaren zijn verbonden. Het maken van een prognose, die gedurende deze periode relevant blijft, is immers een hachelijke zaak.

Gezien het voorgaande en op grond van de gegeven adviezen is daarom gekozen voor een Rijkswegenplan 1984 overeenkomstig het net van hoofdverbindingen volgens de eerste fase van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 met achterwege laten van het programmatisch karakter. Dit betekent dat het Rijkswegenplan 1984 een functie als beheersplan heeft gekregen (zie hoofdstuk 2) en ten aanzien van vorm en inhoud conform is aan het gestelde in de Wet Uitkeringen Wegen. Het belang van de lagere overheden vraagt echter ook voor de nieuwbouw om duidelijkheid op middellange termijn in verband met de ruimtelijke planning. Deze duidelijkheid zal door het wegvallen van deze planningsfunctie in het Rijkswegenplan 1984 worden vervuld door het voortschrijdend jaarlijks Meerjarenprogramma Personenvervoer (zie hiervoor hoofdstuk 3).

## 2. BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE HOOFDVERBINDINGEN

Het Rijkswegenplan 1984 geeft de verbindingen aan waarvoor het Rijk, gedurende de planperiode, de verantwoordelijkheid aanvaardt. Het aanvaarden van verantwoordelijkheid betekent het uitoefenen van beheer en onderhoud, het zo nodig en zo mogelijk aanleggen van nieuwe wegen en het zo nodig en zo mogelijk uitvoeren van reconstructies en verbredingen van bestaande wegen. Op de aanleg, reconstructie en verbreding wordt in hoofdstuk 3 ingegaan.

Het beheer en onderhoud zullen het volgende omvatten:

- a. het beheer en onderhoud van de bestaande autowegen en autosnelwegen voor zover die onderdeel uitmaken van het hoofdverbindingennet van het Rijkswegenplan 1984;
- b. het beheer en onderhoud van de bestaande niet-autowegen en niet-autosnelwegen, die een blijvende functie in het hoofdverbindingennet van het Rijkswegenplan 1984 vervullen, en waaraan nog noodzakelijke verbeteringen en uitbreidingen aangebracht moeten worden om er volwaardige autowegen of autosnelwegen van te maken;
- c. het beheer en onderhoud van de bestaande wegen, die een tijdelijke functie in het hoofdverbindingennet van het Rijkswegenplan 1984 vervullen omdat nieuwe autowegen of autosnelwegen wel zijn voorzien, doch nog niet zijn aangelegd.

Voor een nadere definiëring van de begrippen autowegen, autosnelwegen, niet-autowegen en niet-autosnelwegen, zij verwezen naar bijlage 3.

Een weg uit categorie c blijft alleen bij het Rijk in beheer en onderhoud, dan wel wordt bij het Rijk in beheer en onderhoud gebracht, indien deze voor het doorgaande verkeer een redelijke kwaliteit ten aanzien van de verkeersafwikkeling heeft en daarmee een wezenlijke functie in het hoofdverbindingennet kan vervullen, terwijl een eventuele auto(snel)weg niet binnen korte termijn wordt opengesteld. Na openstelling van een vervangende auto(snel)weg zal het beheer van een weg uit cat. c worden overgedragen aan een lagere overheid.

Op grond van het bovengestelde met betrekking tot het Rijkswegenplan 1984 en nader te bepalen criteria en normen zullen voorstellen aan de lagere overheden worden gedaan omtrent de bij het Rijk in beheer en onderhoud te brengen wegen, respectievelijk de door het Rijk in beheer en onderhoud te houden wegen, respectievelijk de door het Rijk niet langer te beheren wegen.

Opgemerkt moet hierbij nog worden dat in overeenstemming met het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981, van rijksweg 34 van het Rijkswegenplan 1968, het gedeelte Zwolle-Ommen-Hardenberg-Coevorden-Holsloot niet wordt overgedragen, alvorens een beslissing is genomen op basis van de in het Structuurschema toegezegde studie naar de gewenste hoofdwegenstructuur in dit gebied.

Op basis van de huidige wetgeving zijn wegoverdrachten slechts mogelijk bij minnelijke overeenstemming met de overnemende partij. Bij deze methode plegen afkoopsommen te worden toegekend op basis van gekapitaliseerde onderhoudskosten, waarbij de toekomstige kostenstijgingen zijn ingecalculeerd. In het kader van de herziening van de Wet Uitkeringen Wegen, wordt gestreefd naar een voor het Rijk budgettair neutrale sanering van het wegenbeheer met gelijktijdige overheveling van de middelen.

Vooruitlopende op een wettelijke regeling voor de wegensanering wordt, waar mogelijk, in minnelijk overleg gestreefd naar een in financieel opzicht gelijkwaardige ruil van wegen in beheer en onderhoud bij lagere overheden tegen wegen in beheer en onderhoud bij het Rijk. Van de huidige wegenbeheerders, ongeacht of dit het Rijk of de lagere overheden betreft, wordt verwacht dat alle uit beheers oogpunt noodzakelijke maatregelen worden getroffen totdat een incidentele overdracht of algehele sanering een feit is.

Op bijlage 1 is een overzicht gegeven van de bestaande rijkswegen van het Rijkswegenplan 1984 (stand uitvoering per 1 januari 1984).



### 3. AANLEG, RECONSTRUCTIE EN VERBREDING VAN DE HOOFDVERBINDINGEN

#### 3.1. Relatie met SVV en MPP

Sinds de vaststelling van het Rijkswegenplan 1968 is in de sector verkeer en vervoer, onder meer als gevolg van de regeringsnota met betrekking tot de openbaarheid bij de voorbereiding van het ruimtelijk beleid, een planstructuur in de vorm van lange-, middellange- en korte-termijn-beleidsvisies ontstaan.

Het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) zoals dit in 1981 na parlementaire behandeling is vastgesteld geeft het geïntegreerde verkeers- en vervoerbeleid voor de lange termijn, in nauwe relatie met het ruimtelijke beleid. In dit Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 zijn netwerken voor verschillende vervoerwijzen opgenomen zoals een netwerk voor de belangrijkste railverbindingen en een netwerk voor de belangrijkste wegverbindingen, het zogenaamde hoofdverbindingennet voor de wegen. In dit hoofdverbindingennet zijn die wegen opgenomen waarvoor het Rijk bereid is de verantwoordelijkheid te aanvaarden en waaraan binnen de periode van omstreeks 25 jaar die het structuurschema bestrijkt behoefte zal of kan ontstaan.

In de subsector wegen fungeert het Rijkswegenplan 1984 voornamelijk als beheersplan, zoals hiervoor in hoofdstuk 2 is omschreven.

Opgemerkt dient te worden dat het Rijkswegenplan een indicatief karakter heeft en dat derhalve niet vaststaat dat alle nieuwe verbindingen zullen worden gerealiseerd. Voor elke nieuwe verbinding, waarvoor nog geen tracé is vastgesteld, zal bij de tracéprocedure nog een zorgvuldige afweging plaatsvinden van de behoefte aan capaciteit en kwaliteit en de te verwachten voor- en nadelen.

Het is van groot belang dat naast de lange-termijnplanning zoals deze in het SVV is vastgelegd ook duidelijkheid bestaat voor de middellange termijn. De lagere overheden hebben hier behoefte aan, om tot een goede afstemming van hun plannen op die van het Rijk te komen. De tracévaststellingsprocedure vergt vaak vele jaren. Ook met de planologische reserveringsprocedure zijn meestal enige jaren gemoeid. Om tijdig met deze procedures te kunnen beginnen is het van belang dat er tijdig zicht bestaat op het gewenste tijdstip van uitvoering van een project. In bijlage 2 van deze nota van toelichting wordt meer in detail ingegaan op het realiseringsproces van wegenprojecten.

In verband met het voorgaande heeft het Meerjarenplan Personenvervoer (MPP) een voortschrijdend meerjarenkarakter gekregen. Het MPP in deze vorm wordt als onderdeel van de memorie van toelichting van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Het MPP is het meest uitgewerkt voor het eerste jaar en fungeert dan als toelichting op de begroting. Het meerjarenbeleid zal meer indicatief zijn voor de erop volgende jaren. De onzekerheden worden groter naarmate het tijdstip van realisering verder in de toekomst ligt. Elk jaar vinden bij de uitvoering van de begroting definitieve beslissingen inzake de daadwerkelijke uitvoering plaats, op basis van een nadere afweging van de voor de projecten relevante gegevens.

Het MPP biedt naast een vooruitblik op de uitvoeringsplanning voor een planperiode van 5 jaar ook een doorkijk op de voorbereiding van het beleid voor de jaren erna, waarbij zoveel mogelijk voor alle projecten uit de eerste fase van het SVV een urgentievolgorde wordt bepaald.<sup>1</sup> Aan de hand van deze urgentievolgorde kan dan worden vastgesteld voor welke projecten een projectstudie moet worden ondernomen dan wel een planologische procedure moet worden gestart in het kader van streek- of bestemmingsplannen.

De middellange termijnuitwerking van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 zal derhalve plaatsvinden in het MPP. Daarnaast vormt het streekplan het kader waarin vanuit het ruimtelijke facet een integrale belangenafweging plaatsvindt op provinciaal niveau van de in het structuurschema genoemde voorzieningen.

<sup>1</sup> Bij de opstelling van het MPP 1984-1988 zijn de adviezen en inspraakreacties op het ontwerp-Rijkswegenplan 1982 met betrekking tot planningsaspecten meegenomen.

Het structuurschema wordt dus zowel via het streekplan als via het MPP uitgewerkt. Het is duidelijk dat bij deze uitwerking een goede coördinatie tussen streekplan en MPP is vereist, wat een goed overleg vraagt tussen de provinciale overheden als direct verantwoordelijke instanties voor het streekplan en de rijksoverheid als direct verantwoordelijke instantie voor het MPP. Het resultaat van de besluitvorming voor beide plannen dient idealiter op elkaar afgestemd te zijn. Het streekplan zal dus met het MPP rekening moeten houden en omgekeerd. Essentieel is dat de ene beslissing de andere niet onmogelijk maakt. Gezien het indicatieve karakter van het MPP kunnen afwijkende visies tussen MPP en streekplannen per project in goed overleg tot oplossing worden gebracht. Is van een verbinding de noodzaak voor een nieuwe weg, een reconstructie of een verbreding van een bestaande weg aangetoond dan wordt aan het provinciaal bestuur verzocht het streekplan zo nodig aan te passen.

De relatie van het MPP met het bestemmingsplan ligt minder direct dan met het streekplan. In het algemeen zal eerst een concreet plan moeten worden uitgewerkt, alvorens het nauwkeurig opnemen in het bestemmingsplan kan plaatsvinden.

Is van een verbinding de noodzaak voor een nieuwe weg, een reconstructie of een verbreding van een bestaande weg aangetoond, het tracé zo nodig vastgesteld en het plan uitgewerkt, dan wordt aan het gemeentebestuur verzocht het project in het bestemmingsplan op te nemen, zo dit nog niet het geval is. Afhankelijk van de urgentie van het project zal het gemeentebestuur om herziening van het bestemmingsplan worden gevraagd of zal kunnen worden gewacht tot om andere redenen een herziening van het plan gewenst is. In het laatste geval wordt van het gemeentebestuur verwacht dat het er op toeziet dat intussen geen strijdige bestemmingen worden gerealiseerd. Komt het gemeentebestuur bij de afweging in het kader van het bestemmingsplan tot de conclusie dat opnemen van een verbinding volgens het vastgestelde tracé, van een reconstructie of van een verbreding van een bestaande weg niet gewenst is, dan zal aan de hand van de daarbij gegeven argumentatie moeten worden nagegaan of herziening vanuit de sector verkeer en vervoer mogelijk en gewenst is. Is dit het geval, dan zal afhankelijk van de omvang van de gewenste wijziging moeten worden nagegaan of wijziging van het tracé via de bestemmingsplanprocedure in aanmerking komt, dan wel dat een heroverweging van het project op grond van de gegeven argumentatie hieraan vooraf moet gaan. Zonodig zal ook het streekplan (partieel) moeten worden herzien.

Is van een verbinding het tracé nog niet vastgesteld of is nog geen projectbeslissing genomen, maar komt in het overleg in het kader van het bestemmingsplan naar voren dat er sprake is van een reële mogelijkheid voor het tracé of project binnen de grenzen van het bestemmingsplan, dan wordt van het provinciaal bestuur verwacht dat goedkeuring aan het bestemmingsplan wordt onthouden indien zodanige bestemmingen worden opgelegd dat een dergelijke reële mogelijkheid vervalft.

In samenhang met het voorgaande kan ten aanzien van de tracévaststelling worden opgemerkt dat een onderzoek gaande is naar de gewenste inhoud van een wettelijke tracévaststellingsprocedure, waarbij met name de relatie met de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1962, 286) bijzondere aandacht vraagt.

Tijdens de behandeling van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 is gepleit voor een (wettelijke) regeling van de planstructuur. In onderzoek zijn thans de mogelijkheden voor een samenhangend systeem van verkeers- en vervoerplannen op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau en de daarop afgestemde bestuurlijke en financiële verhoudingen tussen de overheden. De plaats van het Rijkswegenplan in dit samenhangend systeem is daarbij eveneens aan de orde. Voorlopig is het Rijkswegenplan 1984 echter noodzakelijk, aangezien een nieuwe regeling van de planstructuur naar verwachting niet op korte termijn zal kunnen worden geëffectueerd.

### **3.2. Van het hoofdverbindingennet afgevoerde verbindingen die nog wel door het Rijk worden uitgevoerd**

Een aantal verbindingen van het Rijkswegenplan 1968 is niet langer opgenomen in het hoofdverbindingennet uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 en zal dus ook geen deel meer uitmaken van het Rijkswegenplan 1984. Het Rijk zal, op enkele uitzonderingen na, deze verbindingen ook niet meer realiseren.

De uitzonderingen bestaan uit enkele verbindingen waarover in de afgelopen jaren reeds afspraken zijn gemaakt en toezeggingen zijn gedaan. Deze verbindingen zullen nog wel door het Rijk worden gerealiseerd indien over de toekomstige beheerstoestand overeenstemming kan worden bereikt. Ook voor deze projecten is in het MPP een nadere concretisering aangegeven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

## BIJLAGE 2 BIJ NOTA VAN TOELICHTING

### Het realiseringproces van wegenprojecten

Een uitvoerige beschrijving van de opbouw van het hoofdverbindingennet en de onderbouwing ervan zijn in het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 opgenomen. Om een goed inzicht te krijgen in de termijnen die gemeoid zijn met de totstandkoming van een weg is het eerst noodzakelijk de hoofdlijnen van het realiseringproces van een wegenproject uiteen te zetten. Dit proces duurt, vanaf het tijdstip dat een verbinding in studie wordt genomen tot het moment dat de uitvoering daadwerkelijk gereed is tenminste 10 à 15 jaar, waarin drie stappen zijn te onderkennen die ieder voor zich een aantal jaren duren. Deze stappen zijn:

- de tracé- of projectprocedure;
- de planologische inpassing;
- de financiële eindbeslissing en de uitvoering.

De tracé- of projectprocedure kan onderscheiden worden in een tracé- of projectonderzoek - resulterend in een nota - en een adviesprocedure gevolgd door een besluit van mij omtrent noodzaak en vorm van het tracé of het project. Voor nieuwe wegen en verbreding of reconstructie van bestaande wegen met belangrijke ruimtelijke implicaties zal ik tevoren advies aan de Raad van de Waterstaat vragen. Van mijn besluiten met betrekking tot nieuwe wegen en verbredingen of reconstructies zal ik de Raad van de Waterstaat op de hoogte brengen. Afhankelijk van de omvang van de problematiek zoals de omvang van het te onderzoeken project, het aantal te onderzoeken varianten en daarmee samenhangend de grootte van en de problemen in het te onderzoeken gebied, vraagt de tracé- of projectprocedure in het algemeen een periode van 3 à 5 jaar. Hieronder wordt nader op deze procedure ingegaan.

#### De tracé- of projectprocedure

Voor een nieuwe verbinding waarvoor nog geen tracé is vastgesteld en voor een verbreding of reconstructie met belangrijke ruimtelijke implicaties, zal in het algemeen een tracé- of projectprocedure worden gevolgd. Daarbij zal een zorgvuldige afweging plaatsvinden van de behoefte aan capaciteit en kwaliteit en de te verwachten voor- en nadelen. Hierbij worden de verplaatsingsmogelijkheden via alternatieve vervoerwijzen alsmede het verbeteren van het onderliggende wegennet als afzonderlijke oplossingen of in combinatie afgewogen tegen andere oplossingen. Bij de afweging van voor- en nadelen wordt gelet op de behoefte aan en de effecten op de capaciteit en kwaliteit van alle vervoernetten. De vervoervraag wordt geraamd op basis van een vervoerprognose en de verwerkingscapaciteit van de netten bij de verschillende oplossingen. De voor- en nadelen zullen inzichtelijk worden gemaakt in het kader van de tracé- of projectprocedure. De huidige procedure zal in het volgende worden beschreven, waarbij de vaststelling van het tracé van een nieuwe hoofdverbinding als model wordt gehanteerd.

Alvorens over de realisering een beslissing te nemen is het noodzakelijk nauwkeurig het tracé te bepalen. Veelal zijn daarvoor enkele varianten mogelijk, waarbij zowel aan het volgen van bestaande infrastructuur als aan nieuwe gebiedsdoorsnijdingen kan worden gedacht, waarbij verschillende, soms tegenstrijdige belangen in het geding zijn. Door de Rijkswaterstaat wordt daarom een tracé-onderzoek verricht, waarbij in eerste instantie de met het verkeer en vervoer samenhangende problemen in het betrokken gebied worden geïnventariseerd en een globale doelstelling wordt geformuleerd. Op basis van de daaruit verkregen gegevens wordt vervolgens het gebied geïnventariseerd, ten aanzien van ondermeer de aspecten verkeersveiligheid, sociaal-economische, culturele en ruimtelijke ontwikke-

ling, landbouw, natuur en landschap en woon- en leefmilieu, waarna een aantal varianten voor de nieuwe verbinding wordt ontwikkeld. Het niet aanleggen van een nieuwe verbinding of het verbeteren van een bestaande weg- of openbaar-vervoerverbinding wordt daarbij ook als variant beschouwd. Bij de beschouwing van de varianten wordt gelet op de effecten (de voor- en nadelen) op de hiervoor genoemde aspecten. Voor wat betreft de evaluatie van de milieu-effecten zullen hierbij de ontwikkelingen ten aanzien van de wetgeving inzake de milieu-effectrapportage worden gevolgd. Tijdens het onderzoek vindt overleg plaats met de betrokken provincies, gemeenten, waterschappen en andere instanties, alsmede met verschillende belangengroepen.

Het resultaat van deze door of in opdracht van de Rijkswaterstaat verrichte studies en van het overleg wordt vastgelegd in een tracénota met tekeningen, die door mij voor advies wordt voorgelegd aan de Raad van de Waterstaat. De Voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen afschrift van de adviesaanvraag.

De Raad van de Waterstaat geeft de tracénota in behandeling aan één van haar vaste commissies, in dit geval de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW). Deze commissie verzoekt de besturen van de gemeenten waarin de varianten liggen, de tracénota gedurende 1 à 2 maanden in het gemeentehuis ter visie te leggen, zodat iedere belangstellende van de inhoud kennis kan nemen. De nota is op aanvraag ook bij de Raad van de Waterstaat te verkrijgen.

In samenhang met de tervisielegging worden door de Rijkswaterstaat voorlichtingsbijeenkomsten gehouden, waarbij de nota wordt toegelicht en antwoord wordt gegeven op vragen.

Tot 14 dagen na beëindiging van de periode van tervisielegging kan een ieder zijn opmerkingen over of bezwaren tegen de tracénota en de daarin aangegeven varianten schriftelijk aan de Commissie van Overleg voor de Wegen kenbaar maken. Particulieren die schriftelijk bij de commissie gereageerd hebben en de betrokken instanties kunnen op openbare hoorzittingen van de commissie hun opmerkingen of bezwaren nog mondeling toelichten. De procedure wordt, onder vermelding van de verschillende data bekendgemaakt in de plaatselijke pers.

De commissie stelt na, in het algemeen, een terreinbezoek en aan de hand van de binnengekomen opmerkingen en bezwaren en de beraadslagingen in de commissie een advies op voor de Raad van de Waterstaat, na afweging van zo veel mogelijk belangen en rekening houdend met de ingekomen bezwaren en wensen. De Raad van de Waterstaat brengt op basis van het COW-advies, advies uit aan mij waarna ik op basis van dit advies mijn standpunt bepaal over het tracé van de weg.

Schematisch voorgesteld verloopt de hiervoor beschreven procedure als volgt:



Ik breng vervolgens mijn beslissing ter kennis van de Voorzitter van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, de bij het plan betrokken instanties en de personen en belangengroepen die opmerkingen of bezwaren hebben ingediend. Onder verwijzing naar de bijgevoegde adviezen van de Raad van de Waterstaat en de Commissie van Overleg voor de Wegen worden daarbij de overwegingen vermeld op basis waarvan ik mijn standpunt heb bepaald. De betrokken gemeenten wordt daarbij tevens verzocht het project in de bestemmingsplannen op te nemen. De tracé- of projectbeslissing wordt eveneens bekendgemaakt in de pers.

Afwijkingen van de hiervoor beschreven procedure kunnen voorkomen. Zo kan de Raad van de Waterstaat bij voorbeeld besluiten een eenvoudiger procedure te volgen als in een ander kader reeds inspraak heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden. Algemene bekendmaking en inspraak verlopen in dat geval via de bestemmingsplanprocedure(s).

Gezien de lange tijd die kan verstrijken tussen het moment waarop de tracé- of projectbeslissing plaatsvindt en het moment waarop het project in uitvoering komt, kan het nodig zijn in voorkomende gevallen na te gaan of de overwegingen die tot de beslissing hebben geleid, nog steeds van kracht zijn. Indien ik daartoe aanleiding zie, zal een tracé- of project in heroverweging worden genomen.

#### **De planologische inpassing**

Nadat een tracé of project is vastgesteld wordt het technisch plan verder uitgewerkt, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met tijdens de procedure naar voren gekomen bezwaren, suggesties en opmerkingen. Zodra dit plan voldoende ver is uitgewerkt wordt het aan de gemeenten gezonden met het verzoek het in de bestemmingsplannen op te nemen. De bestemmingsplannen dienen vervolgens de in de Wet op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven procedure te doorlopen. Overleg en procedures in dit kader vragen steeds meer tijd. Een belangrijke factor hierbij is of omtrent het betreffende plan al of niet wilsovereenstemming bestaat met provincie- en gemeentebesturen. Thans moet in het algemeen gerekend worden op een periode van 3 à 5 jaar, die nog met jaren kan worden verlengd indien in de beginfase van de planologische inpassing de voornoemde wilsovereenstemming met een provinciaal of gemeentelijk bestuur ontbreekt en beslissingen ten aanzien van bij de Kroon ingestelde beroepen moeten worden afgewacht.

#### **De financiële eindbeslissing en de uitvoering**

Als de planologische inpassing in voldoende mate is gevorderd en de prioriteit van het project zodanig is dat het inmiddels via afweging in korte termijnplannen in een begroting kan worden opgenomen, kan de uitvoering aanvangen. Gemiddeld kan gerekend worden op een uitvoeringsduur van rond 4 jaar. Eenvoudige werken van geringe omvang kunnen sneller worden uitgevoerd; gecompliceerde werken van grote omvang kunnen echter meer tijd vergen.

Aldus kan het realiseringsproces van een weg in de drie voornoemde stappen worden verdeeld, met ieder een gemiddelde tijdsduur van circa 3 à 5 jaar.

Behoort bij koninklijk besluit van 5 april 1984, Stb. 239.

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

### Definiëring wegtypen

#### 1. Autowegen

In landelijke of stadsgewestelijke gebieden zijn dit wegen met één rijbaan voor beide rijrichtingen; in stedelijke gebieden kan een autoweg uit capaciteitsoverwegingen ook gescheiden rijbanen hebben. Autowegen hebben geen vluchtstroken en ook overigens worden typische autosnelwegkenmerken zoveel mogelijk vermeden. Kruisingen met wegen waarmee geen verkeersuitwisseling plaatsvindt worden ongelijkvloers uitgevoerd; kruisingen met wegen waarmee wel verkeersuitwisseling plaatsvindt worden in principe gelijkvloers uitgevoerd.

Autowegen zijn alleen toegankelijk voor motorvoertuigen die met een snelheid van tenminste 40 km/uur mogen en kunnen rijden.

#### 2. Autosnelwegen

Dit zijn wegen met als hoofdkenmerken: gescheiden rijbanen met elk minimaal 2 rijstroken en voorzien van vluchtstroken; de kruisingen en aansluitingen zijn ongelijkvloers en zodanig ingericht dat vloeiende in- en uitvoeringen of weefbewegingen mogelijk zijn; deze wegen zijn alleen toegankelijk voor motorvoertuigen die met een snelheid van tenminste 70 km/uur mogen of kunnen rijden (voor vrachtwagens geldt een snelheid van tenminste 60 km/uur). De autosnelwegen worden nader onderverdeeld in wegen met  $2 \times 2$ ,  $2 \times 3$  of  $2 \times 4$  rijstroken.

#### 3. Niet-autowegen/niet-autosnelwegen

Niet-autowegen en niet-autosnelwegen zijn wegen, die niet voldoen aan de eisen van respectievelijk de hiervoor genoemde categorieën autowegen en autosnelwegen.

Behoort bij koninklijk besluit van 5 april 1984, Stb. 239.

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

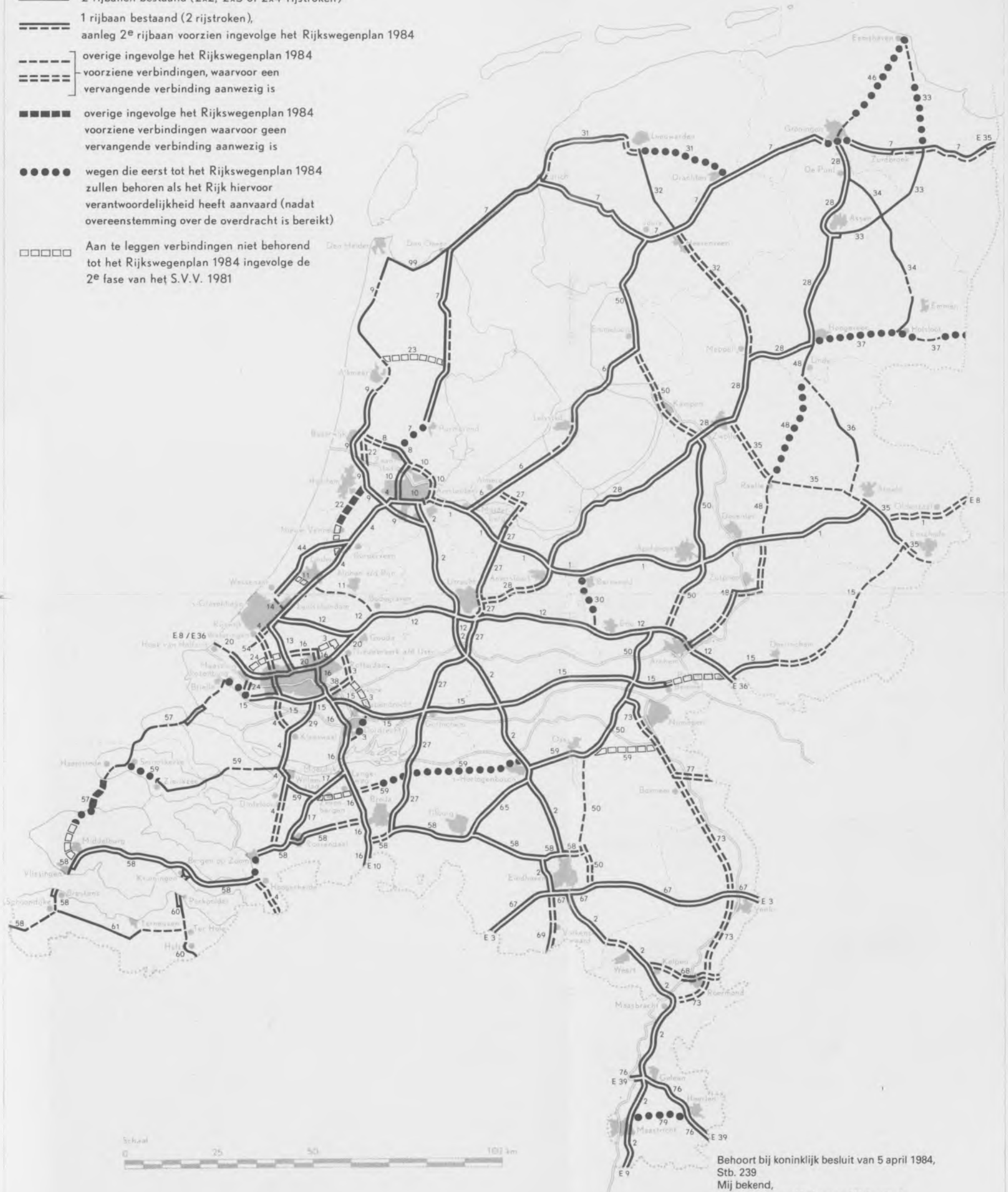


# UITVOERING VAN HET RIJKSWEGENPLAN 1984

Stand per 1 januari 1984

(1<sup>e</sup> fase van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981)

-  1 rijbaan bestaand (2 rijstroken)
-  2 rijbanen bestaand (2x2, 2x3 of 2x4 rijstroken)
-  1 rijbaan bestaand (2 rijstroken),  
aanleg 2<sup>e</sup> rijbaan voorzien ingevolge het Rijkswegenplan 1984
-  overige ingevolge het Rijkswegenplan 1984  
voorzien verbindingen, waarvoor een  
vervangende verbinding aanwezig is
-  overige ingevolge het Rijkswegenplan 1984  
voorzien verbindingen waarvoor geen  
vervangende verbinding aanwezig is
-  wegen die eerst tot het Rijkswegenplan 1984  
zullen behoren als het Rijk hiervoor  
verantwoordelijkheid heeft aanvaard (nadat  
overeenstemming over de overdracht is bereikt)
-  Aan te leggen verbindingen niet behorend  
tot het Rijkswegenplan 1984 ingevolge de  
2<sup>e</sup> fase van het S.V.V. 1981



Behoort bij koninklijk besluit van 5 april 1984,  
Stb. 239  
Mij bekend,  
De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes



# RIJKSWEGENPLAN 1984

## (1<sup>e</sup> fase van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981)

— Net van hoofdverbindingen (bestaand of nieuw aan te leggen) voor doorgaand verkeer met motorrijtuigen, waarvoor het Rijk in de planperiode (eerstkomende 10 à 15 jaar) de verantwoordelijkheid aanvaardt.

Het aanvaarden van verantwoordelijkheid betekent het uitvoeren van beheer en onderhoud, het zondig en zo mogelijk aanleggen van nieuwe wegen en het zondig en zo mogelijk uitvoeren van reconstructies en verbredingen van bestaande wegen. (Een weg die nog niet in beheer en onderhoud bij het Rijk is, zal eerst tot het Rijkswegenplan 1984 behoren nadat overeenstemming over de overdracht aan het Rijk is bereikt, danwel nadat die weg bij het Rijk in beheer en onderhoud is genomen.)

- - - Niet tot het Rijkswegenplan behorende nog te realiseren verbindingen van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981. (2<sup>e</sup> fase Structuurschema Verkeer en Vervoer)

( ) Nummering volgens Rijkswegenplan 1968.



Behoort bij koninklijk besluit van 5 april 1984, Stb. 239  
Mij bekend,  
De Minister van Verkeer en Waterstaat  
N. Smit-Kroes