

27 090

# Regionaal Beheerplan Droog **2003-2008**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

GBA2097LB dWVM





Aan

Contactpersoon  
ir. G. Blikman / ing. W. Giesselbach /  
ir. H.P. Nugteren  
Datum  
8 juli 2002  
Ons kenmerk  
HKW/UB 2002/ 6106  
Onderwerp  
Besluitvorming Wegbeheer

Doorkiesnummer  
070 - 351 94 86 / 82 26 / 87 19

Bijlage(n)  
div.  
Uw kenmerk  
-

16 JULI 2002

Geachte collega,

Door middel van deze brief informeer ik u over het verloop van het programmeringsoverleg in de stuurgroep Wegbeheer, de omvang van de problematiek voor de droge sector en de door mij gemaakte keuzen ten aanzien van de programmering voor Beheer & Onderhoud, Benutting, Bediening en het Aanlegprogramma van de specialisten.

## A. Programmeringsoverleg

Het programmeringsoverleg is dit jaar wederom zeer soepel verlopen. Ruim een week voor het programmeringsoverleg van 27 juni hebben de leden van de stuurgroep Wegbeheer de vergaderstukken ontvangen. Daardoor was er voldoende tijd om binnen de dienst te overleggen over de conceptbesluiten en zonodig daarover contact op te nemen met één van de betrokken programmamanagers op HK. Mede daardoor was het mogelijk om ruim binnen de tijd die daarvoor ingeruimd was, alle conceptbesluiten te behandelen in de Stuurgroep. Het programmeringsoverleg staat natuurlijk niet op zich, maar is het sluitstuk van een proces dat begon bij het verstrekken van de uitvoeringskaders Wegbeheer in december vorig jaar. Door vele betrokkenen binnen RWS is daarna zeer veel tijd gestoken in het opstellen van beheerplannen, de voorbereiding van de gesprekken van de werkgroep meerjaren-programmering en de uitwerking van die gesprekken. De korte tijdspanne die nodig was voor de besluitvorming is mede de verdienste van de grote effort die gestoken is in de voorbereiding. Daarvoor dank ik alle betrokkenen!

De lijn van voorgaande jaren is dit jaar gecontinueerd. Wegbeheer heeft zijn plaats gevonden binnen RWS. Toch is dit geen reden om achterover te leunen. Hoewel we in vergelijking met voorgaande jaren enorme stappen voorwaarts hebben gemaakt, vertoont het programma, wanneer dat vergeleken wordt met dat van vorig jaar, nog te veel discontinuïteiten. Dat maakt





het onnodig lastig om een meerjarenprogrammering op te stellen. Er resteren dus nog enkele verbeterpunten.

## B. Besluitvorming Beheer en Onderhoud droog

### Problematiek

Als er één ding duidelijk wordt uit de gezamenlijke beheerplannen, dan is het wel dat het budget aan alle kanten begint te knellen. De programma's voor vast onderhoud staan onder een opwaartse druk, bij de specialisten is sprake van een aantal knelpunten die vorig jaar nog niet bekend waren en het budget voor variabel onderhoud in 2003 en 2004 wordt in diverse directies als wel erg knellend ervaren. En de ruimte voor verbeterwerken is nog verder afgenomen nu de Minister besloten heeft een deel van het ontsnipperingsbudget aan te wenden voor mitigerende maatregelen bij de A73.

Er moesten dus keuzes gemaakt worden. En voor een deel worden die als pijnlijk ervaren.

Vorig jaar zijn besluiten genomen over de programmering 2002-2007. Nu is 2003-2008 behandeld. In theorie zou de programmering dus heel eenvoudig moeten zijn: 2002 valt eraf en 2008 komt erbij. De praktijk is echter iets weerbarstiger. Dat komt niet alleen door de hiervoor genoemde problemen, maar is ook het gevolg van de onvermijdelijke instabiliteit van programmaonderdelen aan het eind van de planperiode (het is nu eenmaal lastig, zo niet onmogelijk om exact te voorspellen welke maatregelen over 5 a 6 jaar nodig zullen zijn). Het bovenstaande betekent uiteraard niet dat geheel opnieuw begonnen is. Met name in de eerste jaren van de komende planperiode is alleen bij uitzondering afgeweken van de programmering van vorig jaar. In latere jaren is het budget meer toegedeeld naar rato van de actuele behoefte.

Nadrukkelijker dan vorig jaar is deze keer onderscheid gemaakt tussen de boxen 1, 2 en 3 zoals voorgesteld door de werkgroep Synergie. Tijdens de rondgang van de werkgroep meerjarenprogrammering bleek dat de definities van de boxen nog niet voor een ieder geheel helder waren. Daarom volgt hieronder nogmaals de definitie.

Door de werkgroep synergie is voorgesteld om - in het kader van de afstemming tussen planproces en beheerplanproces - met ingang van 2003 te gaan werken volgens het boxenmodel. De HD heeft hier mee ingestemd.

In box 1 zitten de "uitgehoekte" zaken, maatregelen waarover inputafspraken gemaakt zijn. In de relatie RWS - Bestuurskern gaat het daarbij om afgesproken bedragen voor bodemsanering en ontsnippering of bij nat de zandsuppletie. In de relatie D2-D3 is box 1 nog leeg.

Box 2 bevat continue activiteiten, waarover eenmalig beslist wordt. De financiering van deze activiteiten kent een overwegend horizontaal verloop, waarover we niet ieder jaar hoeven te praten. Bij de specialisten gaat het hierbij om landelijke systemen. Bij de RD's zou uiteindelijk vast onderhoud hieronder moeten vallen. Box 3 wordt gekenmerkt door eindige activiteiten, hoewel deze best meerjarig kunnen zijn. Het variabel onderhoud of de verbeterwerken veiligheid en leefbaarheid vallen hieronder. Maar ook het landelijk uitvoerend onderzoek.

Wanneer het boxensysteem eenmaal operationeel is, zouden we het programmeringsoverleg kunnen beperken tot de nieuwe activiteiten in box 3. De meerjarige projecten in box 3 waarover we vorig jaar een besluit hebben genomen, hoeven we niet opnieuw ter discussie te stellen.

Bij Beheer en Onderhoud droog is er nog steeds een groot verschil tussen het gewenste budget en de op art. 01.01.03 en 01.01.04 beschikbare budgetten. Het meest duidelijk komt dit naar voren bij het variabele onderhoud. Het tekort zit met name in de eerste jaren van de planperiode. Na 2004 komt er enige lucht in de cijferreeks als gevolg van de autonome stijging





van het budget op art. 01.01.04. Deze lucht is overigens hard nodig om het uitgesteld onderhoud uit voorgaande jaren te kunnen uitvoeren.

Het verschil tussen benodigd en beschikbaar budget is eigenlijk nog veel groter dan bij instandhouding manifest wordt, omdat voor de verbetermaatregelen veiligheid en leefbaarheid met de Bestuurskern een plafond van € 20 mln is afgesproken. Duidelijk is dat hiermee alleen de allerergste knelpunten kunnen worden aangepakt, maar dat we daarmee niet in de buurt komen van de SVV/NVVP-streefbeelden.

De komende jaren blijft er dus een grote druk staan op de budgetten voor Beheer en Onderhoud.

#### **Uitgangspunten van de besluitvorming**

Voor de besluitvorming heb ik – daarin gesteund door de leden van de stuurgroep Wegbeheer – voortgebouwd op de besluiten van vorig jaar. Dat betekent dat, bij het nog steeds beperkte budget voor beheer en onderhoud, de variabele instandhoudingsprojecten getemporiseerd zijn om te sluiten op het beschikbare budget.

#### **Besluiten**

##### 1. Vast onderhoud (box 2)

Zoals hiervoor gemeld, staat het vast onderhoud onder druk (zie ook bijlage 1.1). Hiervoor zijn diverse oorzaken: een toename van het (in onderhoud erg dure) areaal DVM-maatregelen, uitbreiding van milieu- en veiligheidsvoorschriften, oplopend prijspeil, etc.

Mijns inziens is het te gemakkelijk zijn om nu toe te geven aan die opwaartse druk. Tegenover de hiervoor genoemde ontwikkelingen staan er ook die de andere kant op gaan: innovatieve contracten lijken te leiden tot kostenreductie, de gecoördineerde inkoop van elektriciteit leidt tot inkoopvoordeel (bijlage 1.2) en extra uitgaven schaderijdingen mogen gecompenseerd worden door inkomsten.

Aan de andere kant, moeten we ons zelf ook geen onmogelijke taken opleggen. Een dienst die zelf intensief gestuurd heeft op het vaste onderhoud, een bench mark heeft uitgevoerd met andere directies en de wijze van instandhouding heeft gelegd naast het basis onderhoudsboek en het handboek vast onderhoud van het expertisecentrum beheer en onderhoud, heeft een goede basis om de discussie met HK aan te gaan over het noodzakelijke niveau voor vast onderhoud.

##### **Besluit 1**

De budgetten voor vast onderhoud blijven gehandhaafd op het niveau dat vorig jaar afgesproken is. Er vindt alleen correctie plaats voor loon- en prijscompensatie. Directies die na intensief sturen op het vast onderhoud (1), een bench mark met andere directies (2) en een vergelijking van hun vast onderhoud met het basisonderhoudsniveau en handboek vast onderhoud van het expertisecentrum B&O (3) tot conclusie komen dat het afgesproken budget niet voldoet, hebben een basis om de dialoog met HK te starten over het niveau van vast onderhoud.

##### 2. Landelijke taken specialisten en HK (box 2 en box 3)

In de beheerplannen van de specialistische diensten liepen de landelijke systemen (LS) en het landelijk uitvoerend onderzoek (LUO) nogal eens door elkaar. Het idee is dat LS een min of meer horizontaal verlopende financieringsbehoefte zouden moeten hebben (box 2) en LUO een aflopende financieringsbehoefte (box 3). Dit kwam niet altijd overeen met de programmeringvoorstellen. Door de werkgroep meerjarenprogrammering is daarom tijdens de rondgang om een actualisatie gevraagd. Indien nodig, zijn hierin door de programmamanager nog enkele wijzigingen aangebracht.



**Besluit 2.1**

Met ingang van heden is de onderverdeling LS/LUO, zoals is weergegeven in de bijlagen 2.2 t/m 2.5.

De 15% overplanning van de specialisten is ooit ingesteld om onderuitputting te voorkomen. Bij de realisatie vorig jaar en ook bij de 1<sup>e</sup> VGR dit jaar bleek dat de programma's inmiddels zo goed op stoom liggen dat het overplanningspercentage verlaagd kan worden.

**Besluit 2.2**

Het overplanningspercentage van de specialisten en HK is verlaagd van 15% naar 10%. De dekking hiervoor is gevonden in het variabele onderhoud van de RD's.

Bij veel specialisten is sprake van een financieel knelpunt. Bij de Bouwdienst kon dit niet worden opgelost door herprioriteren. Het knelpunt van de BD werd voornamelijk veroorzaakt door de activiteiten die HK met de BD afgesproken heeft in het kader van PO-G 21, de kostenstijgingen bij TISBO waarover in de vorige vergadering van de stuurgroep WB gesproken is en de noodzaak om de problematiek rondom stalen bruggen verder te onderzoeken. In totaal bedroeg het knelpunt van de BD € 3,2 mln per jaar.

**Besluit 2.3**

Het knelpunt van € 3,2 mln van de Bouwdienst wordt gehonoreerd. Het benodigde budget hiervoor is gefourneerd uit het variabel onderhoud van de RD's naar rato van de hoogte van dat budget.

Zoals gezegd, was het idee dat LUO eindig is. Na een initiatiefase volgt een fase waarin het onderzoek voortvarend uitgevoerd wordt, waarna geëindigd wordt met een afsluitende fase. Het budget dat hierbij hoort, kent een klokvormig verloop. Bij het LUO van de BD en van de MD was dit verloop – op een enkele uitzondering na – goed herkenbaar. Bij de DWW was dit niet altijd het geval. Diverse projecten bevatten nog steeds reserveringen voor toekomstig onderzoek, hetzij via een tekstregel "nieuwe ontwikkelingen", hetzij via een onrealistische horizontale budgetreeks. Nu is dit op zich wel begrijpelijk, want het is vrijwel ondoenlijk om nu het onderzoeksprogramma voor 2005 en verder in te vullen, maar juist om die reden was de afspraak gemaakt om reserveringen voor toekomstig onderzoek op D2 te plaatsen. In de bijlagen 2.2 t/m 2.5 zijn horizontaal verlopende budgetten voor LUO geleidelijk teruggebracht naar 0 en zijn reserveringen geschrapt.

**Besluit 2.4**

Om in de toekomst de nodige flexibiliteit te hebben en om ervoor te zorgen dat niet ieder nieuw onderzoeksvoorstel leidt tot een knelpunt, zijn alle reserveringen voor toekomstig onderzoek verplaatst naar D2.

Bij AVV was het onderscheid tussen LUO en LS onvoldoende herkenbaar. Het programma is beschreven op een hoog abstractieniveau, waardoor concrete producten zichtbaar zijn en veel programmaonderdelen gekenmerkt worden door een horizontaal budgetverloop. Met AVV is afgesproken dat hierover een nader overleg zal plaatsvinden.

**Besluitpunt 2.5**

Met AVV zal nog nader overleg plaatsvinden over de concretisering van het programma en het onderscheid tussen LUO en LS. In afwachting daarvan is het budget van AVV verplaatst naar de D2-reserve.

Voor de besluitvorming rond de programma's van de BD, DWW, MD en HK wordt verwezen naar de bijlagen 2.2 t/m 2.5.





### 3. Erkende bestuurlijke afspraken (box 3)

Over de erkende bestuurlijke afspraken zijn in 2000 goede afspraken gemaakt. Er zijn geen nieuwe projecten bijgekomen. Er is dus geen enkele aanleiding aanvullende afspraken te maken. De afgesproken budgetten zijn taakstellend, waarbij geldt dat de netto uitgaven (totale uitgaven – ontvangsten) maatgevend zijn. Eventueel mogen budgetten geschoven worden tussen projecten, mits het totaal van de voor eba's beschikbare budgetten niet verandert.

De afgesproken budgetten voor de eba's zijn vermeld in bijlage 3, waarbij loon- en prijscompensatie heeft plaatsgevonden voor 1999 (1,5 %), 2000 (2,5 %) en 2001 (4,1 %). Het is mogelijk dat de kasritmes van de eba's inmiddels niet meer overeenstemmen met bijlage 3. Dat is op zich geen probleem. In principe mogen directies schier onbeperkt schuiven tussen instandhoudingsprojecten en eba's onder de conditie dat het totaal van de aan eba's uitgegeven middelen overeenkomt met de totalen van bijlage 3. HK heeft niet de ambitie om hiervan een schaduwboekhouding bij te houden.

### 4. Verbeterwerken (box 3)

Zoals bekend, is er ten opzichte van de vorig jaar afgesproken financiële reeks voor verbeterwerken één wijziging opgetreden: de Minister heeft ervoor gekozen om in de jaren 2005, 2006 en 2007 de ophoging van het ontsnipperingsbudget aan te wenden voor mitigerende maatregelen op de A73. Dat leidt tot de volgende kasreeks:

*)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verkeersveiligheid	9,5	9,1	4,1	3,4	3,4	3,4
Ontsnippering	6,4	6,4	4,5	4,5	4,5	11,3
Mitigerende maatr. A73			6,8	6,8	6,8	
Bodemsanering	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Goederenvervoer	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
Totaal	21,6	21,1	21,1	20,4	20,4	20,4

\*) Bedragen in mln € / jaar

#### 4.1 Verkeersveiligheid (box 3)

Met de vorig jaar geaccordeerde projecten is het beschikbare budget grotendeels belegd tot en met 2006. Vanaf 2007 is het volledige budget van € 3,4 mln nog beschikbaar. Het is wellicht prematuur nu reeds veiligheidsmaatregelen voor 2007 en verder te programmeren. Daarom is een afwijkend besluit genomen.

Een aantal goedkope veiligheidsmaatregelen valt bij de huidige prioritering telkens buiten de boot, zo bleek bij de rondgang van de werkgroep meerjarenprogrammering. Het gaat dan om zaken als de chaotische situatie bij het monument op de Afsluitdijk of een op de rijbaan stilstaande wachtrij bij onvoldoende capaciteit op het knooppunt onder aan een afrit. Hoewel je in dit soort gevallen "kunt wachten op de klap", staat de huidige prioriteringssysteem niet toe om maatregelen te honoreren zolang er geen slachtoffers gevallen zijn. Het niet belegde deel van het verkeersveiligheidsbudget voor 2006 en het budget voor 2007 wordt eenmalig aangewend om dit soort problemen aan te pakken die in de normale prioritering niet aan bod komen.

#### Besluit 4.1

Het niet belegde deel van het verkeersveiligheidsbudget voor 2006 en het budget voor 2007, zijnde € 3,6 mln, wordt eenmalig en gelijkmatig verdeeld over alle regionale directies om naar eigen inzicht te besteden aan verkeersveiligheidsproblemen die anders niet aan bod zouden komen (de € 3,6 mln komt daarmee feitelijk in box 1). Indien er onvoldoende maatregelen zijn om dit budget mee te beleggen, mag het aangewend worden voor instandhouding. In de verantwoordingsrapportages wordt gemeld waaraan het budget is besteed.





Ten aanzien van veiligheidsmaatregelen geldt hetzelfde als reeds bij de eba's gezegd is: er mag geschoven worden met kasritmes tussen instandhoudingsprojecten en veiligheidsprojecten onder de conditie dat de totaal aan veiligheidsprojecten uitgegeven middelen – gezien over een aantal jaren - overeenkomen met de totalen van bijlage 4.1.

#### 4.2 Ontsnippering (box 3)

Vorig jaar is het ontsnipperingsbudget belegd met projecten die lopen tot en met 2004. In theorie zou het daar nu dus niet meer over hoeven gaan en zou geconcentreerd kunnen worden op de nieuwe projecten. De praktijk blijkt echter iets weerbarstiger dan de theorie. Hiervoor zijn twee redenen.

Eén oorzaak is dat het programma ontsnipperen nog zo nieuw is dat er nog niet dezelfde continuïteit is als bij andere programma's. Het gevolg hiervan is een aantal verschuivingen ten opzichte van de programmering van vorig jaar.

De tweede reden ligt in het onderscheid tussen de versnipperingsknelpunten die in 1992 door TNO geïnventariseerd zijn en knelpunten die pas later ontdekt zijn. Bij het prioriteren van ontsnipperende maatregelen is nu prioriteit gegeven aan het opheffen van knelpunten die voorkomen op de TNO-lijst, omdat het SVV-streefbeeld (die ook opgenomen was in het NVVP) hierop betrekking heeft.

Het voorstel van de BROM is opgenomen in bijlage 4.2. Dit wordt geheel overgenomen. Om ook in procesmatig opzicht een verbeterslag te maken, is de meerjarenprogrammering voor de jaren 2003, 2004 en 2005 hard gemaakt en die voor 2006 indicatief. Dit houdt dan automatisch in dat er, net als bij veiligheidsmaatregelen en eba's, er in de uitvoering flexibel mee omgegaan mag worden: er mag geschoven worden tussen instandhoudingsprojecten en ontsnipperingsprojecten, mits – over een aantal jaren gezien - het afgesproken ontsnipperingsprogramma uitgevoerd wordt tegen de afgesproken middelen.

#### Besluit 4.2

Het voorstel van de BROM (bijlage 4.2) is geheel overgenomen. Dit programma is hard voor de jaren 2003 tot en met 2005 en indicatief voor 2006.

#### 4.3 Bodemsanering (box 3)

Door de OGBA was vorig jaar alleen een programmering ingediend voor 2002. Het nu ingediende voorstel, dat weergegeven is in bijlage 4.3 is dus geheel nieuw.

Met het bodemsaneringsprogramma naderen we binnenkort het punt dat alle saneringsonderzoeken zijn afgerond en dat er diverse saneringen moeten worden uitgevoerd. Hiermee wordt de rijksdoelstelling om uiterlijk in 2005 alle verontreinigingen in kaart te hebben gebracht dus ruimschoots gehaald door RWS.

Omdat op dit moment nog niet alle nadere onderzoeken en saneringsonderzoeken zijn afgerond, is het lastig om een meerjarig saneringsprogramma op te stellen. Door de OGBA is daarom slechts een programma voor 2003 en 2004 opgesteld. De doorkijk naar 2005 en verder is indicatief.

Voor daadwerkelijke bodemsaneringen zijn hogere bedragen nodig dan voor onderzoeken. Met het beschikbare budget van € 2,3 mln zal het doel ook niet mogelijk zijn om in 2010 alle saneringsplichtige locaties aangepakt te hebben. Op zich is dat geen bezwaar, omdat volgens de wet alle locaties uiterlijk in 2023 gesaneerd moeten zijn.

#### Besluit 4.3

Het budget voor bodemsanering blijft gehandhaafd op € 2,3 mln/jaar. Het programmavoorstel voor 2003 en 2004 is 1:1 overgenomen. Het voorstel voor 2005 en verder is indicatief.





#### 4.4 Goederenvervoer (box 3)

Vorig jaar was de rubriek verbeterwerken Goederenvervoer nieuw en moest zich nog zetten. Uit de inzendingen voor dit jaar blijkt dat de rubriek toegankelijker geworden is voor meer directies.

In bijlage 4.4 wordt een kernachtige toelichting gegeven op het voorgestelde programma Goederenvervoer. Op deze plaats wordt daarom volstaan met daarnaar te verwijzen.

#### Besluit 4.4

Het voorstel van de adviesgroep Goederenvervoer (bijlage 4.4) is overgenomen.

De Adviesgroep merkt op dat een relatief groot deel van de aanvragen aangehouden wordt, omdat onvoldoende informatie aangeleverd is. Dat is niet wenselijk, en in een aantal gevallen ook niet nodig. Reeds in de "Uitgangspunten Beheersplannen Droog 2003-2008" is aangegeven dat conceptaanvragen tot 1 maart zouden kunnen worden ingeleverd, zodat de adviesgroep richting de aanvragers nog duidelijk kan maken welke informatie ontbreekt. Deze ontbrekende informatie kan dan in de definitieve aanvraag in mei worden meegenomen.

#### 5. Beheer en onderhoud voorbereiding (box 3)

Ook bij beheer en onderhoud voorbereiding is sprake van een opwaartse druk. Gezien de budgettaire situatie, wordt voorlopig ook hier de tering naar de nering gezet en vastgehouden aan de taakcijfers. In ieder geval dient onderzoek in het kader van benutting gefinancierd te worden uit het benuttingsprogramma.

Het budget voor B&O-voorbereiding is al een aantal jaren ongewijzigd. In het WXB zal een nadere analyse plaatsvinden naar de hoogte van de budgetten per directie.

#### Besluit 5

Bij beheer en onderhoud voorbereiding passen de RD's hun programma aan op de taakcijfers. In het WXB-overleg zal een nadere analyse plaatsvinden naar B&O-voorbereiding.

#### 6. Variabel onderhoud (box 3)

Bij variabel onderhoud is sprake van een merkwaardig fenomeen. Uit de ingediende programmeringsvoorstellen blijkt dat er voor de periode 2003-2008 voor circa € 230 mln meer aan variabele instandhoudingsprojecten is opgenomen dan vorig jaar is opgevoerd voor de periode 2002-2003. Bij nadere uitsplitsing bleek dit volledig verklaard te worden door de opgaven van de directies NH en ON (zie bijlage 6.1). Voor ON wordt dit verklaard doordat ON diverse instandhoudingsprojecten die in de periode na 2007 uitgevoerd moeten worden heeft opgevoerd in 2007 en 2008. Het verschil tussen de vorig jaar ingediende programmering en die van dit jaar zou zelfs nog groter zijn geweest als ZH niet zo'n sterk aflopende reeks voor variabele projecten had gehad.

Het toepassen van dezelfde programmeringsmethode als vorig jaar zou leiden tot sterke discontinuïteiten. Vorig jaar is voor de eerste twee planjaren vastgehouden aan de bestaande taakcijfers en voor de planjaren 3 tot en met 6 het budget naar rato van de behoefte verdeeld. Wanneer dat nu zou gebeuren, zou het taakcijfer voor variabel onderhoud voor NH in 2005 omhoog schieten van € 41 mln naar € 93 mln en het taakcijfer van de overige directies navenant naar beneden. Dergelijke verschuivingen zijn ongewenst. Daarom is een ander besluit genomen.

#### Besluit 6.1

De taakcijfers die vorig jaar zijn verstrekt voor variabel onderhoud blijven gehandhaafd voor de jaren 2003 tot en met 2006. Voor 2007 en 2008 worden voorlopige taakcijfers verstrekt op basis van de opgaven van de regionale directies.



**Besluit 6.2**

In de definitieve versie van het regionale beheerplan 2003-2008, die NH in september uitbrengt, zal het benodigde budget voor variabel onderhoud ofwel beter onderbouwd worden ofwel aangepast worden.

**Besluit 6.3**

In het beheerplan 2004-2009 komt ON met een evenwichtiger spreiding van de variabele instandhoudingsplannen voor 2007 en later.

**Besluit 6.4**

In het beheerplan 2004-2009 komt ZH met een betere uitwerking van het benodigde variabele onderhoud voor de planjaren 2006 tot en met 2009.

De in 2000 ingezette lijn waarbij slechts een deel van het variabele onderhoud uitgevoerd kan worden, moet dit jaar noodgedwongen gecontinueerd worden. Nog steeds is het zo dat het beschikbare budget minder is dan het noodzakelijk geachte. Omdat dit nu al een aantal jaren het geval is, stapelt het uitgesteld onderhoud zich op. Vanaf 2005 kunnen we dit inlopen. Aan het eind van 2008 kunnen we nagenoeg het gehele variabele onderhoud uitgevoerd hebben.

Over de gehele planperiode bezien, is er dus geen probleem: in de periode 2003-2008 is er (nagenoeg) voldoende budget. Alleen de verdeling van het budget over de planperiode sluit in het geheel niet aan bij de behoefte.

Met overprogrammering kan volgens de meeste diensten de moeilijke periode 2003-2004 overbrugd worden. Voor twee directies is dat echter – om verschillende redenen – niet voldoende om de problematiek op te lossen.

RD Utrecht voert aan dat in de periode 2005-2009 een aantal grote aanlegprojecten uitgevoerd wordt. Vanuit het oogpunt van netwerkmanagement is het dan niet verstandig om juist in die periode een inhaalslag te plegen op structureel onderhoud. Utrecht vraagt daarom een kasschuif aan van € 20 mln van 2006/2007 naar 2003/2004.

RD Noord-Brabant meldt een hard knelpunt van € 6,5 mln in 2003: € 4,9 mln voor verhardingen en € 1,6 mln voor kunstwerken. In beide gevallen wordt het interventieniveau zodanig onderschreden dat uitstel niet langer verantwoord is. Indien het knelpunt niet wordt opgelost, ontstaan verkeersgevaarlijke situaties als verlies van steenslag of een verminderde draagkracht van kunstwerken. Noord-Brabant stelt een kasschuif voor van 2005 naar 2003. Gezien de kasreeksen van Noord-Brabant en van de overige directies, ligt een kasschuif van 2006 naar 2003 iets meer voor de hand.

Een kasschuif heeft uiteraard consequenties voor andere directies: omdat het totale budget vast staat, kunnen Utrecht en Noord-Brabant alleen maar extra budget krijgen wanneer andere directies genoeg nemen met minder budget. En dat gebeurt ook nog eens in een periode (2003/2004) dat er toch al sprake is van een tekort en van uitgesteld onderhoud.

**Besluit 6.5**

RD Utrecht krijgt een kasschuif van € 10 mln van 2006 naar 2003 en een kasschuif van € 10 mln van 2007 naar 2004.

Noord-Brabant krijgt een kasschuif van € 6,5 mln 2006 naar 2003.

De hiervoor noodzakelijke budgetten van € 16,5 mln in 2003 en € 10 mln in 2004 zijn naar rato van het budget voor variabel onderhoud in mindering gebracht bij de 6 andere RD's. ON draagt niet bij aan de kasschuif, omdat anders in 2006 en 2007 soortgelijke problemen zouden ontstaan als in 2005-2009 in RD Utrecht. Het aandeel van ON in de kasschuif wordt – op eigen voorstel - gefourneerd door NH.

De diensten die bijdragen aan de kasschuif worden hiervoor gecompenseerd met € 16,5 mln in 2006 en € 10 mln in 2007.





Door een aantal directies zijn renovaties van verzorgingsplaatsen opgenomen in de taakcijferprogrammering (zie ook bijlage 6.2). Argumenten hiervoor zijn capaciteitsgebrek overdag en sociale onveiligheid 's nachts. Een niet onbelangrijk facet is tevens dat de verzorgingsplaatsen het visitekaartje van de RWS zijn en dat we deze, zeker wanneer we een agentschap zijn, er niet kunnen laten bijliggen zoals nu het geval is. Daar staat tegenover dat het moeilijk te verdedigen is om juist in een periode dat er grote budgettaire krapte is, middelen vrij te maken voor maatregelen die niet de hoogste prioriteit hebben. Zie ook de problemen van Noord-Brabant en Utrecht hiervoor.

#### Besluit 6.6

Verzorgingsplaatsen moeten voldoen aan elementaire eisen van capaciteit en veiligheid en zijn belangrijk als visitekaartje van RWS. Gezien de budgettaire krapte in het begin van de planperiode, is het aantrekkelijk om noodzakelijk geachte renovaties uit te stellen tot 2006 en later. Definitieve besluitvorming hierover vindt plaats op basis van de discussie in de stuurgroep Wegbeheer in september 2002.

De afwezigheid van een "spijkerpotje" was een element dat regelmatig terugkeerde in de gesprekken met de RD's. Met name in de dialoog met andere overheden wordt het als bijzonder vervelend ervaren dat geen afspraken gemaakt kunnen worden zonder dat daarover eerst met "Den Haag" overlegd wordt, ook niet als het gaat om enkele k€'s. Budgetten die in dit verband genoemd worden, variëren van een spijkerpot van € 1 mln tot € 10 mln per directie. Een bedrag van 1 a 2% van het budget wordt ook vaak genoemd. Ook hier geldt weer wat hiervoor genoemd is. Gezien de grote budgettaire krapte is het moeilijk te verdedigen middelen vrij te maken voor maatregelen die niet de hoogste prioriteit hebben. Voor een zeer beperkt gedeelte wordt overigens reeds via besluit 4.1 voorzien in de behoefte aan een spijkerpot. Het is op dit moment niet opportuun daar verder in te gaan.

#### Besluit 6.7

Gezien de budgettaire krapte in het begin van de planperiode, is een besluit over het instellen van een spijkerpot uitgesteld tot 2006 en later.

#### 7. Totaaloverzicht en prijspeil

De consequenties van alle voorgaande besluiten voor alle diensten zijn weergegeven in bijlage 7. Alle bedragen in deze bijlage zijn prijspeil 2001. Wanneer de loon- en prijsbijstelling 2002 ontvangen wordt, zullen alle budgetten opgehoogd worden met dit percentage. Bij de eerstvolgende toedeling van indicatieve cijfers zal dit, conform HAPLAN, verwerkt worden.

### **C. Besluitvorming Aanleg specialisten**

#### **Inleiding/Problematiek**

De totale financiële omvang van de landelijke taken van de specialistische diensten op het artikel verkenning en planstudies (01.01.01) is relatief beperkt en is in verhouding tot een gemiddelde planstudie gering.

Voor de landelijke taken op het aanlegartikel (01.01.02 excl. benutting) geldt als uitgangspunt dat maximaal 3 % van de totale productuitgaven per jaar kan worden besteed.

De programma's zijn te vinden in de tabellen van de bijlagen 8.1 t/m 8.4.

#### **Uitgangspunten voor de besluiten**

Het budget staat voor de jaren 2003 en 2004 onder sterke druk. Dit is opgelost door bij de BD en MD gerichte voorstellen te doen om te komen tot een in de beschikbare budgetten inpasbaar programma. Dit geeft de nodige pijn, maar geeft wel een verplichting aan zowel de



specialistische diensten als HK om goed te overwegen welke taken noodzakelijk zijn om kennis en kunde voor de RWS organisatie te behouden en ontwikkelen.

Naast de reeds gerefereerde "boxenindeling" is een van de afspraken om de producten meer thematisch te gaan bundelen en de beheerplannen meer op elkaar aan te laten sluiten.

De toegekende budgetten zijn exclusief het programma Wegen naar de Toekomst. Besluiten hierover zullen genomen worden binnen het bestuur WnT.

Formele besluitvorming over het Innovatieprogramma Geluid heeft nog niet plaatsgevonden. De huidige wensen voor het totale programma sluiten op € 57,5 mln. Over de financiering zal nog aparte besluitvorming in overleg met DGP moeten plaatsvinden. Dit is de reden waarom dit programmaonderdeel niet is opgenomen in dit besluit.

### Besluiten

Omdat het aandeel van de taken op 01.01.01 gering is wordt uit efficiency overwegingen voorgesteld om alle activiteiten vanaf 2003, behalve de werkzaamheden voor het tracé-MER centrum van de DWW te verplaatsen naar het aanlegartikel. Feitelijk betreft het slechts één product, te weten van de MD GISMER ten bedrage van k€137 (2003).

### Besluit 1

Uitgezonderd de DWW worden de budgetten op 01.01.01 vanaf 2003 op € 0 gesteld en bestaande activiteiten ten behoeve van dit artikel overgeheveld naar 01.01.02

### Bouwdienst

In algemene zin is de inzet van BD voor het beheerplan sterk verbeterd ten opzichte van vorig jaar. Een compliment is op zijn plaats.

Afgesproken is dat het volgende beheerplan meer thematisch zal worden opgezet.

Het verschil tussen de taakcijfers en de wens (excl. WnT) voor de jaren 2003 en 2004 is zeer groot, respectievelijk ca. 60 % en 45 %.

Algemene redenen voor dit verschil zijn:

1. het horizontaal doorlopen van de kasreeksen voor LUO naar 2004 en latere jaren
2. het toevoegen van een substantiële hoeveelheid nieuwe producten.
3. het overhevelen van het product informatie coördinatie/ontwikkeling infra van 01.01.04 naar 01.01.02 (toegekend budget € 1,2 mln)

Gezien de grote hoeveelheid producten is het voor HK niet doenlijk om te prioriteren. Het volgende wordt besloten.

In 2003 zal de toegevoegde wens voor de nieuwe producten (totaal € 1,9 mln) worden gecompenseerd door herprioritering binnen de bestaande producten. Er wordt een bedrag van € 10,1 mln toegekend (zie grondslag berekening).

Grondslag berekening: wens van € 14,0 mln. Hier wordt nog aan toegevoegd € 0,4 mln voor het onderzoek vrijwaringzones dat overgeheveld wordt naar 01.01.02, wat het totaal brengt op € 14,4 mln, minus "nieuwe producten" € 1,9 mln is € 12,5 mln. Uitgaande van 20 % overplanning wordt een taakcijfer toegekend van € 10,1 mln (excl. WnT).

Het probleem in 2004 kan worden verkleind door alle LUO kritisch door te lichten en te bezien welke producten aflopen. Of dit voldoende is, moet nog blijken. In verband met het lagere beschikbare bedrag voor landelijke taken in 2004 is ook een lager bedrag beschikbaar, te weten € 8,3 mln.

Vooralsnog wordt voor de jaren 2005-2008 hetzelfde budget toegekend als in 2003, te weten € 10,1 mln.



**Besluit 2**

In verband met de hoge wens in relatie tot het beschikbare budget voor 2003 zal het door de BD extra gevraagde budget van € 1,9 mln voor de nieuwe producten worden gecompenseerd binnen de bestaande producten. Het taakcijfer 2003 wordt vastgesteld op € 10,1 mln (excl. WnT)

**Besluit 3**

In verband met de hoge wens in relatie tot het beschikbare budget voor 2004 zal de BD kritisch bezien welke producten aflopen. Het taakcijfer 2004 wordt vastgesteld op € 8,3 mln (excl. WnT)

Voor de producten onder LUO wordt aan BD gevraagd om op basis van een concreet projectplan aan te geven wat het probleem is, op welke manier, met welke middelen en binnen welke tijdsduur het afgerond wordt. Dit met het doel om een realistische budgetreeks te genereren voor de meerjarige begroting.

Dienst Weg- en Waterbouwkunde

De toezegging voor uitbreiding takenpakket Tracé-MER centrum wordt gestand gedaan.

Over de onderwerpen Archeologie (verdrag van Malta) en Architectuurnota heeft formele besluitvorming plaatsgevonden en zijn meegenomen in het conceptbesluit van de stuurgroep.

Het Innovatie Testcentrum wordt voor 2003 toegevoegd binnen de overplanning van artikel 01.01.02.

Meetkundige Dienst

GISMER komt vanaf 2003 ten laste van art. 01.01.02.

In het gesprek met de werkgroep meerjarenprogrammering is reeds geconstateerd dat veel loketactiviteiten en meettaken eigenlijk in de OGD/OND relatie thuishoren maar uit efficiencyoverweging door MD onder de landelijke taken worden geschaard. Concreet gaat het bij de MD om de producten "geogegevens/geoloket" en "quantity surveying" waarbij deze laatste wordt benoemd als LUO (landelijk uitvoerend onderzoek).

Een aantal aspecten voor de afweging of de producten geogegevens/geoloket en quantity surveying tot de landelijke taken behoren zijn:

- spreken we hier over nieuwe ontwikkelingen?
- wat betekent het voor de tarieven indien de producten worden opgenomen in de OGD/OND relatie?
- zijn er investeringen nodig ten behoeve van het up-to-date houden van het systeem?

Gezien de druk op het budget voor 2003 zijn de budgetten van de activiteiten basispakket geogegevens/geoloket en quantity surveying in 2003 met respectievelijk k€ 500 en k€ 400 verminderd.

Omdat dit tijdens de bespreking in de stuurgroep een vrij ingrijpende maatregel bleek te zijn, is de dialoog met de MD opgestart om te bezien of meer helderheid kan worden verkregen. Zonder vooruit te lopen op de uitkomsten kan in een later stadium worden besloten hoe met deze materie om te gaan en kunnen er derhalve nog wijzigingen optreden in het taakcijfer. Als extra middelen niet binnen het budget van landelijke taken gevonden kunnen worden heeft dit consequenties voor het reguliere uitvoeringsprogramma (de wegenprojecten).



#### Besluit 4

Om de druk op het budget in 2003 te verlichten is het totaalbudget in totaal met k€ 900 verlaagd door korting op geogegevens/geoloket en quantity surveying; indien uit het met de MD opgestarte overleg aannemelijk kan worden gemaakt dat dit qua kosten/baten ongewenst is bestaat de mogelijkheid dat er in een later stadium nog een correctie van het taakcijfer plaatsvindt

#### Adviesdienst Verkeer en Vervoer

De enige aanlegproducten op art. 01.01.02 zijn Wegen naar de Toekomst en Verkeerskundige Specificaties Weginfra. Contactpersoon voor dit laatste product is J. de Raat van HK/U. De wens voor 2003 wordt gehonoreerd. Omdat het hier gaat om LUO zal dit product afgebouwd dienen te worden. AVV wordt verzocht na te denken of er de komende jaren nog producten verwacht worden of opgestart gaan worden onder het aanlegartikel.

#### Besluit 5

Afbouw budget Verkeerskundige Specificaties Weginfra tot 0 in stappen van 20 %

#### Hoofdkantoor

De in mei verstrekte taakcijfers blijven gehandhaafd en vormen geen onderdeel van de besluitvorming in de stuurgroep Wegbeheer.

### D. Besluitvorming Benutting

#### **Financiële uitgangspunten**

Aanvullend op de taakcijferbrief van 15 mei 2002 is in de vergadering van de Stuurgroep Wegbeheer van 27 juni j.l. het volgende afgesproken.

#### **Besluiten**

##### Besluit 1

De in de taakcijferbrief van 15 mei (HKC 2002/4288) genoemde budgetten dienen besteed te worden aan de in de brief van 12 juni j.l. (HW 2002/4994) aan de Stuurgroep WB genoemde projecten. Daarbinnen dient, gegeven de budgettekorten door de diensten te worden geprioriteerd en te worden verwerkt in een aangepaste programmering. Deze programmering dient uiterlijk **1 september 2002** te worden aangeleverd aan het Hoofdkantoor.

##### Besluit 2

Het gehele budget van 2004 mag als overplanning gezien worden voor het programma 2003. Met andere woorden: de diensten kunnen aanvangen met de voorbereiding van de projecten van 2003 en 2004 en binnen de taakcijfers in 2003 en 2004 uitvoeren

##### Besluit 3

Vanaf 2005 is vooralsnog geen budget beschikbaar voor benutting. Dit vanwege het aflopen van het huidige programma Verkeersbeheersing eind 2004. De projecten die doorlopen naar 2005 dienen binnen het budget 2003 en 2004 te worden ingepast (zie besluit 1).

##### Besluit 4

Aan de diensten wordt gevraagd uiterlijk **1 december 2002** aan te geven hoeveel middelen u nodig heeft voor de implementatie VANESSA voor de jaren 2003 en 2004.

Een overzicht met de goedgekeurde projecten is als bijlage 9 toegevoegd.





Ik ben mij ervan bewust dat de budgettaire krapte voor benutting zorgen baart binnen RWS. Niettemin ben ik positief gestemd gegeven de lopende acties met betrekking tot zowel het "Programma Benutten Wegen 2002-2010" als vervolg op het lopende Programma Verkeersbeheersing en het "Optimaal gebruik HWN 2002-2006" als concreet anti-fileplan voor de komende kabinetsperiode.

## E. Besluitvorming Bediening

### besluiten

De indicatieve taakcijfers, zoals vermeld in de brief van 15 mei 2002 (HKC 2002/4288) zijn aangepast aan de in de BDP's opgenomen cijfers. Een overzicht hiervan is als bijlage 10 toegevoegd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,  
namens deze,  
de Directeur Uitvoering,

ir. P. Kieft

areaal	
(Winfrabase 2002)	
nn	10,72
rdij	2,97
zl	2,97

ut	5,72
nh	7,97
zh	10,84

on	15,85
nb	11,25
lb	5,18

rws	73,47
-----	-------

	voorstel dienst	extra	totaal	besluit
	2003			
nn	26.542	4.000	30.542	23.921
rdij	7.592	0	7.592	7.756
zl	10.695	0	10.695	9.651

ut	20.037	3.000	23.037	21.883
nh	33.318	6.700	40.018	34.820
zh	45.000	7.000	52.000	44.247

on	36.373	4.000	40.373	36.039
nb	34.447	4.000	38.447	26.792
lb	16.191	0	16.191	16.701

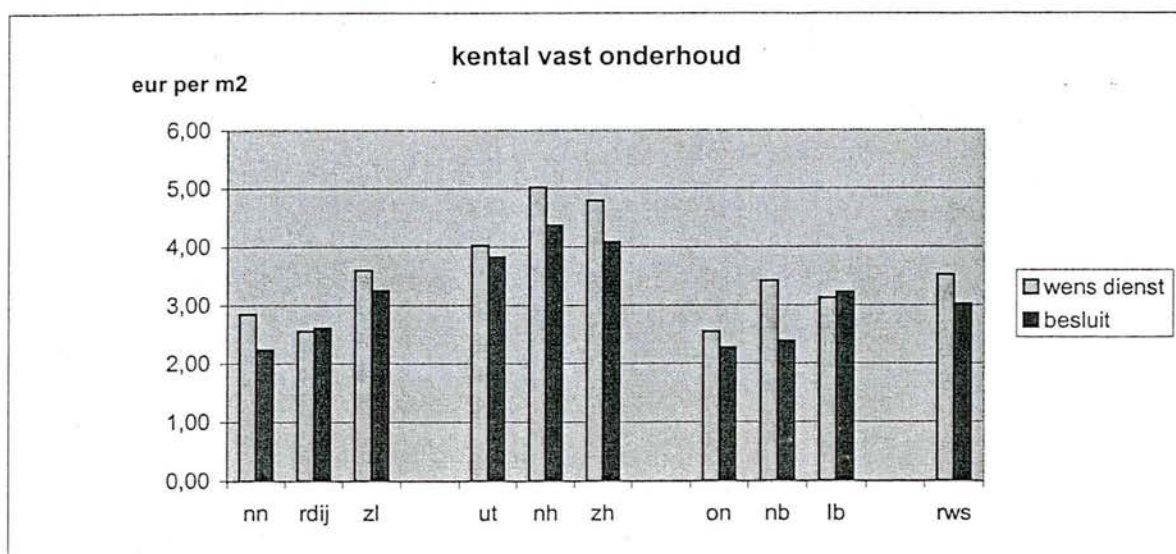
rws	230.195	28.700	258.895	221.810
-----	---------	--------	---------	---------

wens dienst	besluit
2,85	2,23
2,56	2,61
3,60	3,25

4,03	3,83
5,02	4,37
4,80	4,08

2,55	2,27
3,42	2,38
3,13	3,22

3,52	3,02
------	------





wegnr	locatie	km_van	km_tot	maatregel	doden & gewonden	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003-2008
						totaal	totaal	totaal	totaal	totaal	totaal	kosten
36	Westerhaar - Beersveld	20,5	20,5	afsluiten 80-bunderweg	1	12						12
50	Kp Hattermerbroek - aansl Ka	240,6	248,3	inhaalverbod	2		45					45
835	gedeelte in beheer dkr Heng	35,6	45,0	inhaalverbod	2	45						45
857	Europa-allee	35,7	37,9	VRI vervangen + filewaarschuwing	1							0
73	aansl. Cuijk	90,0	90,0	VRI plaatsen	4							0
73	Kp. Lindenholt - Kp. Neerbol	103,0	105,0	Infr. maatregel + verkantingsovergang + ribb. markering rechter	12	340						340
15	aansl. Doetinchem Oost	202,0	202,0	VRI's koppelen + filewaarschuwing	1		44					44
36	Vriezenveen - Witte Paal	13,0	31,0	inhaalverbod	1							0
36	Westerhaar - Beersveld	22,5	22,5	afsluiten	1			45				45
15	Veldmaterstraat	8,2	8,2	Afsluiting Veldmaterstraat en Morgensterweg	2	113						113
15	aansl. Doetinchem	199,5	199,5	VRI plaatsen	2			113				113
77	aansl Boxmeer	4,0	4,0	VRI plaatsen	3	113						113
15	Afslag Neede	16,0	16,0	VRI plaatsen + infr.maatregel	2	50	113					163
48	Ommen N34 - prov. grens D	94,1	105,4	inhaalverbod	1	91						91
28	Lankhorst	112,3	113,8	Aanbrengen ZOAB, verkantingsovergang	1	113						113
835	Tunnelweg	29,4	29,8	VRI plaatsen	1		113					113
1	aansl. Rijssen	130,9	132,2	VRI plaatsen	1	113						113
28	aansl. Zwolle Noord	96,0	96,0	VRI plaatsen	2		318					318
15	Oud Dijk - Didam	189,0	191,0	filewaarschuwing	1				227			227
835	Raalte (kruispunt Bos)	19,2	19,2	aanleggen parallelweg	1				227			227
835	Wythmen (afsl. Dalfsen) - H	7,0	10,0	parallelweg doortrekken	5			1.361				1.361
835	Nierveld - Wierden N349	39,6	40,2	kruispunten accentueren VRI's (verlichting???)	1	272						272
subtotaal ON						1.264	633	1.520	454	0	0	3.872
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						52	26	62	19	0	0	159
totaal ON						1.316	659	1.582	472	0	0	4.030
7	Den Oever-Kornwederzand	71,5	99,5	plaatsen van dynamische informatieborden.	3	191						191
7	Den Oever-Kornwederzand	77,4	77,4	aanbrengen rimobs t.h.v. parkeerplaats monument	1							0
6	Knooppunt Emmeloord	109,2	109,2	aanpassen lay-out knooppunt	1	91						91
subtotaal YG						281	0	0	0	0	0	281
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						12	0	0	0	0	0	12
totaal YG						293	0	0	0	0	0	293
9		0,0	0,0	Handhavingsmaatregelen eens per 2/3 jr.	2	45						45
9		0,0	0,0	Handhavingsmaatregelen eens per 2/3 jr.	2			45				45
9		0,0	0,0	Handhavingsmaatregelen eens per 2/3 jr.	1	45						45
9		0,0	0,0	Handhavingsmaatregelen eens per 2/3 jr.	1		45					45
9		101,0	101,0	Linksafver vanuit richt. Den Helder verleng.	1	50						50
9		0,0	0,0	Instellen 60 km/pu zones	4	1.089						1.089
9		113,0	113,0	Kruising N9-N99: maken rotonde	5	1.497						1.497
subtotaal NH						2.727	45	45	0	0	0	2.818
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						112	2	2	0	0	0	116
totaal NH						2.839	47	47	0	0	0	2.934
4		96,4	1012,0	Aanleg filedetectiesysteem 3 lokaties (Haringvlietbrug, Volkerraks	43	49	1.093	231				1.374
subtotaal ZH						49	1.093	231	0	0	0	1.374
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						2	45	9	0	0	0	56
totaal ZH						51	1.138	240	0	0	0	1.430
58	Vlaketunnel	140,0	140,0	Aanpassing wegbeeld Vlaketunnel	1	64						64
57	Middelburg Zuid	79,0	79,0	Reconstructie Middelburg Zuid/aanleg rotonde	1,6	363						363
60	Aansluiting N289	5,0	5,0	Reconstructie aansluiting n289/a58	1,5		408	45				454
subtotaal ZL						427	408	45	0	0	0	880
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						17	17	2	0	0	0	36
totaal ZL						444	425	47	0	0	0	916
50	Veghel- Oss	17,0	20,0	Evaluatie VVP + "snelheidsbeheersing"	10	25	25					50
2	knp. Leenderheide	169,0	170,0	Knooppunt Leenderheide	5	90						90
67	Leenderheide - Limburgse gr	23,5	54,0	Kantelongevallen vrachtwagen	4	100						100
67	De Hogt	15,0	18,0	File Detectie De Hogt	4	166						166
2	Welschap west	155,0	156,0	Aansluiting Welschap westbaan	1		57					57
65	Vught-Berkel Enschoot	4,0	18,0	Evaluatie snelheidsbeperking	1	23	23					45
59	Waalwijk-Drunen, Hambake	115,8	132,8	aansluiting Heusden en Maaspoort studie en maatregelen	2	102	45					147
2	Valkenswaard-Heeze	176,7	176,7	Aansluiting Valkenswaard bijdrage	2	0	196					196
65	Berkel Enschoot	17,8	17,8	Studie en maatregelen afrit 2 tegen	1	147	0					147
67	Someren	37,0	37,1	Aansluiting Someren	2	11	202					213
17	Ind. Moerdijk	1,2	3,7	Ind. Moerdijk	1	11	113					125
27	Kp. Annabosch	0,1	2,0	Kp. Annabosch; lus A27 Breda - A58 Tilburg	1	11	113					125
17	Roosendaal-noord	19,3	19,9	Reconstructie aansluiting Roosendaal-noord	3		0		681			681
59	Raamsdonk	101,0	103,0	Reconstructie aansl. Raamsdonk	1		227					227
4	Bergen op Zoom	234,0	238,0	Aansl. Bergen op Zoom zuid	1	227	0					227
27	Breda	4,8	5,4	Reconstructie aansl. Breda	1	23	227					250
58	Ulvenhout	57,0	61,0	Reconstructie aansl. Ulvenhout	1	23	227					250
58	St. Willibrord	82,4	82,7	Reconstructie aansl. Willibrord	1	23	227					250
58	De Stok	93,0	96,0	Aanbrengen verlichting knp. De Stok	1			749				749
59	Waalwijk west	13,8	13,8	Waalwijk-West bijdrage rotonde	2	635						635
27	Nieuwendijk-west	28,4	28,4	Aansl. Nieuwendijk-west (studie + maatregelen)	1	331						331
4	Zoomland	235,0	235,5	Knooppunt Zoomland verlichting	1	340						340
subtotaal NB						2.289	1.682	749	681	0	0	5.400
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						94	69	31	28	0	0	221
totaal NB						2.383	1.751	779	709	0	0	5.622
1		1,2	6,8	Kleinschalige verbeter. dwarsprofiel	20	675	681					1.356
subtotaal LB						675	681	0	0	0	0	1.356
bij: 4,1% L+P compensatie 2001						28	28	0	0	0	0	56
totaal LB						703	709	0	0	0	0	1.411
totaal						8.029	4.730	2.697	1.181	0	0	16.636

## Bijlage 4.2: Taakcijferprogrammering Ontsnippering

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Aan  
Voorzitter Stuurgroep Wegbeheer  
ir P. Kieft  
directeur Uitvoering  
Hoofdkantoor Rijkswaterstaat  
p/a projectgroep Wegbeheer

Contactpersoon  
- Bekker

Datum  
10 juni 2002

Ons kenmerk  
-

Onderwerp  
advies BROM inzake projecten ontsnippering

Doorkiesnummer  
-470

Bijlage(n)  
- 1

Uw kenmerk  
-

Geachte heer Kieft,

Hierbij doe ik u namens de leden van het landelijk overleg BROM (Beleid Realisatie Ontsnipperende Maatregelen) het advies voor de toedeling van het beschikbare budget over projecten voor de jaren 2003, 2004 en voor vele projecten voor 2005 en latere jaren toekomen.

De landelijke randvoorwaarde voor 2005 en latere jaren zijn wel als totaliteit aangegeven maar nog niet alle projecten zijn opgevoerd. In de reeks van ecoducten is deze maal het ecoduct in DUT RW A28: Leusderheide opgevoerd. De verwachting is dat bij voldoende voortgang volgend jaar groen licht gegeven kan worden aan DLB voor RW A2: de Kruisberg.

Het is ons gelukt om tot een gezamenlijk advies te komen dat nagenoeg binnen de randvoorwaarden past. Er zijn enkele afwijkingen ten opzichte van de reeds vastgestelde programmering van vorig jaar. Dit heeft verschillende oorzaken, o.a. het zoveel als mogelijk weglaten van knelpunten die buiten de oorspronkelijke referentie vallen (de niet-TNO-knelpunten). Daarnaast zijn er in de TCP-opgave van de RD's veranderingen opgetreden.

Twee bijlagen zijn toegevoegd. Allereerst het feitelijke advies in de vorm van een lijst met taakcijfers en vervolgens een toelichting bij enkele cijfers en op de realisatie van de doelstelling en de prioritering bij het programma.

Met vriendelijke groet,

ir G.J. Bekker  
voorzitter BROM

Postbus 5044, 2600 GA Delft  
Van der Burghweg 1

Telefoon (015) 251 85 18  
Telefax (015) 251 85 55



## Bijlage 4.2: Taakcijferprogrammering Ontsnippering

Toelichting bij het advies voor de taakcijferprogrammering voor 2003 en volgende jaren.

### Realisatie doelstellingen

De doelstelling in het beleid om in 2000 resp. 2010 40% en 90% van de knelpunten tussen het rijkswegennet en de EHS te hebben opgelost, is gerelateerd aan de lijst van zogeheten TNO-knelpunten. Verschillende regionale directies hebben aangegeven dat met realisatie van de beleidsdoelprogrammering het gestelde doel om in 2010 90% van deze TNO-knelpunten op te lossen kan worden gehaald. Aangezien de taakcijferprogrammering flink onder de doelcijferprogrammering is gelegen zal de doelstelling in 2010 niet worden gehaald. Om de doelstellingen te realiseren zullen er meer, en vooral grotere projecten moeten worden opgepakt.

Omdat de doelstellingen van 40% en 90% zijn gerelateerd aan de lijst van TNO-knelpunten zijn nu vooral de TNO-knelpunten als eerste aan snee. Er zijn enkele niet-TNO-knelpunten opgenomen die met een relatief laag bedrag worden aangepakt. Dit is deels omdat deze projecten al in gang waren gezet en deels omdat het in gebiedsgerichte samenwerking met de provincies voorrang heeft gekregen. De gebiedsgerichte benadering speelt ook bij het nemen van mitigerende maatregelen inzake ontsnippering een belangrijke rol.

Daarnaast is er een aantal knelpunten afhankelijk van het al dan niet doorgaan van reconstructies.

### Beschikbaarheid budget

Het blijkt dat de ophoging van het taakstellend budget voor de jaren 2003 en 2004 tot k€ 6.400 per jaar ruimte heeft gegeven voor een enkel groter project.

De verlaging, die voor de jaren 2005, 2006 en 2007 is doorgevoerd als gevolg van de beslissing van de Minister om de inpassing van Rw A73 te realiseren, is vervolgens weer een sterke terugslag op deze weg. Met deze teruggang wordt het niet realiseren van de beleidsdoelstelling voor 2010 (aanpak van 90% van de knelpunten, referentie 1992) versterkt.

### Realisatie projecten

Het is niet mogelijk om een groter BROM- project (bv. ecoduct) voor te bereiden, vervolgens in de kast te leggen en zodra er geld beschikbaar komt (is) uit de kast te halen en aan te besteden. Zodra besloten is door de RD te starten met de voorbereiding van een ecoduct (of een kleinere maatregel) dan dient op dat moment duidelijk te zijn of het benodigde geld beschikbaar is en wanneer. Is dat niet helder dan begint de RD in principe niet aan een project want er wordt geen energie (du's) gestoken in een project waarvan het vervolg (de pu's) onduidelijk is. Logisch natuurlijk, dat geldt in feite voor elk project.

### Criteria

Belangrijke criteria voor de keuze voor zowel ecoducten als andere maatregelen, in volgorde van belangrijkheid zijn:

- ecologische belangen, deze zijn gebaseerd op: behorend tot (P)EHS, aanwijzing tot natuurgebied, expert judgement, lokale kennis en/of slachtofferregistratie

## Bijlage 4.2: Taakcijferprogrammering Ontsnippering

- gemaakte bestuurlijke afspraken en door de provincie bevorderde gebiedsgerichte benadering
- politiek of strategisch belangwekkende projecten (regionaal, landelijk)
- in alle directies wordt gewerkt in het kader van ontsnippering; dit om het noodzakelijke netwerk van betrokkenen in stand te houden
- kansen die zich voordoen (werk met werk, meeliften op initiatieven van anderen)
- verdeling van ecoducten over de regionale directies

### Stand van zaken grote voorzieningen (lees ecoducten):

Het gaat tot en met 2010 om de volgende ecoducten:

Ecoduct	uitwerking gereed	bestuurlijk commitment	uitvoering in BDP	status
ON: A1 de Borkeld	ja	ja	2002, 2003	reeds groen licht
ON: A35 Boekelerhoek	nee	nee	2008,	beslissing later
ON: A 50 Petrea	nee	nee	2008	beslissing later
ON: A12 Buunderkamp	nee	nee	2007	beslissing later
ON: A30 de Buzerd	nee	nee	2010	beslissing later
ON: N35 Hellendoornse Berg	nee	nee	2008	beslissing later
Ut: A28; Leusderhei	op schema	ja	2004, 2005	voorstel: nr 1
Ut: A27 Hollandse Rading	nee	nee	2010	beslissing later
NH: A1 Crailo	nee	ver gevorderd	2004, 2005	Beslissing later
NB: A2 de Mortelen	ja	ja	2003, 2004	reeds groen licht
NB: A2 Grote Heide	nee	deels	2006, 2007	Beslissing later
LB: A2 Kruisberg	deels	ver gevorderd	2006	Voorstel: nr 2
LB A2 Maarhezeveld	nee	nee	2007	Beslissing later

Momenteel wordt hard gewerkt om zowel het ecoduct in DON: RW A1: de Borkeld (via innovatieve aanbesteding) en in DNB: RW A2: de Mortelen gereed te krijgen. Voor 2002, 2003, 2004 en 2005 ligt dat al vast door het besluit van de stuurgroep Wegbeheer van vorig jaar. Voor beide is toen groen licht gegeven waarop de uitwerking en de uitvoering in gang zijn gezet.

Voor de Mortelen is de planning afgestemd op het eerder toegewezen bedrag.

Maar voor de Borkeld vraagt DON voor 2003 k€1389 extra t.o.v. wat vorig jaar is toegewezen. Oorzaak is een paar hikken in de voortgang in 2002, mede door het innovatieve 'design en construct contract'. Hierover hebben we in BROM van 23/5 gesproken en besloten dat ons advies aan de stuurgroep Wegbeheer is om deze afwijking terug te leggen bij directie ON. In DZH zijn in de afgelopen jaren voor verschillende projecten gelden geoormerkt en deze zijn niet gerealiseerd. Ook hier is het advies vanuit BROM om de gelden voor deze noodzakelijke voorzieningen binnen DZH te zoeken en niet weer als taakstellend budget toe te wijzen.

Met het goedkeuren van het voorgestelde advies wordt er groen licht gegeven voor de bouw van het ecoduct in DUT RW A28: Leusderheide. De verwachting is dat bij voldoende voortgang volgend jaar groen licht gegeven kan worden aan DLB voor RW A2: de Kruisberg.



## Bijlage 4.2: Taakcijferprogrammering Ontsnippering

In verschillende directies is de druk groot om te kunnen starten met de bouw van een ecoduct en met andere projecten. Overleg met lokale betrokkenen (provincie, gemeenten, nb-organisaties, particulieren) en de uitwerking vragen veel doorlooptijd. Als met dit proces wordt begonnen is er grote druk vanuit de omgeving om door te gaan.

### MJPO

Op basis van het NVVP en de nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur' wordt momenteel gewerkt aan het opzetten van een Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Verwacht wordt dat dit programma eind 2002 gereed zal zijn. Nog niet precies bekend is welke invloed dit programma op de huidige planning in het kader van Wegbeheer zal hebben. Uitgesproken is in de stuurgroep MJPO om gebruik te maken van het huidige programma binnen RWS, namelijk het BROM-project.

### Beheer en onderhoud

In april 2002 is commotie ontstaan door het rapport van Das & Boom over het niet goed functioneren van dassentunnels, veroorzaakt door verkeerde aanleg en/of door gebrek aan adequaat onderhoud. Hierop is door DWW mede gebaseerd op informatie van de regionale directies een notitie aan G. Blikman toegestuurd met enkele nuanceringen. Het rapport van Das en Boom maakt wel duidelijk dat er een reparatieslag nodig is bij veel kleine faunatunnels en dat meer aandacht voor beheer en onderhoud nodig is. In de BROM-vergadering van 23 mei jl. heeft het onderwerp aanleg, reparatie en beheer van tunnels veel aandacht gehad. Ir A. Grashuis (DWW-IR) heeft daarover een inleiding gehouden waarvoor veel belangstelling was vanuit de vergadering. Duidelijk was dat het technisch mogelijk is goede tunnels aan te leggen en dat ook reparatie van verkeerd aangelegde tunnels mogelijk is.

Uw aandacht wordt gevraagd om met het beheer en onderhoud van ontsnipperingsmaatregelen rekening te houden bij het toewijzen van budget inzake instandhouding. Inspectie en reparatie blijken een belangrijk bij het goed functioneren van de voorzieningen.

RD	RW	Maatregel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
NN		6 Dijkloot	37	0	0	0	0	0
NN		6 Tjeukemeer	0	111	50	0	0	0
NN		7 Beesterzwaag	0	56	9	0	0	0
NN		7 Oude Diepje	0	144	0	0	0	0
NN		7 Mienscheer	110	48	0	0	0	0
NN		7 Hoogkerk	17	0	0	0	0	0
NN		28 Oude Diep	67	0	0	0	0	0
NN		28 Dwingelo	0	0	0	0	95	0
NN		28 Grijsz Steen	0	104	0	0	0	0
NN		28 Drentsche Aa	0	0	0	0	61	0
NN		32 Rechte Grou	6	0	0	0	0	0
NN		32 Bokkumermeer	8	0	0	0	0	0
NN		32 Pr Margrietkanaal	16	0	0	0	0	0
NN		34 Terborgh	0	0	0	61	0	0
NN		33 Duurswold	0	9	0	0	0	0
NN		33 Holwierde	0	0	0	0	25	0
NN		33 Zuidbroek - Eemshaven	0	0	13	0	0	0
NN		33 Appingedam-Spijk	0	40	0	0	0	0
totaal NN			261	512	72	61	181	0

ON		1 ecoduct De Borkeld	1992	75	0	0	0	0
ON		1 A'foort - Beekbergen	0	0	0	200	200	400
ON		12 ecoduct Buunderkamp; pm	0	0	0	0	0	0
ON		15 mitigerende maatregelen	0	70	0	0	0	0
ON		28 mitigerende maatregelen	0	230	0	0	0	0
ON		28 mitigerende maatregelen	90	100	0	0	0	0
ON		30 mitigerende maatregelen	0	55	0	0	0	0
ON		30 ecoduct de Buzerd; pm	0	0	0	0	0	0
ON		35 ecoduct Hellendoornse Berg; pm	0	0	0	0	0	0
ON		35 ecoduct Boekelerhoek; eerste aanzet	0	0	0	0	0	0
ON		35 Buren - Oostweg	0	0	50	130	0	0
ON		48 Ommen-Linde	0	0	0	0	270	0
ON		50 Waterberg - Kampen; div mit maat	0	0	0	0	0	220
ON		50 ecoduct Petrea; eerste aanzet	0	100	0	0	0	0
totaal ON			2082	630	50	330	470	620

YG		6 Ooievaarsplas	180	170	0	0	0	0
YG		6 Faunabuizen Noordtocht/visvijverbos, twee stu	0	0	160	125	0	0
totaal YG			180	170	160	125	0	0

UT		1 faunapassage Eem	12	71	0	0	0	0
UT		2 faunapassage Autena	0	0	0	0	0	9
UT		12 faunapassage Cattenbroek	95	0	0	0	0	0
UT		12 faunapassage Hollandsche Kade	0	0	0	0	0	0
UT		12 ontsnipperingsmaatregelen A12-Oost	0	0	0	0	0	0
UT		27 faunapassage Merwedekanaal	0	0	0	0	5	95
UT		27 ecoduct A27	0	0	0	45	71	1606
UT		27 herinrichten verzorgingsplaats De Bosberg	0	0	0	123	0	0
UT		27 faunapassage Randweg Oost pm	0	0	0	0	0	0
UT		28 ecoduct A28	76	590	3045	0	0	0
UT		28 faunapassage Barneveldsebeek	0	0	0	0	0	0
totaal UT			183	661	3045	168	76	1710

NH		1 Resterende werken plus aanpassingen div. lokat	0	172	0	34	100	0
NH		1 Eco-duiker Muiden	520	0	0	0	0	0
NH		1 Extra voorzieningen bij Naarden	34	0	0	0	0	0
NH		1 Ecoduct Crailo eerste aanzet	48	70	0	0	0	0
NH		9 Kl.schalige voorz. omg. Amsterdamse bos	13	0	0	0	0	0
totaal NH			615	242	0	34	100	0

ZH		12 Roeleveen	0	0	0	32	201	0
ZH		12 Wiericke	0	0	0	0	320	0
ZH		13 Karitaatsmolensloot	0	68	0	0	0	0
ZH		27 Lang Scheiweg	0	0	0	0	0	663
ZH		27 Merwedekanaal	0	140	6	0	0	0
ZH		27 Kerkwetering	0	0	0	0	0	420
ZH		29 Zuidpolderboezem	0	0	0	0	0	0
ZH		29 Oude Maas	0	0	0	0	0	0
ZH		44 Raaphorst	100	0	0	0	0	242
ZH		59 Groote Gat	0	50	0	0	100	0



		<b>totaal ZH</b>	100	258	6	32	621	1325
--	--	------------------	-----	-----	---	----	-----	------

ZL	58	Ontsnippering N58 Sophiapolder	0	235	0	0	0	0
ZL	58	Ontsnippering N58 Aardenburgsche Havenpolder	136	0	0	0	0	0
ZL	61	Ontsnippering N61 Zaamslag	0	250	100	365	0	0
		<b>totaal ZL</b>	136	485	100	365	0	0

NB	2	Mortelen; ecoduct 2-6	2078	2645	943	0	0	0
NB	2	Groote Heide ecoduct; pm	0	0	0	0	0	0
NB	4	Korteven afrit Woensdrecht	58	0	0	0	0	0
NB	27	Boswachterij Dorst	0	0	0	0	0	0
NB	58	Kerkeindsche Heide	0	271	78	0	0	0
NB	58	Oirschotse Heide	0	0	0	0	788	1448
NB	58	De Hilver	0	0	0	13	143	0
NB	58	Mastbosch	0	0	0	0	0	12
NB	58	Molenbeek	0	0	0	0	0	1
NB	59	Linie van den Hout	0	0	106	0	0	0
NB	65	Vughtse Heide	0	0	0	0	0	50
NB	67	Hapert, Eersel, Cartierheide	0	0	0	0	263	1133
NB	67	Leenderheide/Groote heide	0	0	0	10	531	0
NB	67	De Peel	0	0	0	0	371	0
NB	67	Oostappensche Heide, 2 kleine tunnels	0	52	42	0	0	0
		<b>totaal NB</b>	2136	2968	1169	23	2096	2644

LB	2	Vossedal raster en tunnels	473	0	0	0	0	0
LB	67	Zwart Water	0	0	0	0	0	723
LB	2	ecoduct Kruisberg	400	770	180	3550	1000	0
LB	2	ecoduct Maarhezeveld pm	0	0	0	0	0	0
LB	2	Rijckholt raster en tunnels	75	0	0	0	0	0
		<b>totaal LB</b>	948	770	180	3550	1000	723

<b>totaal RWS</b>	6.641	6.696	4.782	4.688	4.544	7.022
D2 reserve (+) / overprogrammering (-)	-241	-296	-282	-188	-44	4.278
Afspraak Bestuurskern	6.400	6.400	4.500	4.500	4.500	11.300



Aan  
De voorzitter van de Stuurgroep WB  
t.a.v. de heer ir. P. Kieft  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
W.H. Janssen van de Laak	015-2518465
Datum	Bijlage(n)
30 mei 2002 <b>31 MEI 2002</b>	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
IM/ <b>023020</b>	-
Onderwerp	
Programmering Wegbeheer droog 2003, Bodemsanering	

Geachte heer Kieft,

Ten behoeve van de programmering van bodemonderzoek en saneringsprojecten is afgesproken dat de Overleggroep Bodem en Afvalstoffen (OGBA) een advies zal uitbrengen.

Deze onderzoeken en saneringen vinden plaats in het kader van de door de ministerraad vastgestelde Gedraglijnen Bodemverontreiniging Staatseigendommen en worden tevens opgenomen in het Meerjarenprogramma Bodemsanering Staatseigendommen 2003-2007.

### Programmering 2003

In de bijlage 1 is het programma voor 2003 opgenomen, dat in de taakcijfer-programmering van de regionale directies wordt opgenomen. Voor de uitvoering van de plannen is totaal opgevoerd k€ 2.735.

In principe is voor bovenstaande onderzoeken en saneringen k€ 2.270 per jaar gereserveerd. Voor 2003 overschrijdt het in de taakcijferprogrammering opgevoerde bedrag het reserveringsbedrag met k€ 465.

In de vergadering van OGBA is de prioritering besproken hetgeen resulteert in het onderstaande advies aan de stuurgroep.

Het advies is tweeledig. Om de voortgang van de projecten niet te verstoren pleit OGBA ervoor dat de stuurgroep deze overschrijding van k€ 465 accepteert en alle door de regionale directies gevraagde middelen in het beheerplan droog honoreert.

Indien bovenstaande niet tot de mogelijkheden behoort adviseert OGBA u het volgende:

Postbus 5044, 2600 GA Delft  
Van der Burghweg 1

Telefoon (015) 251 85 18  
Telefax (015) 251 85 55



## Bijlage 4.3: Taakcijferprogrammering Bodemsanering

Aangezien 55% van de gevraagde financiële middelen in de programmering van de Directie Zeeland is opgenomen in verband met een zeer grote sanering adviseert OGBA de stuurgroep om de overschrijding van k€ 465 te korten op de sanering van de locatie "oude asfaltmolen aan de N57 op de Neeltje Jans". In dit geval wordt uitvoering van deze sanering in de programmering over drie jaar gespreid en voor 2005 zal dan het bedrag van k€ 465 moeten worden opgenomen. De medewerker van de directie Zeeland in de OGBA heeft bij dit advies wel de kantekening gemaakt dat hij ervan uitgaat dat de benodigde financiële middelen in 2004 en 2005 dan wel worden toegekend om de dan lopende sanering ongestoord te kunnen uitvoeren. In de programmering voor die jaren moet dan met dit project rekening worden gehouden.

### Doorkijk naar programmering 2004 en latere jaren.

De stuurgroep heeft in voorgaande jaren gevraagd om een doorkijk naar de latere jaren. Aangezien destijds de oriënterende bodemonderzoeken in de regionale directies nog niet waren afgerond, was het niet mogelijk een doorkijk te geven. Nu het merendeel van de oriënterende bodemonderzoeken en een groot deel van de nadere bodemonderzoeken is uitgevoerd, ontstaat enig inzicht wat in de toekomst nog moet worden uitgevoerd.

In bijlage 2 is op basis van de nu bekende gegevens een doorkijk gegeven wat in de komende jaren nog aan onderzoek en sanering aan kosten is te verwachten. Een deel van de geschatte kosten is gebaseerd op de cijfers die al door een aantal regionale directies in het beheerplan is aangegeven. Het gaat hierbij om ramingen evenwel van bekende locaties.

Een ander deel is gebaseerd op een inschatting van de DWW voor een vervolgtraject van de betrokken locaties op basis van de resultaten van de oriënterende bodemonderzoeken. Deze laatste cijfers zijn dan ook minder betrouwbaar omdat zowel het aantal locaties als de bedragen zijn geraamd. Het geeft alleen een indicatie van wat kan worden verwacht.

Per regionale directie zijn in de bijlage 2 de per jaar geprogrammeerde bedragen tot en met 2006 nader toegelicht. De bijlage geeft tevens een doorkijk voor de verwachte kosten na 2006.

Uit de doorkijk blijkt dat na de fase met voornamelijk onderzoek, nu de fase van onderzoek en sanering jaarlijks hogere kosten te zien geeft dan het bedrag van k€ 2.270 dat jaarlijks voor de bodemsanering is gereserveerd. Uit de tabel blijkt dat voor de komende jaren zeker nog een bedrag van k€ 21.866 (prijspeil 2002) nodig zal zijn, waarbij geen rekening is gehouden met tegenvallers en eventueel nog onverwacht ontdekte verontreinigingen.

Bij handhaving van dit jaarlijkse gereserveerde bedrag van k€ 2.27 zal de saneringsoperatie nog minimaal 10 jaar vergen. Daarbij kan dan worden vastgesteld dat de in het NMP3 geformuleerde doelstelling, dat alle bodemverontreinigingen in 2023 zijn gesaneerd wordt gehaald, maar het streven deze doelstelling al in 2010 te bereiken, niet wordt gehaald.

Met vriendelijke groet,

P. Aanen, voorzitter OGBA

## Bijlage 4.3: Taakcijferprogrammering Bodemsanering

### Programmering 2004 en later (vervolg)

Bij brief van 31 mei 2002 heeft de Overleggroep Bodem en Afvalstoffen (OGBA) advies uitgebracht aan de voorzitter van de Stuurgroep Wegbeheer Droog inzake de programmering bodemsanering. In dit advies was de programmering voor 2003 aangegeven sluitend op de randvoorwaarde k€ 2.270. Tevens is een doorkijk gegeven naar de latere jaren, waarbij evenwel geen prioritering was aangegeven. De opzet was een doorkijk te geven wat in de komende jaren op basis van nog niet volledig bekende gegevens.

Op verzoek van Gerrit Blikman is de doorkijk aangepast in die zin dat ook voor 2004 een programmering wordt gegeven die sluit op de randvoorwaarden. De programmering is nog te onduidelijk om ook voor latere jaren een min of meer nauwkeurige raming te geven. Nog niet alles is nader onderzocht. Bij saneringen wordt de urgentie door het bevoegd gezag bepaald en daar zal dus bij de programmering altijd rekening moeten worden gehouden.

De aangepaste doorkijk is voor advies ook voorgelegd aan de leden van de OGBA. Van een aantal is een reactie ontvangen, welke instemmend met het voorstel is. Een afgewogen advies van OGBA was echter op zo korte termijn niet te realiseren.



RD	RW	Maatregel	2003	2004	2005	2006	na 2006
NN		Sanering voormalig steunpunt Garijp, Tytjerksteradeel	59				
NN		Sanering voormalig dienstkringterrein, Kolham	175				
NN		Saneringsonderzoek voormalig dienstkringterrein, W	36				
NN		Geplande 6 resterende saneringsonderzoeken en saneringen		252	311	431	
		<b>totaal NN</b>	<b>270</b>	<b>252</b>	<b>311</b>	<b>431</b>	

ON		14 locaties saneringsonderzoek & saneringen		70	400	400	3.100
		<b>totaal ON</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>3.100</b>

RDY		nader saneringsonderzoek & saneringen		100	300	300	1.450
		<b>totaal RDY</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>1.450</b>

UT		Saneringsonderzoek A27	25				
UT		saneringsonderzoek & saneringen		25			1.100
		<b>totaal UT</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.100</b>

NH		Sanering olietanks Petroleumhavenweg Amsterdam	134				
NH		saneringsonderzoek Nieuwe Meerdijk (dkr Amsterdam)	75				
NH		Nadere onderzoeken & saneringsonderzoek dkr Alkma	55				
NH		saneringsonderzoeken		175	175	600	2.600
		<b>totaal NH</b>	<b>264</b>	<b>175</b>	<b>175</b>	<b>600</b>	<b>2.600</b>

ZH		Sanering A16 Terbregsepad, Hilligersberg	50				
ZH		Sanering A13, Steunpunt RWS Pijnacker	37				
ZH		Sanering A16, Beerdijk	306				
ZH		Onderzoek langs locaties A20	15				
ZH		vervolgonderzoek		215	450	450	2.400
		<b>totaal ZH</b>	<b>408</b>	<b>215</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>2.400</b>

ZL		Sanering N57, voormalige asfaltmolen Neeltje Jans	1.433				
ZL		Sanering N57, voormalige asfaltmolen Brouwersdam	39				
ZL		Saneringsonderzoek N57, bouwput Zandkreek	23				
ZL		Nadere onderzoeken dkr Zw-Vlaanderen	23				
ZL		<b>schuif van 2003 naar 2005 (korting in 2003)</b>	<b>-465</b>				
ZL		doorkijk saneringen		1.108	813	0	350
		<b>totaal ZL</b>	<b>1.053</b>	<b>1.108</b>	<b>813</b>	<b>0</b>	<b>350</b>

NB		nader bodemonderzoek 25 locaties	250				
		saneringsonderzoek en sanering		250	600	600	1.280
		<b>totaal NB</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>1.280</b>

LB		saneringsonderzoek en saneringen		75	300	300	925
		<b>totaal LB</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>925</b>

<b>totaal RWS</b>			<b>2.270</b>	<b>2.270</b>	<b>3.349</b>	<b>3.081</b>	<b>13.205</b>
<b>D2 reserve (+) / overprogrammering (-)</b>			<b>30</b>	<b>30</b>	<b>-1.049</b>	<b>-781</b>	<b>-10.905</b>
<b>Afspraak Bestuurskern</b>			<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>2.300</b>

RD	RW	Maatregel	2003	2004	2005	2006	2003-2006	na 2
NN	31	Waldwei, verbeteringsmaatregel	1.054				1.054	
		<b>totaal NN</b>	1.054	0	0	0	1.054	0

ON	12	grensovergang Oldenzaal, uitbreiding vrachtparkeren	230	910			1.140	
ON	50	verzorgingsplaats Zalkerbroek, uitbreiding vrachtpark	181				181	
		<b>totaal ON</b>	411	910	0	0	1.321	0

BD		bijzondere transporten	200	200			400	
		<b>totaal BD</b>	200	200	0	0	400	0

		<b>totaal RWS</b>	1.665	1.110	0	0	2.775	0
		D2 reserve (+) / overprogrammering (-)	1.735	2.290	3.400	3.400	10.825	
		Afspraak Bestuurskern	3.400	3.400	3.400	3.400	13.600	



## Bijlage 1.2: besparing als gevolg van gecoördineerde inkoop elektriciteit

dienstonderdeel	jaarlijkse besparing
RWS RD Noord-Nederland	€ 113.381
RWS RD Oost-Nederland	€ 332.906
RWS RD IJsselmeergebied	€ 177.665
RWS RD Utrecht	€ 373.516
RWS RD Noord-Holland	€ 1.011.385
RWS RD Zuid Holland	€ 916.468
RWS RD Zeeland	€ 620.877
RWS RD Noord Brabant	€ 354.117
RWS RD Limburg	€ 553.975
RWS RD Noordzee	€ 60.956
RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer	€ 50.698
RWS Bouwdienst	€ 97.597
RWS Dienst Weg- en Waterbouwkunde	€ 16.632
RWS Meetkundige Dienst	€ 54.929
RWS RIKZ	€ 76.782
RWS RIZA	€ 16.776
Projectgroep Hogesnelheidslijn	€ -
Bestuurskern Min. V&W	€ 223.840
Inspectie V&W, divisie Vervoer	€ -
Inspectie V&W, divisie Luchtvaart	€ -
Inspectie V&W, divisie Scheepvaart	€ -
Inspectie V&W, divisie Telecom	€ 15.673
KNMI	€ 77.056
Dienst Wegverkeer (RDW)	€ 154.770
TOTAAL	€ 5.300.000

Bovenstaande besparing is het totale inkoopvoordeel per dienst. Dit moet nog verdeeld worden over de natte en droge sector. Zonder nadere informatie is het geen slechte aanname om er van uit te gaan dat ca. 65% van de genoemde bedragen neer zal slaan in de droge sector.

		2003			2004			2005			2006			2007			2008	
	LUO/LS	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	voorstel	besl. '02
verkeersinformatiediensten (5)	?	661	650	0	661	650	0	661	650	0	661	650	0	661	650	0	650	0
file-arm wegbeheer (6)	?	1.275	1.000	0	1.181	800	0	709	800	0	709	800	0	709	800	0	800	0
simulatiemodellen (16)	?	803	700	0	803	700	0	803	500	0	803	500	0	803	500	0	500	0
verkeersbeheersingsdiensten (17)	?	283	500	0	283	500	0	283	500	0	283	500	0	283	500	0	500	0
mobiliteit en wegonderhoud (22)	?	567	550	0	567	550	0	567	550	0	567	550	0	567	550	0	550	0
inrichting en uitrusting HWN (24)	?	709	650	0	709	650	0	709	650	0	709	650	0	709	650	0	650	0
subtotaal 01.01.03		4.298	4.050	0	4.204	3.850	0	3.732	3.650	0	3.732	3.650	0	3.732	3.650	0	3.650	0
af: overplanning		645		0	631		0	560		0	560		0	560		0		0
totaal 01.01.03		3.653	4.050	0	3.573	3.850	0	3.172	3.650	0	3.172	3.650	0	3.172	3.650	0	3.650	0
beheer verkeersmanagement systemen (8)	?	4.960	5.000	0	5.102	5.250	0	5.291	5.550	0	5.480	5.900	0	5.669	6.300	0	6.750	0
Testcentrum VB (12)	?	3.708	3.565	0	3.708	3.565	0	3.897	3.745	0	3.897	3.745	0	3.897	3.745	0	3.745	0
subtotaal 01.01.04		8.668	8.565	0	8.810	8.815	0	9.188	9.295	0	9.377	9.645	0	9.566	10.045	0	10.495	0
af: overplanning		1.300		0	1.322		0	1.378		0	1.407		0	1.435		0		0
totaal 01.01.04		7.368	8.565	0	7.489	8.815	0	7.810	9.295	0	7.970	9.645	0	8.131	10.045	0	10.495	0



		2003			2004			2005			2006			2007			2.008	
	LS/LUO	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	voorstel	besl. '02
steunpunt conserveringskennis	LS	425	408	400	425	408	400		245	245		245	245		245	245	245	245
kunstwerken B&O-systematiek	LS	189	235	200	189	235	200	189	235	200	189	235	200	189	235	200	235	200
<b>Subtotaal</b>	<b>LS</b>	<b>614</b>	<b>643</b>	<b>600</b>	<b>614</b>	<b>643</b>	<b>600</b>	<b>189</b>	<b>480</b>	<b>445</b>	<b>189</b>	<b>480</b>	<b>445</b>	<b>189</b>	<b>480</b>	<b>445</b>	<b>480</b>	<b>445</b>
beheer B&O-methodieken	LUO	189	135	100	47	135	100	47	135	100	47	74	74	47	74	74	74	74
onderzoek en ontwikkeling B&O-producten	LUO	730	1.422	838	581	1.304	838	390	1.200	800	319	1.200	600	319	1.200	400	1.200	0
kunstwerken B&O-systematiek	LUO	189	325	160	189	300	160	94	150	160		0	145		0	140	0	0
<b>Subtotaal</b>	<b>LUO</b>	<b>1.108</b>	<b>1.882</b>	<b>1.098</b>	<b>817</b>	<b>1.739</b>	<b>1.098</b>	<b>531</b>	<b>1.485</b>	<b>1.060</b>	<b>366</b>	<b>1.274</b>	<b>819</b>	<b>366</b>	<b>1.274</b>	<b>614</b>	<b>1.274</b>	<b>74</b>
<b>subtotaal 01.01.03</b>		<b>1.722</b>	<b>2.525</b>	<b>1.698</b>	<b>1.431</b>	<b>2.382</b>	<b>1.698</b>	<b>720</b>	<b>1.965</b>	<b>1.505</b>	<b>555</b>	<b>1.754</b>	<b>1.264</b>	<b>555</b>	<b>1.754</b>	<b>1.059</b>	<b>1.754</b>	<b>519</b>
af: overplanning		258		170	215		170	108		151	83		126	83		106		52
<b>totaal 01.01.03</b>		<b>1.464</b>	<b>2.525</b>	<b>1.528</b>	<b>1.216</b>	<b>2.382</b>	<b>1.528</b>	<b>612</b>	<b>1.965</b>	<b>1.355</b>	<b>472</b>	<b>1.754</b>	<b>1.138</b>	<b>472</b>	<b>1.754</b>	<b>953</b>	<b>1.754</b>	<b>467</b>
I&A B&O kunstwerken	LS	968	1.041	1.041	732	484	484		400	400		400	400		400	400	400	400
BEHEER TISBO droog	LS	515	515	515	567	515	515	567	515	515	567	515	515	567	515	515	515	515
I&A opdrachtgeverschap	LS	883	2.924	2.924	883	3.194	3.194	883	3.234	3.234	883	2.524	2.524	883	2.524	2.524	2.524	2.524
energiecoördinatie	LS	624	599	599	624	599	599	624	599	599	624	599	599	624	599	599	599	599
materieel beheer opslag	LS	170	160	160	170	160	160	170	160	160	170	160	160	170	160	160	160	160
<b>Subtotaal</b>	<b>LS</b>	<b>3.160</b>	<b>5.239</b>	<b>5.239</b>	<b>2.976</b>	<b>4.952</b>	<b>4.952</b>	<b>2.244</b>	<b>4.908</b>	<b>4.908</b>	<b>2.244</b>	<b>4.198</b>	<b>4.198</b>	<b>2.244</b>	<b>4.198</b>	<b>4.198</b>	<b>4.198</b>	<b>4.198</b>
Ontwikkeling en implementatie TISBO	LUO	732	1.325	1.325	0	410	410											
problematiek stalen orthotrope bruggen*	LUO		700	700		700	700		700	350		700	0		700	0	700	0
zwaar transport **	LUO	307	200	200	94	200	200	94	200	0	94	200	0	94	200	0	200	0
<b>Subtotaal</b>	<b>LUO</b>	<b>1.039</b>	<b>2.225</b>	<b>2.225</b>	<b>94</b>	<b>1.310</b>	<b>1.310</b>	<b>94</b>	<b>900</b>	<b>350</b>	<b>94</b>	<b>900</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>900</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>0</b>
<b>subtotaal 01.01.04</b>		<b>4.199</b>	<b>7.464</b>	<b>7.464</b>	<b>3.070</b>	<b>6.262</b>	<b>6.262</b>	<b>2.338</b>	<b>5.808</b>	<b>5.258</b>	<b>2.338</b>	<b>5.098</b>	<b>4.198</b>	<b>2.338</b>	<b>5.098</b>	<b>4.198</b>	<b>5.098</b>	<b>4.198</b>
af: overplanning		630		746	461		626	351		526	351		420	351		420	765	420
<b>totaal 01.01.04</b>		<b>3.569</b>	<b>7.464</b>	<b>6.718</b>	<b>2.610</b>	<b>6.262</b>	<b>5.636</b>	<b>1.987</b>	<b>5.808</b>	<b>4.732</b>	<b>1.987</b>	<b>5.098</b>	<b>3.778</b>	<b>1.987</b>	<b>5.098</b>	<b>3.778</b>	<b>4.333</b>	<b>3.778</b>

\* definitieve toewijzing is afhankelijk van oplevering projectplan voor 15 oktober 2002

\*\* financiering in 2003 en 2004 uit budget verbeterwerken goederenvervoer

	LS/LUO	2003			2004			2005			2006			2007			2008	
Natuur & landschap	LS	1.194	489	489	1.203	550	567	856	661	543	821	766	548	695	816	548	816	523
Geluid, bodem, lucht	LS	1.315	592	592	1.395	615	605	1.390	625	605	1.016	585	555	804	595	555	605	555
Visie en milieubeleidscoördinatie	LS	184	66	66	60	70	70	200	70	70	200	70	70	200	70	70	70	70
Verhardingsconstructies	LS	1.244	865	865	1.314	1.362	865	1.314	1.362	865	1.314	1.362	865	1.314	1.362	865	1.362	865
Materiaalkunde onderbouw en funderingen	LS	334	1.107	1.107	355	1.107	1.107	355	1.107	900	355	1.107	900	355	1.107	900	1.107	900
Vlakheid en schadebeelden	LS	714	580	580	758	580	580	758	580	580	758	580	580	758	580	580	580	580
Wegbelasting en gladheidsbestrijding	LS	957	765	765	1.015	765	765	1.015	777	765	1.015	802	765	1.015	827	765	877	765
Gegevensbeheer en presentatie	LS	733	704	704	778	704	704	746	704	704	746	704	704	746	704	704	704	704
Vertegenwoordigingen	LS	1.819	1.477	1.477	1.929	1.477	1.477	1.929	1.477	1.477	1.929	1.477	1.477	1.929	1.477	1.477	1.477	1.477
Cornelus Lely Stichting (25)	LS	307	295	295	326	295	295	326	295	295	326	295	295	326	295	295	295	295
Wegbeheer	LS	831	799	799	882	799	799	882	799	799	882	799	799	882	799	799	799	799
Expertisecentrum B&O (25)	LS	472	454	454	501	454	454	501	454	454	501	454	454	501	454	454	454	454
Bobos (informatietechnologie)	LS	1.043	594	594	618	505	505	505	505	505	618	505	505	618	505	505	505	505
Beheersyst. geotechnisch grondond. + monitoring	LS		172	0														
Second opinions verhardingen	LS		290	290		290	145											
<b>Subtotaal</b>	<b>LS</b>	<b>11.147</b>	<b>9.249</b>	<b>9.077</b>	<b>11.134</b>	<b>9.573</b>	<b>8.938</b>	<b>10.777</b>	<b>9.416</b>	<b>8.562</b>	<b>10.481</b>	<b>9.506</b>	<b>8.517</b>	<b>10.143</b>	<b>9.591</b>	<b>8.517</b>	<b>9.651</b>	<b>8.492</b>
Natuur en Landschap	LUO		285	285		423	423		215	130		160	60		95	0	95	0
Geluid, bodem, lucht	LUO		298	298		272	272		277	247		330	230		345	131	335	80
Visie en milieubeleidscoördinatie	LUO		77	77		70	80		68	40		68	0		68	0	64	0
Asfalt	LUO	902	1.060	1.060	957	940	940	957	940	470	957	940	0	957	940	0	940	0
Beton	LUO	157	151	151	166	125	125	166	125	65	166	125	0	166	125	0	125	0
Verhardingsconstructies	LUO		331	331		318	318		318	160		318	0		318	0	318	0
Materiaalkunde Verhardingen en markeringen	LUO	451	433	433	478	367	367	478	367	185	478	367	0	478	367	0	367	0
Vlakheid en schadebeelden	LUO		106	106		290	290		70	35		570	500		570	500	70	0
Stroefheid en textuur	LUO	486	466	466	476	429	429	451	394	200	451	384	0	451	374	0	364	0
Wegbelasting en gladheidsbestrijding	LUO		154	154		154	154		154	80		154	0		154	0	154	0
Service Level Agreement	LUO		576	576		483	483		193	193								
Ontwikeling areaal weggegevens	LUO		700	0		700	0											
<b>Subtotaal</b>	<b>LUO</b>	<b>1.996</b>	<b>4.637</b>	<b>3.937</b>	<b>2.077</b>	<b>4.571</b>	<b>3.881</b>	<b>2.052</b>	<b>3.121</b>	<b>1.805</b>	<b>2.052</b>	<b>3.416</b>	<b>790</b>	<b>2.052</b>	<b>3.356</b>	<b>631</b>	<b>2.832</b>	<b>80</b>
<b>Subtotaal 01.01.03</b>		<b>13.143</b>	<b>13.886</b>	<b>13.014</b>	<b>13.211</b>	<b>14.144</b>	<b>12.819</b>	<b>12.829</b>	<b>12.537</b>	<b>10.367</b>	<b>12.533</b>	<b>12.922</b>	<b>9.307</b>	<b>12.195</b>	<b>12.947</b>	<b>9.148</b>	<b>12.483</b>	<b>8.572</b>
af: overplanning		1.971		1.301	1.982		1.282	1.924		1.037	1.880		931	1.829		915		857
<b>totaal 01.01.03</b>		<b>11.172</b>	<b>13.886</b>	<b>11.713</b>	<b>11.229</b>	<b>14.144</b>	<b>11.537</b>	<b>10.905</b>	<b>12.537</b>	<b>9.330</b>	<b>10.653</b>	<b>12.922</b>	<b>8.376</b>	<b>10.366</b>	<b>12.947</b>	<b>8.233</b>	<b>12.483</b>	<b>7.715</b>
Wegbelasting: vernieuwing GMS en handh. WIM	LUO	1.653	1.589	1.589	1.653	1.589	1.589	709	681	681	0	0	0	0	0	0	0	0
Wegbelasting: uitbreiding WIM-VID	LUO	0	991	0	0	1.000	0	0	5.000	0	0	5.000	0	0	5.000	0	0	0
<b>subtotaal 01.01.04</b>	<b>LUO</b>	<b>1.653</b>	<b>2.580</b>	<b>1.589</b>	<b>1.653</b>	<b>2.589</b>	<b>1.589</b>	<b>709</b>	<b>5.681</b>	<b>681</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
af: overplanning		248		159	248		159	106		68	0		0	0		0		0
<b>totaal 01.01.04</b>		<b>1.405</b>	<b>2.580</b>	<b>1.430</b>	<b>1.405</b>	<b>2.589</b>	<b>1.430</b>	<b>603</b>	<b>5.681</b>	<b>613</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



	LS/LUO	2003			2004			2005			2006			2007			2008	
		besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	voorstel	besl. '02
Geo-infovoorziening WB A&O GIS	LS	402	445	445	402	445	445	402	445	445	402	445	445	402	445	445	445	445
innovatie Kerngis	LS	213	253	253	213	353	353	213	353	353	213	151	151	213	151	151	151	151
subtotaal 01.01.03	LS	615	698	698	615	798	798	615	798	798	615	596	596	615	596	596	596	596
af: overplanning		92		70	92		80	92		80	92		60	92		60		60
totaal 01.01.03		523	698	628	523	798	718	523	798	718	523	596	536	523	596	536	596	536
archieftaken multimedia	LS	220	230	230	220	230	230	220	216	216	220	216	216	220	216	216	216	216
DTM i.k.v. loket-functie	LS	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Advies en onderzoek GIS	LS	354	341	341	354	341	341	354	341	341	354	341	341	354	341	341	341	341
Beheer DTB-wegen	LS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
registratie kabels en leidingen	LS	590	567	567	590	567	567	472	454	454	472	454	454	354	340	340	340	340
VICnet	LS	7.086	6.500	6.500	7.086	6.500	6.500	7.086	6.500	6.500	7.086	6.500	6.500	7.086	6.500	6.500	6.500	6.500
DMS	LS	3.191	2.400	2.400	3.008	2.400	2.400	924	2.400	2.400								
WTN	LS	342	329	329		329	329		329	329		329	329		329	329	329	329
Technisch beheer DVM-systemen	LS	1.417	440	440	1.417	440	440	1.417	440	440	1.417	440	440	1.417	440	440	440	440
bureau inter- en intranet	LS	1.124	1.728	1.124	1.124	1.728	1.124	1.124	1.728	1.124	1.124	1.728	1.124	1.124	1.728	1.124	1.728	1.124
ICT-strategie en beleidsadviesing	LS	2.242	1.027	1.027	2.242	1.017	1.017	2.242	1.044	1.044	2.242	1.057	1.057	2.242	902	902	902	902
Facilitering/adviesing corporate ICT	LS		1.354	1.354		1.354	1.354		1.367	1.354		1.366	1.354		1.354	1.354	1.400	1.354
V&W-net	LS	7.086	4.784	4.784	7.086	4.964	4.964	7.086	5.108	5.108	7.086	5.123	5.123	7.086	5.122	5.122	5.465	5.465
Herprofilingsprogramma DTM	LS	472	454	454	472	454	454	472	500	500	472	600	600	472	600	600	600	600
Programmabureau Kerngis	LS	224	224	224	224	224	224	224	224	224		224	224		224	224	224	224
Regievoering deformatiemetingen	LS	236	0	0	189	0	0	94	0	0	94	0	0	94	0	0	0	0
Subtotaal	LS	26.129	21.923	21.319	25.557	22.093	21.489	23.260	22.196	21.579	22.112	19.923	19.307	21.994	19.641	19.037	20.030	19.380
Ontwikkeling ARAN	LUO	47	50	50	24	23	23		23	0		23	0		23	0	23	0
Verder ontwikkelen DTM	LUO	132	46	46	97	46	46	49	46	46	26	25	25					
Initiële vulling DTB-wegen	LUO	2.586	4.235	4.235	2.586	4.249	4.249	2.586	4.249	4.249	2.586	4.164	2.000	2.586	3.000	0		
Implementatie Kerngis	LUO	2.421	2.276	2.276	2.421	2.276	2.276	248	370	370								
Subtotaal	LUO	5.186	6.607	6.607	5.128	6.594	6.594	2.883	4.688	4.665	2.612	4.212	2.025	2.586	3.023	0	23	0
subtotaal 01.01.04		31.315	28.530	27.926	30.685	28.687	28.083	26.143	26.884	26.244	24.724	24.135	21.332	24.580	22.664	19.037	20.053	19.380
af: overplanning		4.697		2.793	4.603		2.808	3.921		2.624	3.709		2.133	3.687		1.904		1.938
totaal 01.01.04		26.618	28.530	25.133	26.082	28.687	25.275	22.222	26.884	23.620	21.015	24.135	19.199	20.893	22.664	17.133	20.053	17.442

	LS/LUO		2003			2004			2005			2006			2007		2.008	
Arbeidsmarktcommunicatie	LS	2.598	2.496	2.500	2.598	2.496	2.500	2.598	2.496	2.500	2.598	2.496	2.500	2.598	2.496	2.500	2.496	2.500
Faciliteiten programmamanagement	LS	47	118	100	47	118	100	47	118	100	47	118	100	47	118	100	118	100
subtotaal	LS	2.645	2.614	2.600	2.645	2.614	2.600	2.645	2.614	2.600	2.645	2.614	2.600	2.645	2.614	2.600	2.614	2.600
Infraplan	LUO	319	307	300														
Audit B&O	LUO				236	236	236	142	142	142								
subtotaal	LUO	319	307	300	236	236	236	142	142	142	0	0	0	0	0	0	0	0
subtotaal 01.01.03		2.964	2.921	2.900	2.881	2.850	2.836	2.787	2.756	2.742	2.645	2.614	2.600	2.645	2.614	2.600	2.614	2.600
af: overplanning		445		290	432		284	418		274	397		260	397		260		260
totaal 01.01.03		2.519	2.921	2.610	2.449	2.850	2.552	2.369	2.756	2.468	2.248	2.614	2.340	2.248	2.614	2.340	2.614	2.340
Advisering PDG-HID gesprekken	LS	12	19	19	26	19	19	26	19	19	26	19	19	26	19	19	19	19
Advies- en proceskosten	LS	1.024	750	750	1.024	750	750	1.024	750	750	1.024	750	750	1.024	750	750	750	750
Afspraken NS aanraking infrastructuur	LS	196	149	149	196	153	149	196	159	149	196	162	149	196	172	149	172	149
Bewegwijzering ANWB	LS	4.799	3.917	3.917	4.799	4.059	3.917	4.799	4.200	3.917	4.799	4.342	3.917	4.799	4.483	3.917	4.483	3.917
Subsidie CROW	LS	896	755	755	896	755	755	896	755	755	896	755	755	896	755	755	755	755
Praatpalen ANWB	LS	32	9	9	32	9	9	32	9	9	32	9	9	32	9	9	9	9
Communicatie bij werkzaamheden	LS	0	50	50	0	48	48	0	48	48	0	48	48	0	48	48	48	48
Crisismanagement	LS	192	136	136	192	136	136	192	136	136	192	136	136	192	136	136	136	136
totaal 01.01.04	LS	7.151	5.785	5.785	7.165	5.929	5.783	7.165	6.076	5.783	7.165	6.221	5.783	7.165	6.372	5.783	6.372	5.783



## Adviesdienst Verkeer en Vervoer

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	4.050	3.850	3.650	3.650	3.650	3.650
Landelijk uitvoerend onderzoek	0	0	0	0	0	0
totaal	4.050	3.850	3.650	3.650	3.650	3.650
Besluit						
Landelijke systemen	0	0	0	0	0	0
Landelijk uitvoerend onderzoek	0	0	0	0	0	0
D2 reserve	-3.645	-3.645	-3.285	-3.285	-3.285	-3.285
totaal	3.645	3.645	3.285	3.285	3.285	3.285

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	8.565	8.815	9.295	9.645	10.045	10.495
Landelijk uitvoerend onderzoek	0	0	0	0	0	0
totaal	8.565	8.815	9.295	9.645	10.045	10.495
Besluit						
Landelijke systemen	0	0	0	0	0	0
Landelijk uitvoerend onderzoek	0	0	0	0	0	0
D2 reserve	-7.709	-7.934	-8.366	-8.681	-9.041	-9.446
totaal	7.709	7.934	8.366	8.681	9.041	9.446

## Bouwdienst

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	643	643	480	480	480	480
Landelijk uitvoerend onderzoek	1.882	1.739	1.485	1.274	1.274	1.274
totaal	2.525	2.382	1.965	1.754	1.754	1.754
Besluit						
Landelijke systemen	600	600	445	445	445	445
Landelijk uitvoerend onderzoek	1.098	1.098	1.060	819	614	74
Af: overplanning	170	170	151	126	106	52
totaal	1.528	1.528	1.355	1.138	953	467

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	5.239	4.952	4.908	4.198	4.198	4.198
Landelijk uitvoerend onderzoek	2.225	1.310	900	900	900	900
totaal	7.464	6.262	5.808	5.098	5.098	5.098
Besluit						
Landelijke systemen	5.239	4.952	4.908	4.198	4.198	4.198
Landelijk uitvoerend onderzoek	2.225	1.310	350	0	0	0
Af: overplanning	746	626	526	420	420	420
totaal	6.718	5.636	4.732	3.778	3.778	3.778

## Dienst Weg- en Waterbouwkunde

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	9.249	9.573	9.416	9.506	9.591	9.651
Landelijk uitvoerend onderzoek	4.637	4.571	3.121	3.416	3.356	2.832
totaal	13.886	14.144	12.537	12.922	12.947	12.483
Besluit						
Landelijke systemen	9.077	8.938	8.562	8.517	8.517	8.492
Landelijk uitvoerend onderzoek	3.937	3.881	1.805	790	631	80
Af: overplanning	1.301	1.282	1.037	931	915	857
totaal	11.713	11.537	9.330	8.376	8.233	7.715

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	0	0	0	0	0	0
Landelijk uitvoerend onderzoek	2.580	2.589	5.681	5.000	5.000	0
totaal	2.580	2.589	5.681	5.000	5.000	0
Besluit						
Landelijke systemen	0	0	0	0	0	0
Landelijk uitvoerend onderzoek	1.589	1.589	681	0	0	0
Af: overplanning	159	159	68	0	0	0
totaal	1.430	1.430	613	0	0	0

## Meetkundige Dienst

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	698	798	798	596	596	596
Landelijk uitvoerend onderzoek	0	0	0	0	0	0
totaal	698	798	798	596	596	596
Besluit						
Landelijke systemen	698	798	798	596	596	596
Landelijk uitvoerend onderzoek	0	0	0	0	0	0
Af: overplanning	70	80	80	60	60	60
totaal	628	718	718	536	536	536

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	21.923	22.093	22.196	19.923	19.641	20.030
Landelijk uitvoerend onderzoek	6.607	6.594	4.688	4.212	3.023	23
totaal	28.530	28.687	26.884	24.135	22.664	20.053
Besluit						
Landelijke systemen	21.319	21.489	21.579	19.307	19.037	19.380
Landelijk uitvoerend onderzoek	6.607	6.594	4.665	2.025	0	0
Af: overplanning	2.793	2.808	2.624	2.133	1.904	1.938
totaal	25.133	25.275	23.620	19.199	17.133	17.442

#### Hoofdkantoor

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	2.614	2.614	2.614	2.614	2.614	2.614
Landelijk uitvoerend onderzoek	307	236	142	0	0	0
totaal	2.921	2.850	2.756	2.614	2.614	2.614
Besluit						
Landelijke systemen	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600
Landelijk uitvoerend onderzoek	300	236	142			
Af: overplanning	290	284	274	260	260	260
totaal	2.610	2.552	2.468	2.340	2.340	2.340

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	5.785	5.929	6.076	6.221	6.372	6.372
Landelijk uitvoerend onderzoek						
totaal	5.785	5.929	6.076	6.221	6.372	6.372
Besluit						
Landelijke systemen	5.785	5.783	5.783	5.783	5.783	5.783
Landelijk uitvoerend onderzoek						
Af: overplanning	0	0	0	0	0	0
totaal	5.785	5.783	5.783	5.783	5.783	5.783

#### TOTAAL SD-en + HK

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	17.254	17.478	16.958	16.846	16.931	16.991
Landelijk uitvoerend onderzoek	6.826	6.546	4.748	4.690	4.630	4.106
totaal	24.080	24.024	21.706	21.536	21.561	21.097
Besluit						
Landelijke systemen	12.975	12.936	12.405	12.158	12.158	12.133
Landelijk uitvoerend onderzoek	5.335	5.215	3.007	1.609	1.245	154
Af: overplanning	-1.814	-1.830	-1.744	-1.908	-1.945	-2.056
totaal	20.124	19.981	17.156	15.675	15.348	14.343
D2 reserve t.b.v. LUO	0	143	2.968	4.449	4.776	5.781
totaal	20.124	20.124	20.124	20.124	20.124	20.124

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
Landelijke systemen	41.512	41.789	42.475	39.987	40.256	41.095
Landelijk uitvoerend onderzoek	11.412	10.493	11.269	10.112	8.923	923
totaal	52.924	52.282	53.744	50.099	49.179	42.018
Besluit						
Landelijke systemen	32.343	32.224	32.270	29.288	29.018	29.361
Landelijk uitvoerend onderzoek	10.421	9.493	5.696	2.025	0	0
Af: overplanning	-4.011	-4.341	-5.148	-6.128	-6.718	-7.088
totaal	46.775	46.058	43.114	37.441	35.736	36.449
D2 reserve t.b.v. LUO	0	718	3.661	9.334	11.040	10.326
totaal	46.775	46.775	46.775	46.775	46.775	46.775



### Bijlage 3: Vastgestelde uitgaven EBA's over de totale periode

nn	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	19.937	16.136	16.210	0	0	0	52.283
Bij: 4,1 % L+P compensat	817	662	665	0	0	0	2.144
Besluit 2002	20.754	16.798	16.875	0	0	0	54.427

on	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	13.884	0	0	0	0	0	13.884
Bij: 4,1 % L+P compensat	569	0	0	0	0	0	569
Besluit 2002	14.453	0	0	0	0	0	14.453

rdij	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	0	0	0	0	0	0	0
Bij: 4,1 % L+P compensat	0	0	0	0	0	0	0
Besluit 2002	0	0	0	0	0	0	0

ut	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	0	0	0	0	0	0	0
Bij: 4,1 % L+P compensat	0	0	0	0	0	0	0
Besluit 2002	0	0	0	0	0	0	0

nh	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	0	0	0	0	0	0	0
Bij: 4,1 % L+P compensat	0	0	0	0	0	0	0
Besluit 2002	0	0	0	0	0	0	0

zh	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	5.125	5.125	5.125	0	0	0	15.375
Bij: 4,1 % L+P compensat	210	210	210	0	0	0	630
Besluit 2002	5.335	5.335	5.335	0	0	0	16.005

zl	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	17.581	3.371	453	0	0	0	21.405
Bij: 4,1 % L+P compensat	721	138	19	0	0	0	878
Besluit 2002	18.302	3.509	472	0	0	0	22.283

nb	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	8.019	0	0	0	0	0	8.019
Bij: 4,1 % L+P compensat	329	0	0	0	0	0	329
Besluit 2002	8.348	0	0	0	0	0	8.348

lb	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	10.478	808	0	0	0	0	11.286
Bij: 4,1 % L+P compensat	430	33	0	0	0	0	463
Besluit 2002	10.908	841	0	0	0	0	11.749

rws totaal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Besluit 2001	75.024	25.440	21.788	0	0	0	122.252
Bij: 4,1 % L+P compensat	3.076	1.043	893	0	0	0	5.012
Besluit 2002	78.100	26.483	22.681	0	0	0	127.264

soort	locatie	route	baan	km_van	km_tot	maatregel	grootte knelpunt	effecten	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003-2008
							V		totaal	totaal	totaal	totaal	totaal	totaal	kosten
	Leeuwarden	WDF31I		42	42	reconstructie kruising dalweg 12	1	1	456						
						subtotaal NN			456						
						bij: 2,5% L+P compensatie 2000			11						
						bij: 4,1% L+P compensatie 2001			19						
						totaal NN			486						486
5%	Nijverdalen-Wierden	N35-A	0	36	44	aanleggen parallelweg	73	4	681						
						subtotaal ON			681						
						bij: 2,5% L+P compensatie 2000			17						
						bij: 4,1% L+P compensatie 2001			28						
						totaal ON			726						726
		DIV				verkeersveiligheid Rotterdam (p-inzet)		2	0	0					
		DIV				verkeersveiligheid Haaglanden (p-inzet)		2	1	1	1				
						subtotaal ZH			2	2	1				
						bij: 2,5% L+P compensatie 2000			0	0	0				
						bij: 4,1% L+P compensatie 2001			0	0	0				
						totaal ZH			2	2	1				5
15%	Geertuidenberg	27b	HRL/HRR	20	20	Aansl Geertuidenberg (aanleg rotonde)	10	3			299				
						subtotaal NB					299				
						bij: 2,5% L+P compensatie 2000					7				
						bij: 4,1% L+P compensatie 2001					12				
						totaal NB					319				319
blsp	Oosterland	N59		23	23	aanpassing aansluiting Blauwe keet	17	2		45	45	0			
5%	Terneuzen-Terhole	N61		26	40	ombouw naar gebiedsontsluitingsweg	14	4	499	1.811	1.111	1.929			
5%	Roofack-Schoondijke	N58		175	181	reconstructie roofack-schoondijke	8	7		2.472		6			
						subtotaal ZL			499	4.329	1.156	1.935			
						bij: 2,5% L+P compensatie 2000			12	108	29	48			
						bij: 4,1% L+P compensatie 2001			20	177	47	79			
						totaal ZL			532	4.615	1.233	2.063			8.442
						totaal		20	1.746	4.617	1.553	2.063	0	0	9.978



Aan  
Hoofdkantoor Rijkswaterstaat  
t.a.v. dhr. Ir. G. Blikman  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon  
drs. ing. A.J.T.M. Janssen  
Datum  
7 juni 2002  
Oms kenmerk  
  
Onderwerp  
Adviesgroep Verbeteringswerken  
Goederenvervoer

Doorkiesnummer  
010 282 5697  
Bijlage(n)  
1  
Uw kenmerk  
-  
Projectcode  
-

Geachte heer Blikman,

In mei 2002 heeft de adviesgroep verbeteringswerken goederenvervoer contact gehad over de ingediende voorstellen. De groep is dit jaar uitgebreid met de persoon van Henk Hofman en bestaat daarnaast uit Henk Visbeek, Aad de Jong en Pieter Boukema en ondergetekende

In afwijking tot voorgaande jaren heeft de adviesgroep gemeend om naast de specifieke advisering ook een aantal algemene punten over het voetlicht te moeten brengen. U treft deze in het laatste deel van het advies aan.

Voor wat betreft de procedure hopen we volgend jaar iets eerder inzicht te hebben in alle adviesaanvragen, al blijven we daarvoor afhankelijk van de aanvragers.

We gaan er vanuit dat de aanvragers van u bericht ontvangen over het al dan niet honoreren van het ingediende voorstel.

Bijgaand treft u de advisering aan.

Met vriendelijke groet,

Drs. Ing A.J.T.M. Janssen

## Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer

### Inleiding

Voor u ligt het advies van de Adviesgroep Goederenvervoer over een achttal aanvragen. Naast de inhoudelijke bespreking van de aanvragen treft u ook een overzicht aan van de financiële consequenties van de aanvragen in relatie tot de beoordeling van de adviesgroep. Maar nu eerst de aanvragen.

### Uitbreiding vrachtwagenparkeergelegenheid grensovergang Oldenzaal (RD Oost Nederland)

#### Kern van de aanvraag

Door het rijverbod voor vrachtverkeer op zon- en feestdagen in Duitsland ontstaat er grote drukte met name zaterdagochtend op de vrachtwagenparkeergelegenheid bij de grensovergang Oldenzaal. Herinrichting van het terrein vindt plaats, en gegeven de toename in vrachtverkeer over de weg de komende jaren is er een verzoek tot budgettaire ondersteuning voor de uitbreiding van het terrein met 50 vrachtwagenparkeerplaatsen.

#### Kern van het advies

Dit verzoek heeft de Adviesgroep Verbeteringswerken Goederenvervoer ook vorig jaar in behandeling gehad. De situatie is verslechterd en de argumentatie is deze keer completer is dan vorig jaar. Het advies is om de aanvraag in te willigen.

#### Achtergrond

Nieuw element in de aanvraag is de gestage groei van het probleem. Daarvoor is de Adviesgroep gevoelig.

Hoewel onduidelijk is hoe de kosten-baten analyse zal uitvallen is het eerstvolgende alternatief van een verzorgingsplaats en parkeerplaats op iets meer dan 40 km (Holten). Vrachtwagenchauffeurs zullen, als ze bij Oldenzaal de grens over komen, niet geneigd zijn om nog eens 40 km extra rijden. Gegeven deze constellatie zouden er in relatie tot rijtijdenwet en de verkeersveiligheid zorgwekkende situaties kunnen ontstaan. Daarom is de adviesgroep van mening dat dit verzoek gehonoreerd moet worden. Bovendien zal de situatie gegeven de groei van het vrachtverkeer niet verbeteren en waarschijnlijk alleen maar verergeren. Bij de Adviesgroep Goederenvervoer rijst, naar aanleiding van deze aanvraag, de vraag of er meer verzorgingsplaatsen nabij de grensovergangen zijn waar een zelfde problematiek speelt. Indien dat het geval is pleit de Adviesgroep voor een systematische inventarisatie van mogelijke problematiek en de ontwikkeling van heldere uitgangspunten om deze problematiek te benaderen.

#### Kosten

In 2003 budget nodig van 230.000 Euro

In 2004 budget nodig van 910.000 Euro

Totaal benodigd budget 1.140.000 Euro

### Verzorgingsplaats Zalkerbroek (RD Oost Nederland)

#### Kern van de aanvraag

Budgettaire ondersteuning voor uitbreiding van de parkeergelegenheid voor vrachtwagens bij de verzorgingsplaats Zalkerbroek, in het kader van de huidige capaciteitsproblemen die alleen maar groter worden door doortrekking van de N50 / RW 50.

#### Kern van het Advies

Aanvraag inwilligen omdat gebleken is dat binnen het project geen budget beschikbaar is en de problematiek reëel is. Overigens kan hiervan geen precedentwerking uitgaan naar toekomstige soortgelijke aanvragen.



## **Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer**

### Achtergrond

Binnen het project doortrekking Rijksweg 50 heeft men niet (kunnen) voorzien dat de toename in vrachtverkeer dermate groot zou zijn dat de uitbreiding van de verzorgingsplaats noodzakelijk is. Er is derhalve geen budget gereserveerd, maar het probleem is wel reëel. De uitbreiding past in de ROA richtlijn verzorgingsplaatsen, die aangeeft dat de weggebruiker elke 40 km in de gelegenheid moet worden gesteld om de reis te onderbreken.

### Kosten

Eenmalig budget nodig van 181.818 Euro in 2003

## **Uitbreiding vrachtwagenparkeergelegenheid A73 bij Haps (RD Oost Nederland)**

### Kern van de aanvraag

Op de parkeerplaats nabij Haps ontstaat materiele schade aan het wegmeubilair door een toename van o.a. het vrachtverkeer en de krap gedimensioneerde parkeerplaats. Door het capaciteitsgebrek is er ook sprake van onveilige situaties door wild-parkeren van vrachtauto's, met name in de nacht. Voorstel is om de parkeerplaats anders in te richten en uit te breiden.

### Kern van het advies

Aanvraag afwijzen, met als argument dat het niet om een specifiek goederenvervoerprobleem gaat, en dat het wild-parkeren in de nacht bij voorkeur opgelost moet worden op verzorgingsplaatsen, hetgeen deze parkeergelegenheid niet is.

### Achtergrond

Als hoofdprobleem van deze aanvraag ziet de Adviesgroep het wildparkeren, met name in de nacht. De oplossing daarvoor moet gezocht worden in het verzorgingsplaatsen beleid. De parkeerplaats bij Haps is geen verzorgingsplaats, want er is geen gelegenheid tot douchen, en ook is er geen restaurant. Indien er een oplossing gezocht wordt voor het nachtelijk parkeren, dan zal die met name gevonden moeten worden op de nabij gelegen verzorgingsplaatsen. De voorgestelde uitbreiding van parkeerplaatsen moet gezien worden in een totaalbeeld; van personenparkeerplaatsen én parkeerplaatsen voor het vrachtverkeer. Indien alleen laatstgenoemde parkeerplaatsen uitgebreid worden raakt het evenwicht zoek, en kunnen er onwenselijke situaties ontstaan (van bv. personenauto's die van vrachtwagenparkeerplaatsen gebruik maken), met alle gevolgen van dien.

### Kosten

Eenmalig budget nodig van 460.000 Euro in 2003

## **VRI's Zwolle-Noord (RD Oost Nederland)**

### Kern van de aanvraag

De afrit Zwolle-Noord van de A-28 komt uit op de gemeentelijke Centuurbaan; een 2 X 2 ontsluitingsweg met krappe middenberm. Vrachtauto's die linksaf moeten kunnen niet op die krappe middenberm terecht en zullen dus moeten wachten tot beide 2 X 2 stroken vrij zijn. Dit leidt tot zeer grote wachttijden en vergroting van de risico's die genomen worden. Financiële ondersteuning voor een VRI wordt daarom bepleit.

### Kern van het Advies

Aanvraag niet honoreren, omdat er sprake is van gedeeld belang van rijk en gemeente, en omdat oplossing van het probleem meer het personenverkeer dan het goederenvervoer dient. In een ander kader wel aandacht geven aan dit probleem, omdat de veiligheid wel in het geding is.

## **Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer**

### Achtergrond

Wat ook nog speelt is de opwaardering van de Centuurbaan van een 2 X 2 naar een 2 X 3 ontsluitingsweg. In dat kader is een eventuele oplossing zoals hier voorgesteld een tijdelijke oplossing. De gemeente Zwolle geeft aan niet te willen investeren in een VRI, en dit dus ook niet mee te nemen in de opwaardering van de Centuurbaan. Omdat het wel om een serieus veiligheidsprobleem gaat dat om een oplossing vraagt, is het voorstel van de adviesgroep dat er wel in een ander kader aandacht aan dit probleem gegeven wordt, en wellicht met name vanuit het oogpunt van verbeteringswerken op het gebied van veiligheid geagendeerd wordt. Tegelijkertijd lijkt het redelijk om ook een substantiële bijdrage te vragen aan de gemeente Zwolle

### Kosten

Eenmalig budget nodig van 640.000 Euro in 2003

## **Fileplan regio Rotterdam, onderdeel Hoogtemelding tunnels (RD Zuid Holland)**

### Kern van de aanvraag:

Zowel de Botlek als bij de Beneluxtunnel worden regelmatig afgesloten vanwege (vermoedelijk) te hoog beladen vrachtauto's. Dit veroorzaakt vertragingen. Er vindt een inventarisatie van de omvang van de problematiek en de oplossingen plaats. Het gaat hier om een 'vooraankondiging', nog geen concrete aanvraag voor budgettaire ondersteuning.

### Kern van het advies

In principe een positieve houding bij de adviesgroep ten aanzien van toekomstige aanvragen voor ondersteuning, met name die aanvragen waar ook een leereffect mogelijk is naar soortgelijke tunnel-situaties elders.

## **Fileplan regio Rotterdam, onderdeel Parkeerplaatsen A 20 (RD Zuid Holland)**

### Kern van de aanvraag

Subjectieve waarnemingen geven aan dat er op parkeerplaatsen Alkeet en Rijskade langs de A20 mogelijk kampen met onvoldoende opstelruimte voor vrachtauto's. Verzoek betreft budgettaire ondersteuning ten behoeve van een onderzoek gericht de grootte van het probleem en de mogelijke oplossingsrichtingen.

### Kern van het advies

Deze adviesaanvraag niet honoreren. In principe zou RWS-Zuid-Holland in staat moeten zijn om zelf op eenvoudige wijze de problematiek en de oplossingsrichtingen in kaart te brengen.

### Achtergrond

In de beleving van de projectgroep valt deze aanvraag in de categorie: "ook uit andere middelen te financieren". Bovendien zou toekenning van het meer helder krijgen van een probleem een precedent scheppen voor soortgelijke aanvragen waar het vermoeden bestaat van een probleem. Dat soort aanvragen zullen heel moeilijk te beoordelen zijn, maar ook moeilijk af te wijzen zijn als we deze aanvraag honoreren. Hoewel de "Uitgangspunten Beheerplannen Droog 2003-2008" de mogelijkheid openlaten van "voorbereiding van realisatie-projecten" (zie par. 6.3), gaat het hier om de voorbereiding van de voorbereiding van realisatiewerken. Dat lijkt iets te ver te gaan.

### Kosten

Eenmalig budget nodig van 10.000 Euro in 2003



## Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer

### Fileplan regio Rotterdam, onderdeel kruising weg en vaarweg (RD Zuid Holland)

#### Kern van de aanvraag

Een hoogtedetectiesysteem voor schepen om te bepalen of ze net wel, of net niet onder de Giessenbrug door kunnen. Regelmatig wordt de brug onnodig geopend terwijl het betreffende schip eigenlijk net wel onder de brug door had gekund. Het zekere wordt dan voor het onzekere genomen, maar dat leidt wel tot wachttijden bij het wegverkeer. Over de brug rijden dagelijks 110.000 voertuigen waarvan 17.000 vrachtauto's.

#### Kern van het advies

Advies aanhouden tot er meer duidelijkheid is over de volgende punten.

- In de aanvraag is nog onduidelijk bij hoeveel schepen per dag / week / maand er twijfel is of ze net wel of net niet onder de brug doorkunnen. Daarover moet helderheid komen.
- De verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid van RWS met betrekking tot dit systeem

#### Achtergrond van het advies

Bij deze aanvraag stuitte de Adviesgroep op een fundamenteel punt. Het gaat om het volgende. De effecten van deze maatregel zijn vooral voor het wegverkeer merkbaar, dwz voor vrachtverkeer, maar vooral ook voor het personenverkeer. Vraag is dus: is dit een maatregel "in het belang is van het vrachtverkeer", zoals één van de criteria luidt. In de beleving van de Adviesgroep wel, en wel om twee redenen. De eerste is dat er sprake is van substantieel vrachtverkeer op de betreffende route over de brug. De tweede reden is dat het vrachtvervoer over water geassocieerd wordt met het openthoudt van een open brug. En dat is niet goed voor het imago van de binnenvaart. Dus ook daar waar het vrachtvervoer een veroorzakende rol heeft ten aanzien van een problematiek dient het oplossen van het betreffende probleem het belang van het vrachtvervoer, zo is de redenering. De Adviesgroep vraagt zich af of de stuurgroep deze opvatting deelt.

Daarnaast nog een nadere toelichting op gewenste verhelderingen ten aanzien van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid. De gaat dan om de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid van RWS en van de schipper met betrekking tot de betrouwbaarheid van het hoogtedetectie-systeem, beslissingen over het openen dan wel onder de brug door varen en eventuele schade als gevolg van beslissingen.

#### Kosten

Eenmalig budget nodig van 650.000 Euro in 2003

### Verbeteringsmaatregel RW 31 "Waldwei" (RD Noord Nederland)

#### Kern van de aanvraag

RW 31 is in een dermate slechte staat dat er heel vaak onderhoud aan gepleegd moet worden, hetgeen regelmatig leidt tot sluiting van de complete weg. Er zijn plannen voor een ombouw van deze weg, maar die plannen zullen pas medio 2005 gerealiseerd zijn. De aanvraag is gericht op een maatregel die de weg tot 2005 onderhoudsvrij zou maken

#### Kern van het advies

Aanvraag honoreren. De maatregel voldoet aan de eisen van verbetering van de veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid. De eerlijkheid gebied te zeggen dat het voorstel voor een deel voldoet aan het belangrijkste criterium: overheersend belang van het goederenvervoer, hoewel het vrachtvervoer meer nog dan normaal, in belangrijke mate veroorzaker is van de zeer regelmatige onderhoudsbeurten.

#### Achtergrond

Het wegdek is dermate slecht dat onderhoud zeer frequent moet plaatsvinden, en het verkeer dan omgeleid wordt langs routes die minder geschikt zijn voor vrachtverkeer, en bovendien

#### Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer

voor het vrachtverkeer omrijden betekenen. Maar ook als de weg open is, is de veiligheid in het geding vanwege het slechte wegdek

De situatie is dermate nijpend dat, alhoewel al deze argumenten ook gelden voor het personenverkeer, toch positief geadviseerd is. Bovendien is het zware vrachtverkeer over de weg de allerbelangrijkste veroorzaker van de regelmatige onderhoudsbeurten, meer nog dan in normale situaties, omdat de weg in zo'n slechte toestand verkeert. Daarbij veroorzaakt het vrachtverkeer dat omgeleid wordt tijdens de frequente onderhoudsbeurten veel overlast. Ook hier weer de overweging, zoals eerder bij het hoogtesignaleringssysteem, dat niet alleen het criterium is of de oplossing ten behoeve is van het vrachtverkeer, maar ook in hoeverre het vrachtverkeer *bijdraagt aan een probleem*. Beide zijn namelijk aspecten van het uitgangspunt "belang van het vrachtverkeer".

##### Kosten

Eenmalig budget nodig van 1.054.000 Euro in 2003

#### Aanleg nieuwe parkeerplaats voor vrachtwagens langs de N259 (RD Noord Brabant)

##### Kern van de aanvraag

De kern van de aanvraag is financiële ondersteuning voor de aanleg van een nieuwe parkeerplaats voor vrachtverkeer langs de N259 in de gemeente Steenberghe, waar het ook mogelijk is om de belading van vrachtauto's te meten

##### Kern van het Advies

Niet honoreren, omdat er nog erg veel onduidelijkheden zijn.

##### Achtergrond

De onduidelijkheden waar in de kern van het advies over gesproken wordt, betreft vragen als "Heeft RWS beheer en onderhoud van de N259?, Vanuit welk oogpunt is parkeren langs de N259 ongewenst? Wat is er nu daadwerkelijk mis met het huidige parkeerterrein?" Het is nog niet duidelijk of RWS wellicht (onduidelijke) problemen van andere partijen moet gaan oplossen en financieren.

##### Kosten

Eenmalig Budget nodig van 55.000 Euro in 2003

#### A59 Aansluiting Waalwijk-Centrum, aanbrengen hoogtedetectiesysteem (RD Noord Brabant)

##### Kern van de aanvraag

Een hoogtedetectiesysteem om te voorkomen dat vrachtwagens bij de Hertog-Jantunnel onder de A59 schade rijden aan de tunnel.

##### Kern van het Advies

Aanhouden tot er nadere informatie is over een aantal onduidelijke punten

##### Achtergrond

De aanvraag geeft geen helder beeld over de gekozen oplossing in relatie tot de voorgestelde oplossing.

Zo is het onduidelijk wat de toegevoegde waarde van een elektronisch hoogtedetectiesysteem t.o.v. het huidige systeem. Ook nu wordt men immers gewaarschuwd. De vraag is dus of een hoogtedetectiesysteem een substantiële bijdrage levert in termen van gedrag, en waarom? De vraag is ook of er geen alternatieven zijn in de zin van een betere voorlichting/communicatie met transporteurs of ontvangers? Voor het beperkte aantal



## **Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer**

vrachtwagens dat hoger is dan 3,6 meter zijn er wellicht alternatieven die vlak in de buurt liggen.

Kortom nog te weinig gegevens om een goed oordeel te kunnen geven.

### Kosten

Eenmalig is een budget van 135.000 Euro nodig

## **Verbeteren hoogtedetectiesysteem Velsertunnel (RD Noord Holland)**

### Kern van de aanvraag

Het verbeteren van het hoogtedetectiesysteem zodanig dat de te hoog beladen vrachtauto's minder snel de tunnel zullen pakken, en dat de onterechte meldingen van 'te hoog beladen zijn' tot het verleden behoren.

### Kern van het advies

Aanhouden tot er nadere informatie beschikbaar is over onder andere kosten-baten, en bijdragen van andere partijen, en mogelijke alternatieven.

### Achtergrond

De aanvraag biedt voldoende aanknopingspunten voor een positieve instelling ten aanzien van oplossing van dit probleem.

Er zijn echter nog wel een aantal onduidelijke punten, zoals het aantal onterechte hoogtemeldingen door klapperende dekzeilen, het aantal te hoog beladen vrachtauto's, de kosten en de baten van het systeem, en mogelijke alternatieve oplossingen.

Tevens is de adviesgroep van mening dat het aanbeveling verdient om vooral die onderdelen van het systeem budgettair te ondersteunen die ook een uitstralings / leereffect kunnen hebben naar soortgelijke gevallen elders.

### Kosten

Eenmalig is een budget van 515.000 Euro nodig

## **Bijzondere transporten**

### Kern van de aanvraag

Ondersteuning voor de ontwikkeling van een systeem waarmee voertuigen ingedeeld kunnen worden in zodanige klassen, dat daarmee een vereenvoudigde vergunningverlening mogelijk is.

### Kern van het advies

Aanvraag honoreren met dien verstande dat voor 2003 en 2004 budget ter beschikking wordt gesteld. Daarna zou, afhankelijk van de evaluatie van het systeem ter vereenvoudiging, de financiering structureel geregeld moeten worden, hetzij vanuit RWS, hetzij vanuit DGG.

### Achtergrond

Relevantie van het project in termen van veiligheid, doorstroming en efficiënt goederenvervoer staat buiten kijf. Daarnaast voldoet dit project ook aan het criterium dat het op dit moment niet uit andere bronnen gefinancierd kan worden. De adviesgroep is van mening dat het vervolg van de pilot dermate belangrijk is, dat deze hoe dan ook zeker gesteld moet worden. Vandaar het advies om budget ter beschikking te stellen voor 2003 en 2004. Indien de evaluatie van het systeem aangeeft dat de beoogde effecten ook inderdaad gerealiseerd worden, wordt geadviseerd om de financiering structureel op te nemen in de begroting van hetzij DGG hetzij RWS, want de adviesgroep vindt dat het budget voor "Verbeteringswerken Goederenvervoer" in principe niet structureel belast zou mogen worden, omdat daarmee de ruimte voor andere projecten steeds kleiner wordt.

## Bijlage 4.4: Advies van de Adviesgroep Goederenvervoer

### Kosten

Over een periode van 6 jaar (2003 t/m 2008) wordt  $6 \times 200.000 = 1200.000$  Euro gevraagd

### Overzicht van alle aanvragen

Bijgaand is een totaaloverzicht van alle projecten met de financiële consequentie over meerdere jaren. Nog niet in dit overzicht gespecificeerd zijn de aangehouden projecten, waarvan er één uitkomt op 650.000 euro. Er zijn geen budgettaire consequenties voor 2003 en 2004. Eén en ander blijft ruim binnen het totaalbudget van 3.4 miljoen €.

De tabel laat zien dat het advies is om van alle voorstellen er vier in te willigen, vier af te wijzen en vier aan te houden. De budgettaire consequenties strekken zich uit tot 2005. Er is een relatief groot deel van de aanvragen die aangehouden wordt. Dat is niet wenselijk, en in een aantal gevallen ook niet nodig. Reeds in de "Uitgangspunten Beheersplannen Droog 2003-2008" is aangegeven dat conceptaanvragen tot 1 maart zouden kunnen worden ingeleverd, zodat de adviesgroep richting de aanvragen nog duidelijk kan maken welke informatie ontbreekt. Deze ontbrekende informatie kan dan in de definitieve aanvraag in mei worden meegenomen. Dit deel van de procedure zal sterker onder de aandacht moeten worden gebracht van de potentiële indieners van voorstellen, anders zal het aantal aanvragen dat 'aangehouden wordt' niet afnemen.

Tot slot nog een aantal overwegingen die de Adviesgroep Verbeteringswerken wil meegeven aan de Stuurgroep, en die voortkomen uit de bespreking van de voorstellen:

- Het ontwikkelen van een beleidslijn voor de kwaliteit van verzorgingsplaatsen nabij grensovergangen. De adviesgroep wil de stuurgroep in overweging geven om een dergelijke beleidslijn te ontwikkelen.
- Een soortgelijk advies zou ook kunnen gelden ten aanzien van de problematiek van hoogtedetectiesystemen bij tunnels
- Het criterium "belang voor het goederenvervoer" zoals aangegeven in "Uitgangspunten Beheersplannen Droog 2003-2008". Het is bij dit criterium ook denkbaar dat niet alleen het profijtbeginsel voor het vrachtverkeer als uitgangspunt dient, maar ook de mate waarin het vrachtverkeer bijdraagt aan het ontstaan van een probleem.



## Bijlage 4.4: advies van de Adviesgroep Goederenvervoer

[illegible]

Bijlage 6.1: vergelijking variabeel onderhoud: aanvraag 2001 vs aanvraag 2002

Instandhouding variabeel	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Voorstel RD's mei 2001	397.636	278.019	281.936	239.691	302.344	195.620		1.695.246
Voorstel RD's mei 2002		394.821	415.037	304.088	257.310	335.390	219.420	1.926.066

	mei-01	mei-02	verschil	percentage
Noord-Nederland	149.721	147.620	-2.101	-1%
Oost-Nederland	241.491	386.130	144.639	60%
IJsselmeergebied	71.212	63.646	-7.566	-11%
Utrecht	128.170	146.305	18.135	14%
Noord-Holland	296.728	447.049	150.321	51%
Zuid-Holland	250.722	192.021	-58.701	-23%
Zeeland	73.241	81.313	8.072	11%
Noord-Brabant	301.548	291.374	-10.174	-3%
Limburg	182.413	170.608	-11.805	-6%

Oost-Nederland	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
mei-01	40.047	46.709	41.336	34.838	47.061	31.500		241.491
mei-02		63.694	52.467	40.921	39.956	114.755	74.337	386.130

Noord-Holland	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
mei-01	60.990	49.830	45.000	35.557	49.567	55.784		296.728
mei-02		73.551	103.998	86.183	70.376	73.782	39.159	447.049

Zuid-Holland	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
mei-02		65.118	74.647	26.414	16.240	4.010	5.592	192.021



RD	ID	locatie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
NN	geen								
		totaal NN	0	0	0	0	0	0	0

ON	62200461				341				
	62200459				170				
	62200462				336				
	62200460				170				
	62200464						284		
	62200463					291			
	62900353				395				
	62900355						1.558		
	62900358				198				
	62900376							1.650	
	64300195			145					
		totaal ON	0	145	1.610	291	1.842	1.650	5.538

YG	61700102			50					
	61700219				18				
	61700222					19			
	61700220				18				
	61700103		47						
		totaal YG	47	50	36	19	0	0	152

UT	99400013	Eemakker	1.045	978	163	163	163	163	2.675
		totaal UT	1.045	978	163	163	163	163	2.675

NH	42000650		908						
	42000651		1.361						
		totaal NH	2.269	0	0	0	0	0	2.269

ZH	42400274	De Andel	53	290	3264				3.607
	42400290	Rijnsburg		101	108	1525			1.734
		totaal ZH	53	391	3.372	1.525	0	0	5.341

ZL	geen								
		totaal ZL	0	0	0	0	0	0	0

NB	58100668	rw 2		935					935
	58100667	rw 2		878					878
	58000747	rw 16	386						386
	58000724	rw 16		520					520
	58000768	rw 50		118					118
	58000769	rw 50		118					118
	58000726	rw 58		75					75
	58100666	rw 67		247					247
	58100665	rw 67		1.321					1.321
	58100663	rw 67	1.470	5					1.475
		totaal NB	1.856	4.217	0	0	0	0	6.073

LB	53900755	Deersel		1.442					1.442
	53900756	Grensemlacement Venlo		2.399					2.399
		totaal LB	0	3.841	0	0	0	0	3.841

totaal Nederland	5.270	9.622	5.181	1.998	2.005	1.813	25.889
------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
totaal sd-en en HK	24.080	24.024	21.706	21.536	21.561	21.097
totaal rd's	12.109	12.003	11.552	11.484	11.457	11.458
totaal	36.189	36.027	33.258	33.020	33.018	32.555
Beschikbaar (OB 2003)	29.527	30.336	30.242	29.881	29.895	29.895
Besluit						
totaal sd-en en HK	20.124	20.124	20.124	20.124	20.124	20.124
totaal rd's	9.400	9.400	9.400	9.400	9.400	9.400
sluitpost: D2 reserve	3	812	718	357	371	371
totaal	29.527	30.336	30.242	29.881	29.895	29.895

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002						
totaal sd-en en HK	52.924	52.282	53.744	50.099	49.179	42.018
totaal rd's	670.675	708.436	603.178	635.384	697.880	591.549
totaal	723.599	760.718	656.922	685.483	747.059	633.567
Beschikbaar (OB 2003)	529.402	547.676	588.302	587.446	609.892	609.892
Besluit						
totaal sd-en en HK	46.775	46.775	46.775	46.775	46.775	46.775
Instandhouding vast rd's	221.810	221.143	220.497	220.487	220.487	220.487
Veiligheid rd's	9.775	9.346	4.248	3.397	3.402	0
Leefbaarheid rd's	8.911	8.966	8.131	7.769	4.544	7.022
Goederenvervoer rd's	1.465	910	0	0	0	0
sluitpost: Instandhouding variabel rd's	240.666	260.536	308.651	309.018	334.684	335.608
totaal	529.402	547.676	588.302	587.446	609.892	609.892

uitwerking Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)						
totaal	394.821	415.037	304.088	257.310	335.390	219.420
beschikbaar planjaar 1 t/m 4	240.666	260.536	308.651	309.018		
Afhechtbrief 2001	228.285	267.845	317.221	361.395		
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0		
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief)	12.382	-7.309	-8.570	-52.378		
beschikbaar planjaar 5 en 6					334.684	335.608
rest planjaar 1	154.155					
claim planjaar 2 + rest planjaar 1		569.192				
rest planjaar 2		308.656				
claim planjaar 3 + rest planjaar 2			612.744			
rest planjaar 3			304.093			
claim planjaar 4 + rest planjaar 3				561.403		
rest planjaar 4				252.385		
claim planjaar 5 + rest planjaar 4					587.775	
rest planjaar 5					253.092	
claim planjaar 6 + rest planjaar 5						472.512
rest planjaar 6						136.904
percentage beschikbaar	61	46	50	55	57	71



01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600
Afhechtbrief 2001	1.240	1.240	1.240	1.240	1.240	1.240
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	51	51	51	51	51	51
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	1.291	1.291	1.291	1.291	1.291	1.291

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	26.542	25.708	26.105	25.667	25.173	24.938
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	19.821	19.821	19.821	19.821	19.821	19.821
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	813	813	813	813	813	813
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	20.634	20.634	20.634	20.634	20.634	20.634
inkomsten schaderijdingen (2001)	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	2.087	2.087	2.087	2.087	2.087	2.087
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	23.921	23.921	23.921	23.921	23.921	23.921

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	12.605	20.840	13.950	100.500	97.800	107.600
Besluit 2000	486	0	0	0	0	0
Besluit 2001	0	0	0	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	486	0	0	17	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	531	856	464	528	95	0
Afhechtbrief 2001	250	427	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	531	764	383	492	181	0
Besluit	531	764	383	492	181	0

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	1.054					
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	1.054	0	0	0	0	0
Besluit	1.054	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	36.093	32.124	26.098	13.360	30.459	9.486
Afhechtbrief 2001	30.124	20.315	24.087	27.123	20.745	20.745
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0		
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	1.634	-554	-651	-3.931		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	31.757	19.760	23.436	23.192		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					22.769	18.967
Besluit zonder verrekening overprogrammering					22.769	18.967
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-694	-1.348			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-2.450	-3.676		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	-2.702	-811		2.702	811	
Besluit	29.056	18.256	19.638	22.218	23.580	18.967

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	75.771	79.528	66.617	140.055	153.527	142.024
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	50.680	40.562	43.908	46.945	40.566	40.566
Besluit	55.048	42.940	43.941	46.648	48.060	42.888

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	2.160	2.290	2.155	2.173	2.213	2.180
Afhechtbrief 2001	1.172	1.172	1.172	1.172	1.172	1.172
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	48	48	48	48	48	48
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	1.220	1.220	1.220	1.220	1.220	1.220

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	36.373	36.373	36.373	36.373	36.373	36.373
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	32.218	32.218	32.218	32.218	32.218	32.218
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	1.321	1.321	1.321	1.321	1.321	1.321
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	33.539	33.539	33.539	33.539	33.539	33.539
inkomsten schaderijdingen (2001)	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	0	0	0	0	0	0
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	36.039	36.039	36.039	36.039	36.039	36.039

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	2.562	11.069	6.577	8.930	7.133	8.137
Besluit 2000	726	0	0	0	0	0
Besluit 2001	1.316	659	1.582	472	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	2.042	659	1.582	489	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	3.516	620	2.207	6.237	8.272	14.740
Afhechtbrief 2001	2.116	778	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	2.082	700	450	730	470	620
Besluit	2.082	700	450	730	470	620

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	1.512	910				
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	411	910	0	0	0	0
Besluit	411	910	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	63.694	52.467	40.921	39.956	114.755	74.337
Afhechtbrief 2001	31.668	36.354	44.579	54.340	47.095	47.095
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	1.718	-992	-1.204	-7.876		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	33.386	35.362	43.375	46.464		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					87.237	99.654
Besluit zonder verrekening overprogrammering					87.237	99.654
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-1.157	-2.246			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-2.269	-3.403		
Bij/Af: kasschuif UT en NB				0	0	
Besluit	33.386	34.205	38.860	43.061	87.237	99.654

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	106.145	100.529	86.078	91.496	166.533	133.587
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	66.729	69.351	76.798	86.558	79.313	79.313
Besluit	73.961	72.513	76.931	80.320	124.124	136.314

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid



01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	208	208	208	208	208	208
Afhechtbrief 2001	200	200	200	200	200	200
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	8	8	8	8	8	8
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	208	208	208	208	208	208

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	7.592	7.500	7.631	7.541	7.814	7.569
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	7.066	7.066	7.066	7.066	7.066	7.066
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	290	290	290	290	290	290
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	7.356	7.356	7.356	7.356	7.356	7.356
inkomsten schaderijdingen (2001)	400	400	400	400	400	400
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	0	0	0	0	0	0
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	7.756	7.756	7.756	7.756	7.756	7.756

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	200	975	975	0	0	0
Besluit 2000	0	0	0	0	0	0
Besluit 2001	293	0	0	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	293	0	0	17	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	350	455	285	270	270	0
Afhechtbrief 2001	71	71	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	180	270	460	425	0	0
Besluit	180	270	460	425	0	0

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)						
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	16.748	11.541	17.224	8.510	3.196	6.427
Afhechtbrief 2001	7.534	12.619	17.032	13.471	12.156	12.156
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	409	-344	-460	-1.952		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	7.942	12.275	16.572	11.518		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					5.074	7.290
Besluit zonder verrekening overprogrammering					5.074	7.290
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		0	0			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-182	-272		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	-676	-504		676	504	
Besluit	7.267	11.771	16.390	11.922	5.578	7.290

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	24.890	20.471	26.115	16.321	11.280	13.996
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	14.671	19.757	24.098	20.537	19.223	19.223
Besluit	15.496	19.797	24.606	20.120	13.712	15.046

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	678	678	678	678	678	678
Afhechtbrief 2001	651	651	651	651	651	651
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	27	27	27	27	27	27
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	678	678	678	678	678	678

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	20.037	20.038	23.617	23.735	23.913	24.003
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	17.251	17.251	17.251	17.251	17.251	17.251
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	707	707	707	707	707	707
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	17.959	17.959	17.959	17.959	17.959	17.959
inkomsten schaderijdingen (2001)	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	1.587	1.587	1.400	1.400	1.400	1.400
landelijke taken	637	637	450	450	450	450
Besluit	21.883	21.883	21.509	21.509	21.509	21.509

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	0	0	0	0	0	0
Besluit 2000	0	0	0	0	0	0
Besluit 2001	0	0	0	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	0	0	0	17	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	364	1.855	3.788	541	200	1.622
Afhechtbrief 2001	252	290	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	208	686	3.045	168	76	1.710
Besluit	208	686	3.045	168	76	1.710

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)						
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	29.008	32.487	23.766	20.295	21.025	19.724
Afhechtbrief 2001	14.927	17.322	23.454	28.876	28.429	28.429
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	810	-473	-634	-4.185		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	15.736	16.849	22.820	24.691		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					26.469	28.226
Besluit zonder verrekening overprogrammering					26.469	28.226
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-380	-738			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-1.888	-2.831		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	10.000	10.000		-10.000	-10.000	
Besluit	25.736	26.469	20.194	11.860	16.469	28.226

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	49.409	54.380	51.171	44.571	45.138	45.349
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	32.430	34.863	40.705	46.128	45.680	45.680
Besluit	47.827	49.038	44.748	33.554	38.431	51.444

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid



01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	1.930	1.930	1.930	1.930	1.930	1.930
Afhechtbrief 2001	1.930	1.930	1.930	1.930	1.930	1.930
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	79	79	79	79	79	79
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	2.009	2.009	2.009	2.009	2.009	2.009

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	33.318	33.318	33.318	33.318	33.318	33.318
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	29.414	29.414	29.414	29.414	29.414	29.414
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	1.206	1.206	1.206	1.206	1.206	1.206
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	30.620	30.620	30.620	30.620	30.620	30.620
inkomsten schaderijdingen (2001)	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	34.820	34.820	34.820	34.820	34.820	34.820

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	2.322	2.212	728	687	1.362	1.361
Besluit 2000	0	0	0	0	0	0
Besluit 2001	2.839	47	47	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	2.839	47	47	17	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	7.192	5.698	5.676	119	39	1.020
Afhechtbrief 2001	45	272	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	879	417	175	634	100	0
Besluit	879	417	175	634	100	0

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	243	272				
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	73.551	103.998	86.183	70.376	73.782	39.159
Afhechtbrief 2001	48.278	39.058	41.277	54.970	62.483	62.483
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	2.618	-1.066	-1.115	-7.967		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	50.896	37.992	40.161	47.003		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					132.010	98.717
Besluit zonder verrekening overprogrammering					132.010	98.717
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-1.736	-3.369			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			0	0		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	-7.170	-3.010		7.170	3.010	
Besluit	43.726	33.246	36.792	54.174	135.020	98.717

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	116.383	145.226	125.905	104.500	108.501	74.858
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	77.736	68.744	70.690	84.384	91.897	91.897
Besluit	82.264	68.530	71.834	89.644	170.318	133.537

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	1.018	1.018	1.018	1.018	1.018	1.018
Afhechtbrief 2001	1.019	1.019	1.019	1.019	1.019	1.019
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	42	42	42	42	42	42
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	1.061	1.061	1.061	1.061	1.061	1.061

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	38.201	38.201	38.201	38.201	38.201	38.201
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	39.767	39.767	39.767	39.767	39.767	39.767
inkomsten schaderijdingen (2001)	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	2.080	2.080	2.080	2.080	2.080	2.080
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	44.247	44.247	44.247	44.247	44.247	44.247

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	1.754	2.173	20.770	7.460	4.617	63
Besluit 2000	2	2	1	0	0	0
Besluit 2001	51	1.138	240	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	53	1.140	241	17	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	927	1.059	563	2.932	1.482	188
Afhechtbrief 2001	170	423	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	508	473	456	482	621	1.325
Besluit	508	473	456	482	621	1.325

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	660					
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	65.118	74.647	26.414	16.240	- 4.010	5.592
Afhechtbrief 2001	36.236	51.642	57.937	40.576	28.973	28.973
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	1.965	-1.409	-1.565	-5.881		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	38.201	50.232	56.371	34.695		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					3.946	6.091
Besluit zonder verrekening overprogrammering					3.946	6.091
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-1.446	-2.808			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-4.198	-6.296		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	-3.250	-2.061		3.250	2.061	
Besluit	34.951	46.725	49.365	31.649	6.007	6.091

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	112.799	122.879	92.747	71.632	55.109	50.843
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	74.608	90.268	96.138	78.776	67.174	67.174
Besluit	79.759	92.585	94.309	76.395	51.253	51.663

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid



01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	925	940	815	685	685	685
Afhechtbrief 2001	645	645	645	645	645	645
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	26	26	26	26	26	26
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	671	671	671	671	671	671

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	10.695	9.370	9.065	9.015	8.915	8.885
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	8.138	8.150	7.889	7.880	7.880	7.880
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	334	334	323	323	323	323
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	8.471	8.485	8.212	8.203	8.203	8.203
inkomsten schaderijdingen (2001)	500	500	500	500	500	500
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	680	0	0	0	0	0
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	9.651	8.985	8.712	8.703	8.703	8.703

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	2.039	5.480	1.872	2.980	1.272	1.257
Besluit 2000	532	4.615	1.233	2.063	0	0
Besluit 2001	444	425	47	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	976	5.040	1.280	2.080	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	1.654	1.786	550	260	100	105
Afhechtbrief 2001	250	318	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	1.189	1.593	913	365	0	0
Besluit	1.189	1.593	913	365	0	0

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)						
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
/oorstel dienst mei 2002 (BDP)	17.529	13.742	11.105	13.758	14.480	10.699
Afhechtbrief 2001	11.658	10.477	11.458	13.092	14.935	14.935
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	632	-286	-310	-1.897		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	12.291	10.191	11.148	11.195		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					14.684	15.486
Besluit zonder verrekening overprogrammering					14.684	15.486
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-890	-1.728			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-658	-987		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	-1.046	-418		1.046	418	
Besluit	11.245	8.883	8.762	11.253	15.102	15.486

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	31.917	30.378	22.592	26.013	24.767	20.946
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	20.578	23.560	20.580	23.035	22.815	22.815
Besluit	23.061	24.501	19.668	22.401	24.183	24.189

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	1.769	1.769	1.769	1.769	1.769	1.769
Afhechtbrief 2001	1.395	1.395	1.395	1.395	1.395	1.395
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	57	57	57	57	57	57
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	1.452	1.452	1.452	1.452	1.452	1.452

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	34.447	33.470	33.681	33.679	33.529	33.930
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	22.759	22.759	22.759	22.759	22.759	22.759
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	933	933	933	933	933	933
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	23.692	23.692	23.692	23.692	23.692	23.692
inkomsten schaderijdingen (2001)	3.100	3.100	3.100	3.100	3.100	3.100
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	0	0	0	0	0	0
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	26.792	26.792	26.792	26.792	26.792	26.792

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	2.442	2.089	2.177	1.984	657	300
Besluit 2000	0	0	319	0	0	0
Besluit 2001	2.383	1.751	779	709	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	2.383	1.751	1.098	726	378	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	4.725	6.213	5.648	6.123	5.047	5.529
Afhechtbrief 2001	1.997	2.755	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	2.386	3.218	1.769	623	2.096	2.644
Besluit	2.386	3.218	1.769	623	2.096	2.644

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	190					
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	58.719	63.946	40.310	51.184	45.490	31.725
Afhechtbrief 2001	29.385	47.487	53.255	85.072	59.155	59.155
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	1.594	-1.296	-1.439	-12.330		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	30.979	46.191	51.817	72.742		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					32.980	40.247
Besluit zonder verrekening overprogrammering					32.980	40.247
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-1.157	-2.246			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-2.269	-3.403		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	6.500	-1.895		-6.500	1.895	
Besluit	37.479	43.138	47.302	62.839	34.876	40.247

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	100.333	105.718	81.816	92.970	84.723	71.484
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	54.141	73.000	76.333	107.830	81.914	81.914
Besluit	69.040	74.899	76.960	90.980	64.141	69.683

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid



01.01.03 <i>Voorb.</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	1.821	1.570	1.379	1.423	1.356	1.390
Afhechtbrief 2001	778	778	778	778	778	778
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	32	32	32	32	32	32
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	810	810	810	810	810	810

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	16.191	16.191	16.191	16.191	16.191	16.191
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	13.738	13.738	13.738	13.738	13.738	13.738
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	563	563	563	563	563	563
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	14.301	14.301	14.301	14.301	14.301	14.301
inkomsten schaderijdingen (2001)	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	0	0	0	0	0	0
landelijke taken	0	0	0	0	0	0
Besluit	16.701	16.701	16.701	16.701	16.701	16.701

<b>Veiligheid</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	720	726	0	0	0	0
Besluit 2000	0	0	0	0	0	0
Besluit 2001	703	709	0	0	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	17	378	0
Besluit	703	709	0	17	378	0

<b>Leefbaarheid</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	1.756	2.325	1.879	8.004	3.918	0
Afhechtbrief 2001	836	604	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	948	845	480	3.850	1.000	723
Besluit	948	845	480	3.850	1.000	723

<b>Goederenvervoer</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)						
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Besluit	0	0	0	0	0	0

<b>Instandhouding variabel</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	34.361	30.085	32.067	23.631	28.193	22.271
Afhechtbrief 2001	18.475	32.572	44.143	43.875	25.362	25.362
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	1.002	-889	-1.193	-6.359		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	19.477	31.683	42.951	37.516		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					9.515	20.929
Besluit zonder verrekening overprogrammering					9.515	20.929
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-1.736	-3.369			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-2.133	-3.199		
Bij/AF: kasschuif UT en NB	-1.657	-1.300		1.657	1.300	
Besluit	17.820	28.647	37.449	35.974	10.815	20.929

<b>Totaal 01.01.04</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	53.028	49.327	50.137	47.826	48.302	38.462
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	33.049	46.913	57.881	57.612	39.099	39.099
Besluit	36.172	46.902	54.630	56.542	28.894	38.353

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid

01.01.03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002	12.109	12.003	11.552	11.484	11.457	11.458
Afhechtbrief 2001	9.030	9.030	9.030	9.030	9.030	9.030
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	370	370	370	370	370	370
1) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Besluit	9.400	9.400	9.400	9.400	9.400	9.400

01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Instandhouding vast</b>						
Voorstel dienst mei 2002	230.195	226.968	230.981	230.519	230.226	230.207
Afhechtbrief 2001 (basis kental)	188.606	188.618	188.357	188.348	188.348	188.348
Bij: 4,1 % L+P compensatie 2001	7.733	7.733	7.723	7.722	7.722	7.722
2) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
Afhechtbrief 2002 (basiskental 2002)	196.339	196.352	196.080	196.070	196.070	196.070
inkomsten schaderijdingen (2001)	16.100	16.100	16.100	16.100	16.100	16.100
bijzonder onderhoud /ov. vaste inkomsten	8.734	8.054	7.867	7.867	7.867	7.867
landelijke taken	637	637	450	450	450	450
Besluit	221.810	221.143	220.497	220.487	220.487	220.487

Veiligheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	24.644	45.564	47.049	122.541	112.841	118.718
Besluit 2000	1.746	4.617	1.553	2.063	0	0
Besluit 2001	8.029	4.729	2.695	1.181	0	0
3) Toekenning knelpunten	0	0	0	153	3.402	0
Besluit	9.775	9.346	4.248	3.397	3.402	0

Leefbaarheid	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	21.015	20.867	21.060	25.014	19.423	23.204
Afhechtbrief 2001	5.987	5.938	0	0	0	0
4) Advies BROM / OGBA (pp 2001)	8.911	8.966	8.131	7.769	4.544	7.022
Besluit	8.911	8.966	8.131	7.769	4.544	7.022

Goederenvervoer	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	3.659	1.182	0	0	0	0
Afhechtbrief 2001	0	0	0	0	0	0
5) Advies Adviesgroep Goederenvervoer	1.465	910	0	0	0	0
Besluit	1.465	910	0	0	0	0

Instandhouding variabel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	394.821	415.037	304.088	257.310	335.390	219.420
Afhechtbrief 2001	228.285	267.845	317.221	361.395	299.333	299.333
6) Toekenning knelpunten	0	0	0	0	0	0
resteert te verdelen (+/-; obv afhechtbrief; zie bijlage 1)	12.382	-7.309	-8.570	-52.378		
Besluit zonder verrekening overprogrammering	240.666	260.536	308.651	309.018		
Naar rato beschikbaar 2005-2008					334.684	335.608
Besluit zonder verrekening overprogrammering					334.684	335.608
AF: Overprogrammering 2001 (2004 34% 2005 66%)		-9.196	-17.852			
AF: Overprogrammering 2002 (2004 40% 2005 60%)			-16.047	-24.067		
Bij/Af: kasschuif UT en NB	0	0		0	0	
Besluit	240.666	251.340	274.751	284.951	334.684	335.608

Totaal 01.01.04	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorstel dienst mei 2002 (BDP)	670.675	708.436	603.178	635.384	697.880	591.549
Afhechtbrief 2001 (ex. schaderijdingen + b.o.)	424.623	467.018	507.131	551.806	487.681	487.681
Besluit	482.627	491.705	507.627	516.604	563.117	563.117

nb: het 'voorstel dienst' voor Goederenvervoer is in de programmering opgenomen bij Instandhouding of Bereikbaarheid



Bijlage 8.1: Programma AVV (bedragen in kEuro's, prijspeil 2001

	LUO/LS	2003			2004			2005			2006			2007			2008	
		besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	voorstel	besl. '02
Aanleg																		
verk.kundige spec. weginfra (23)	LUO		650	650		650	520		650	390		650	260		650	130	650	0
Wegen naar de Toekomst (28) *)	LUO		2.366	*)		2.366	*)		2.366	*)		2.366	*)		2.366	*)	2.366	*)
totaal aanleg IF 01.01.02 incl. WnT		0	3.016		0	3.016		0	3.016		0	3.016		0	3.016		3.016	
totaal aanleg excl. WnT			650	650		650	520		650	390		650	260		650	130	650	0
Overplanning				-65			-125			0			0			0		0
totaal aanleg IF 01.01.02 excl. WnT		0	650	585	0	650	395	0	650	390	0	650	260	0	650	130	650	0

\*) WnT: afzonderlijke besluitvorming in bestuur WnT.

Bijlage 8.2: Programma BD (bedragen in kEuro's, prijspeil 2001)

	LS/LUO	2003		2004		2005		2006		2007		2.008	
		besl. '01	voorstel	besl. '01	voorstel	besl. '01	voorstel	besl. '01	voorstel	besl. '01	voorstel	voorstel	besl. '02
Onderzoek vrijwaringszones	LUO		400	0	100	0							
totaal 01.01.01		0	400	0	100	0	0	0		0	0	0	
<b>Aanleg</b>													
ICT-hulpmiddelen wegontwerp	LS		360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Adviezen vormgeving infrastructuur	LS		50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
RWS-brede adviezen	LS		79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79
normcommissies/internat.contacten	LS		113	113	113	113	113	113	113	113	113	113	113
construct. aspecten tunnelbouw	LS		408	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408
normering en veiligheidsfilosofie tunnelbouw	LS		1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
ontwerpfilosofie tunnelbouw	LS		182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182
participatie COB-II projecten	LS		450	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450
Wegen naar de Toekomst	LUO		1.429	*)	1.429	*)	1.429	*)	1.429	*)	1.429	*)	*)
bermbeveiliging wegontwerp	LS		700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700
ontwikkeling wegontwerpkennis	LS		600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
duurzaam bouwen	LUO		535	535	250	250	125	125	55	55	55	55	55
conservering geleiderail	LUO		20	20									
toepassingsgericht onderzoek materialen	LUO		680	680	680	680	680	680	680	680	680	680	680
durable and sustainable tunnel structures	LUO		110	110	76	76	20	20					
digitaal ontwerpkantoor	LUO		300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
constructies ontwerp en mechanica	LUO		635	635	635	635	635	635	635	635	635	635	635
verkenning anti-geluid	LUO		450	450									
innovatie adviespunt	LS		159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159
kwaliteitsborging	LUO		227	227									
projectbureau RISMAN	LS		180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
PPI	LS		160	160	160	160	160	100	160	100	160	100	100
bijdrage ITA-congres	LUO		23	23									
ontwikkeling kunststof brug	LUO		272	272									
visietraject	LUO		100	100	150	150	150	150					
veiligheid en gezondheid	LS		50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
normering bruggen en viaducten	LS		145	145	145	145	145	145	145	145	145	145	145
conservering	LUO		227	227	227	227	182	182	136	136	136	136	136
ondersteuning opdrachtgeverschap	LS		2.346	2.346	2.319	2.319	2.446	2.446	2.427	2.427	2.408	2.408	2.408
ontwerpfilosofie RWS	LUO		127										
veiligheid	LUO		500		500	500	500	500	500	500	500	500	500
subsidie aan betonvereniging	LS		35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
gebiedsgericht ontwikkelen	LUO		250		250	250	250	250					
informatie en communicatie	LS		250		250	250	250	250	250	250	250	250	250
professioneel opdrachtgeverschap	LUO		250		250	250	250	250	100	100	100	100	100
vergunningen en procedures	LUO		100		100	100	100	100	100	100	100	100	100
ruimtelijke kwaliteit	LUO		125		125	125	125	125	125	125			
kennismanagement	LUO		250		250	250	250	250	250	250	250	250	250
informatie coördinatie / ontwikkeling infra	LS	1.181	1.248	1.248	1.181	1.134	1.134	1.181	1.134	1.134	1.181	1.134	1.134
Extra: Vrijwaringszones	LUO			400		100		0		0		0	0
totaal aanleg			15.425		13.896		13.797		13.092		12.948		12.757
totaal aanleg excl. WnT		9.448	13.996	12.544	9.448	12.467	12.567	9.448	11.663	11.603	9.448	11.519	11.459
Overplanning				-2.409			-4.237			-1.468			-1.324
Totaal aanleg IF 01.01.02				1.135		8.330		10.135		10.135		10.135	

\*) WnT: ...onderlijke besluitvorming in bestuur WnT.



Bijlage 8.3: Programma DWW (bedragen in kEuro's, prijspeil 2001)

	LS/LUO	2003			2004			2005			2006			2007			2008	
		besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	voorstel	besl. '02
Tracé/MERcentrum (04)	LS/LUO		583	645		585	650		585	650		585	700		595	710	595	710
<b>totaal 01.01.01</b>			<b>583</b>	<b>645</b>		<b>585</b>	<b>650</b>		<b>585</b>	<b>650</b>		<b>585</b>	<b>700</b>		<b>595</b>	<b>710</b>	<b>595</b>	<b>710</b>
Kennis	LS		119	119		119	119		119	119		119	119		119	119	119	119
Kwaliteitszorg / POG / INK	LS		679	679		679	679		679	679								
Innovatieve Geotechnische Infra	LUO		547	547		620	620		570	570		570	570		570	570	570	570
Wegen naar de Toekomst	LUO	*	309	*)	*	890	*)	*	190	*)	*			*				
Materiaalkunde Verhardingen en markeringen	LUO		200	200		267	267		300	300		300	300		300	300	300	300
Materiaalkunde Onderbouw en funderingen	LUO		386	386		188	188		188	188		188	188		188	188	188	188
Stroefheid en textuur	LUO		99	99		101	101		44	44		44	44		44	44	44	44
GIS-ontwikkeling	LS		97	97		97	97		97	97		97	97		97	97	97	97
Geotechniek en wegfundering	LUO		309	309		557	557		557	557		557	557		557	557	585	585
Natuur en landschap	LUO		725	725		861	861		921	921		884	884		705	705	705	705
Geluid, bodem, lucht	LUO		417	417		334	334		334	334		320	320		295	295	295	295
Ruimte	LUO		90	90		95	95		95	95		95	95		95	95	95	95
Extra: Archeologie	LUO			85			65											
Extra: Architectuur	LUO			350			175											
Extra: Innovatie testcentrum	LS		269	269		300	300		300	300		300	300		300	300	300	300
<b>Totaal aanleg incl. WnT</b>			<b>4.246</b>	<b>4.372</b>		<b>5.108</b>	<b>4.458</b>		<b>4.394</b>	<b>4.204</b>		<b>3.474</b>	<b>3.474</b>		<b>3.270</b>	<b>3.270</b>	<b>3.298</b>	<b>3.298</b>
<b>Totaal aanleg excl. WnT</b>			<b>3.937</b>	<b>4.372</b>		<b>4.218</b>	<b>4.458</b>		<b>4.204</b>	<b>3.904</b>		<b>3.474</b>	<b>3.174</b>		<b>3.270</b>	<b>2.970</b>	<b>3.298</b>	<b>2.998</b>
<b>Af: overplanning</b>				<b>-729</b>			<b>-1.261</b>			<b>0</b>			<b>0</b>			<b>0</b>		<b>0</b>
<b>totaal 01.01.02</b>			<b>3.937</b>	<b>3.643</b>		<b>4.218</b>	<b>3.197</b>		<b>4.204</b>	<b>3.904</b>		<b>3.474</b>	<b>3.174</b>		<b>3.270</b>	<b>2.970</b>	<b>3.298</b>	<b>2.998</b>

\*) WnT: afzonderlijke besluitvorming in bestuur WnT

Bijlage 8.4: Programma MD (bedragen in kEuro's, prijspeil 2001)

	LS/LUO	2003			2004			2005			2006			2007			2008	
		besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	besl. '01	voorstel	besl. '02	voorstel	besl. '02
projectbureau GISMER	LUO		137	0		137	0		109	0		109	0		109	0	109	0
<b>totaal 01.01.01</b>		<b>453</b>	<b>137</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>137</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>0</b>

basisp. geogeg./geo-loket	LS		2.189	1.689		2.449	1.949		2.836	2.336		3.108	2.608		3.381	2.881	3.700	3.200
WnT	LUO	*	1.448	*)	*	1.438	*)	*	1.447	*)	*	1.429	*)	*	1.448	*)	1.438	*)
marktstimulering verkeer en vervoer	LUO		227	227														
Visualisaties multimedia (VR)	LUO		200	200		200	200		200	200		100	100		50	50	0	0
quantity surveying	LUO		840	440		1.362	962		1.258	858		1.100	700		1.100	700	800	400
Extra: projectbureau GISMER	LUO			137			137			109			109			109		109
<b>Totaal aanleg incl. WnT</b>			<b>4.904</b>			<b>5.449</b>			<b>5.741</b>			<b>5.737</b>			<b>5.979</b>		<b>5.938</b>	
<b>Totaal aanleg excl. WnT</b>			<b>3.456</b>	<b>2.693</b>		<b>4.011</b>	<b>3.248</b>		<b>4.294</b>	<b>3.503</b>		<b>4.308</b>	<b>3.517</b>		<b>4.531</b>	<b>3.740</b>	<b>4.500</b>	<b>3.709</b>
<b>Af: overplanning</b>				<b>-270</b>			<b>-780</b>			<b>0</b>			<b>0</b>			<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Totaal aanleg ex. WnT IF 01.01.02</b>		<b>3.779</b>	<b>3.456</b>	<b>2.423</b>	<b>3.779</b>	<b>4.011</b>	<b>2.468</b>	<b>3.779</b>	<b>4.294</b>	<b>3.503</b>	<b>3.779</b>	<b>4.308</b>	<b>3.517</b>	<b>3.779</b>	<b>4.531</b>	<b>3.740</b>	<b>4.500</b>	<b>3.709</b>

\*) WnT: afzonderlijke besluitvorming in bestuur WnT.



## Bijlage 9. goedgekeurde projecten bereikbaarheid (Benutting)

Tabel 1: Budget en projecten per RD					
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	opmerking
NN	A31 Werpsterhoek VRI	271			
	A7 Leek ombouw aansluiting		1.500		
	Totaal (overige projecten)	271	1.500	0	
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	opmerking
ON	A2 Verkeerscentrale Planken Wambuis	2.193	696		
	A28 Hattemerbroek Ommen: Innovatie benutting plus	9.581	4.542		
	Sub totaal basispakket	11.774	5.238		
	A1 Kp.Beekbergen – Deventer: Spitsstrook	272	3.404	2.300	Geen budget in 2005
	A1 aansluiting Barneveld: Drip	34	692		
	A1 kp Beekbergen: Dyvers	300			
	A1 Stedendriehoek Architectuur verkeersbeheersing		30		
	A1 Aansluiting Rijssen: Doorstromingsmaatregelen	42			
	A2 Aansluiting Culemborg: TDI	136			
	A2 Aansluiting Zaltbommel: herinrichting aansluiting	388			
	A12 aansluiting Duiven: TDI	55	172		
	A12 Zevenaar – Oud Dijk: Filemelding klein	45			
	A12 diverse wegen: IM Camera's	182			
	A12 Kp Arnhem Nijmegen: Architectuur verkeersbeheersing	30	30		
	A12 ontwikkeling regelscenario's	70			
	A28 Hattemerbroek – Ommen: Aanvullende verkeerssignalering		2.740		
	A28 Zwolle noord – Ommen: Weefvak	4.084	2.377		
	A28 Ommen (Berkum): Carpoolvoorziening uitbreiden	119			
	A28 Zwolle: Architectuur verkeersbeheersing	30	30		
	A28 Aansluiting Nijkerk: TDI	45	45	181	Geen budget in 2005
	A28 kp Hoevelaken: Doorsteek parallelbaan	485			
	A30 Kp Maanderbroek: Drip's	34	692		
	A35 Aansluiting Twenthekanaal: filemelding klein	45			
	A35 aansluiting Twenthekanaal: onderzoek verbetering doorstroming	45			
	A35 Twenthe: Architectuur verkeersbeheersing	30	30		
	A36 Witte paal N34/N36:				

	Carpoolvoorziening		136		
	A50 Arnhem centrum – Beekbergen: Spitsstrook	1.600	4.059	4.000	Geen budget in 2005
	A50 Kp Ewijk – Kp Valburg: onderzoek doorstroming	91			
	Correctie doorwerking prijscomp. 2001	-851	-363		Door directie nog inpassen in 2003 en/of 2004
	Correctie project met doorwerking '05			-6.841	
	Compensatie VC-ZH + KLPD	-800	-2.000		
	Correctie teveel geclaimd	-179			
	Subtotaal overige projecten	6.332	12.074		
	Totaal	18.106	17.312	0	
RD/SD	Projectnaam	2003	2004	2005	opmerking
RDIJ	A6 knpt Almere Drip	363			
	DVM onderzoek	90	95		
	Architectuur verkeersbeheersing	69			
	Totaal (overige projecten)	522	95	0	
RD/SD	Projectnaam	2003	2004	2005	Opmerking
UT	A1 Amersfoort noord: 2xTDI		540		
	A1 Aansl. Vathorst: Reconstructie	4.900	4.200		
	A2 Project zandloper + onderhoud	4.174	204	204	'04= niet benut. maar Onderhoud
	A2 Nieuwegein IJsselstein: TDI's	530			
	A12 Papendorp: Aansluiting	907	907		
	A12 buffer zuidzijde Driebergen	100			
	A27 Nieuwegein Oost:2x TDI's	540			
	A27 Plusstrook Utrecht nrd - Bilthoven	50	50		
	A27 Geluidsvoorziening	2.200			
	A27 Bilthoven Eemnes: plusstrook	50	50	-200	Geen budget in 2005
	A27 Plusstrook Update	363			
	A27 Utrecht noord: TDI	173			
	A27 verplaatsen Drip's	450			
	A28 Utrecht Uithof: TDI	173			
	A28 Amersfoort zuidbaan: TDI	300			
	A28 Amersfoort noordbaan: TDI		300		
	A28 Leusden Zuid zuidbaan: TDI	300			
	A28 Leusden zuidbaan: TDI	300			
	A28 Leusden noordbaan: TDI		300		
	A28 Rijbaandosering		279		
	A28 Benutting plus Zuidbaan		500		Project was geschrapt
	A28 Benutting plus fase 1	450	5.796		Project was geschrapt
	A28 Splitsen verkeersstromen	175			
	A28 verlengen afrit Amersfoort	785			
	Operationeel DVM	100			



	Capaciteitsknelpunt afrit	100	100		
	Studie diverse DVM projecten	1.760	1.000		
	Handhaving TDI's	118			
	Correctie doorwerking prijscomp. 2001	-300	-23		
	Correctie project met doorwerking '05			-404	Door directie nog inpassen
	Compensatie VC-ZH + KLPD	-500	-3.800		
	Correctie teveel geclaimd	-819			
	<b>Totaal (overige projecten)</b>	<b>17.379</b>	<b>10.403</b>	<b>0</b>	
<b>RD/SD</b>	<b>Projectnaam</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Opmerking</b>
<b>NH</b>	A1 Verkeerscentrale systeemopzet				
	Vanessa	840			
	A1 Implementatie Vanessa	450	1.080		
	A7 Monitoring	530			
	<b>Subtotaal basispakket</b>	<b>1.820</b>	<b>1.080</b>		
	A1 Alternatieve routes		500		
	A1 Redundant transmissie netwerk		2.040		
	A1 Camera plan uitvoering	1.080	1.080		
	A1 Pilot netwerk	500	500		
	A4 Schiphol: Klaplus bypass	920			
	A5 Incident-management Camera's	740			
	A6 Muiden: TDI's	680			
	A7 Bennemeer: Aansluiting	2.630			
	A7 Purmerend zuid: Aansluiting	320			
	A9 Badhoevedorp zuid: Rotonde	380			
	A9 Pilot Grip/RIS	420			
	A9 Alkmaar: Pilot DVM	470			
	A9 Alkmaar: VRI's aanpassen	510	400		
	A9 Aalsmeer: Aansluiting bypass	1.000			
	A10 Amsterdam: Busafrit zuid-Amstelveenseweg	20			
	A10 Amsterdam: Verhogen doorrijhoogte Coentunnel	1.600			
	A10 Amsterdam: DVP	1.000	2.000		
	A10 Amsterdam Pilot Dynamische Wegmarkering	500			
	A22 Velsen: Verbetering hoogte detectiesysteem Velsentunnel.	243	272		Niet benutt.= Goed. vervoer
	Verkeerskundige vragen Benutting	50	50		
	Architectuur verkeersbeheersing	90			
	Correctie doorwerking prijscomp. 2001	-455			
	Compensatie VC-ZH + KLPD	-800	-700		Door directie nog inpassen
	Correctie teveel/ te weinig geclaimd	-4.403	2.234		
	<b>Subtotaal overige projecten</b>	<b>7.495</b>	<b>8.376</b>	<b>0</b>	
	<b>Totaal</b>	<b>9.315</b>	<b>9.456</b>	<b>0</b>	
<b>RD/SD</b>	<b>projectnaam</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Opmerking</b>
<b>ZH</b>	Verkeerscentrale	9.226	28.768		
	Monitoring	8.826	1.277		
	<b>Subtotaal basispakket</b>	<b>18.052</b>	<b>30.045</b>		

Aanbrengen glasvezel	1.460			
Realiseren CVR- Ruimtes	300			
Ombouw MTM-centrale	1.200			
Mobiliteitsplan Stadsregio R'dam en Haaglanden	900	900		
A4 Ring Rotterdam: Aanpassen wisselbewegwijzering (ROS)	1.600			
A3 Dordrecht: Infrastructurale aanpassingen aansluiting A16	21	21		
A3 Papendrecht: aanpassen openingsregime brug Beneden Merwede	14			
A4 – A44 Plaatsen 7 tal drip's op A4 en A44	2.750	750		
A4 kp. Harnasch: Verbeteren aansluiting N54	784			
A4 Ypenburg: Verbeteren afwikkeling Weefvak knp Ypenburg	417			
A12 Zoetermeer: Aanleg Verkeerssignalering afrit	261			
A12 Bodegraven / Reeuwijk: Onderzoek en aanleg TDI's	1.634			
A13 Doenkade: Afrit Overschie def. afsluiten	60			
A13 Spitsstrook Overschie	150	3.120		
A15 Kp Gorinchem: Drip's	802			
A15 Verlengen afrit Gorinchem-oost	1.007			
A15 Beneluxtunnel voormelding te hoge voertuigen	220			Niet benutt.= Goed. vervoer
A15 Suurhofbrug: Doorvaarhoogte onderbrug met digitale peilschaal weergeven	10	10		
A15 Verbeteren hoogte detectie Botlektunnel	440			Niet benutt.= Goed. vervoer
A15 Charlois-Vaanplein: TDI	20	330		
A15 Renelux Ridderster: kp. Bewaking met camera's	2.600	600		
A15 Papendrecht: extra pechhavens	120			
A16 Drechtunnel: snellere afhandeling van hoogte meldingen	120			Niet benutt.= Goed. vervoer
A16 vrije rechtsaf Kralingse plein	220			
A20 Kleinpolderplein: Aanleg voormeldingssysteem te hoge voert.	220			Niet benutt.= Goed. vervoer
A20 Giessenbrug: Hoogte detectie tbv de scheepvaart	700			Scheepvaart?
A20 Vlaardingen: TDI's Maassluis e Kethelplein	30	330		
A27 Gorinchem: nieuwe aansluiting	21	21		
A27 Gorinchem – Noordeloos: Plusstrook	790	500		
A57 Groene Kruisweg: Aanleg busbaan	1.379			
Architectuur verkeersbeheersing	200	200		
Correctie doorwerking prijscomp. 2001		-241		Door directie nog inpassen
Compensatie VC-ZH + KLPD	-5.200	-2.000		
Subtotaal overige projecten	15.250	4.541	0	



	Totaal	33.302	34.586	0	
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
ZL	DVM onderzoek	91	136		
	N57 doorstroming OV	166	70		
	N59 doorstroming OV	91	182	908	Geen budget in 2005
	A58 doorstroming OV		227		
	File info lokaal / mobiel	182			
	Uitwerking case Sloegebied	23	100		
	Architectuur verkeersbeheersing	45	30		
	Correctie doorwerking prijscomp. 2001	-17	-27		
	Correctie project met doorwerking '05			-908	Door directie nog inpassen
	Correctie teveel geclaimd		-119		
	Totaal (overige projecten)	581	599	0	
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
NB	Verkeerscentrale ZN Boss-systeem	200			
	Monitoring	1.679	2.950		
	Subtotaal basispakket	1.879	2.950		
	A2 Eindhoven: Spitsstroken tangente Eindhoven	10.185	4.336		
	A2 Batadorp – Welschap: Herinrichting		272		
	A2 Batadorp – Ekkerweijet: Herinrichting spoorwegviadukt	91			
	A2 Boxtel – Best: verbeteren doorstr	681			
	A27 Breda/Oorsterhout: verbreden kunstwerken	910			
	A27 Werkendam: Spitsstrook Werkendam - Avelingen		6.807		
	A27 Merwedeburg: spitsstrook west par.pasjesregeling	681			
	A27 Sleewijk: Compensatiemaatregelen	318			
	A58 Kleine verbeterprojecten doorstroming	207	227		
	VIC-net op niet corridors	1.407	1.361		
	Architectuur verkeersbeheersing	91			
	Correctie doorwerking prijscomp. 2001	-704	-225		
	Compensatie VC-ZH	-1.600			
	Correctie teveel geclaimd		-10.056		Door directie nog inpassen
	Subtotaal overige projecten	11.267	2.722	0	
	Totaal	13.146	5.672		
		ML	ML		
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
LB	Monitoring	550 399	0		
	Subtotaal basispakket	399	0		
	DVM onderzoek	21 100	21 100		
	Architectuur verkeersbeheersing	92 45	92 45		

	Subtotaal overige projecten	145	145	0	
	Totaal	544	145		
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
BD	Coördinatie VKB	136	136		
	Steunpunt Benutting	91	91		
	Totaal (overige projecten)	227	227		
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
MD	Marktstimulering verkeer en vervoer: Reisinformatie	692			
	totaal	692	0	0	
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
HK	Produkten pro-actief verkeersmanagement	1.500	1.500		
	kleine DVM zaken	150	150		
	Totaal	1.650	1.650	0	
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
AVV	SWAB contract KLPD	5.300	5.300		
	Centrico	318	318		
	Subtotaal basispakket	5.618	5.618		
	WIM/VID convenant KLPD	3.815	1.815		
	Onderzoek en Ontwikkeling	6.800	6.800		
	Reisinfo: Pilot GRIPS	227	227		
	Subtotaal overige projecten	10.842	8.842	0	
	Totaal	16.460	14.460		
RD/SD	projectnaam	2003	2004	2005	Opmerkingen
D2	Reservering Reisinformatie	2.443	227		
	Reservering overige basispakket		7.546		
	totaal	2.443	7.773		
RWS	Totaal Generaal	115.638	103.878		



Tabel 2: pre-MIT-projecten						
RD	project	2003	2004	2005		opmerkingen
UT	Zandloper * incl. By-pass	4.174	204			Project is in uitvoering
NB	Tangenten Eindhoven	10.185	4.336			Project start 2003

Tabel 3: Indicatieve taakcijfers 2003 t/m 2006 bereikbaarheid (01.01.02.benutting)					
RD/SD	TOTAAL	2003	2004	2005	2006
NN	totaal	271	1.500		
ON	totaal	18.106	17.312		
RDII	totaal	522	95		
UT	totaal	17.379	10.403		
NH	totaal	9.315	9.456		
ZH	totaal	33.302	34.586		
ZL	totaal	581	599		
NB	totaal	13.146	5.672		
LB	totaal	663 544	113 145		
BD	totaal	227	227		
MD	totaal	692			
HK	totaal	1.650	1650		
AVV	totaal	16.460	14.460		
D2	totaal	2.443	7.773		
RWS		115.638	103.878		
	Beschikbaar				
RWS	Totaal beschikbaar	127.898	91.618		
	Voorgestelde kasschuif	-12.260	12.260		
	totaal nieuw beschikbaar	115.638	103.878		
	Verschil	0	0		

## Bijlage 10: Bediening rijkswegen

Tabel 1: Budget toewijzing aan de Regionale directies

	2003	2004	2005	2006	2007
HOOFDKANTOOR	600	600	600	600	600
NOORD NEDERLAND	681	681	681	681	681
OOST NEDERLAND	811	811	811	931	931
IJSSELMEERGEBIED	284	284	284	284	284
UTRECHT	1.938	1.938	1.938	1.938	1.938
NOORD HOLLAND	2.733	2.791	2.858	2.858	2.858
ZUID HOLLAND	2.745	2.745	2.745	2.745	2.745
ZEELAND	441	470	470	499	421
NOORD BRABANT	1.787	1.787	1.787	1.787	1.787
LIMBURG	41 91	41 91	91	91	91
TOTAAL D3	12.110	12.196	12.264	12.412	12.336
BESCHIKBAAR D2	12.468	12.435	12.619	12.609	12.609
VERSCHIL	358	239	355	196	273

Tabel 2: ontwikkeling beschikbaar budget

	2003	2004	2005	2006	2007
Begroting 2002	12.065	12.033	12.211	12.202	12.202
Loon 2002 e.v.	403	402	408	407	407
Beschikbaar per juni 2001	12.468	12.435	12.619	12.609	12.609



# Bijlage 12.1

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofdkantoor van de Waterstaat

Aan  
De Hoofdingenieurs-Directeuren van de  
Rijkswaterstaat in de Regionale Directies

Contactpersoon  
ir. G. Blikman  
Datum  
1 maart 2000  
Ons kenmerk  
UB 2000/4342  
Onderwerp  
Gebruik dubbellaags ZOAB

Doorkiesnummer  
070 - 351 94 86  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
- **- 2 MAART 2000**

Geachte collega,

In de afgelopen maanden heb ik signalen ontvangen dat het gebruik van dubbellaags ZOAB (dZOAB) steeds vaker overwogen wordt om geluidsproblemen aan te pakken. Via dit schrijven wil ik u er opmerkzaam op maken dat daar vanuit civieltechnisch en financieel oogpunt vooralsnog grote bezwaren tegen bestaan.

Dubbellaags ZOAB is een kansrijke techniek, die zeker verder ontwikkeld wordt door RWS. Voorlopig kleven aan het gebruik ervan echter nog zo veel onzekerheden en zijn de potentiële consequenties voor toekomstig beheer en onderhoud zo fors, dat het gebruik zich voorlopig behoort te beperken tot proefvakken, die in samenspraak met DWW gemonitord worden. In geen geval is het de bedoeling nu massaal over te gaan tot het gebruik van dZOAB.

Ik wil u daarom verzoeken om tot nader order geen gebruik te maken van dZOAB. Slechts in zeer specifieke situaties, waarover vooraf overleg met het HK heeft plaatsgevonden, kan van dit principe worden afgeweken.

U wordt verzocht in trajectstudies niet standaard uit te gaan van dZOAB, maar dit alleen als een mogelijke maatregel binnen het MMA te hanteren. Ik verzoek u in dat geval alle informatie te geven die een afweging mogelijk maakt van genoemde nadelen (eventueel veiligheid en hogere onderhoudslast) van d-ZOAB tegenover de voordelen (minder geluidemissie, lagere schermen).

Tegen het gebruik van dZOAB bestaan vooralsnog diverse bezwaren. De belangrijkste heb ik hieronder samengevat:

Postadres: Postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres: Johan de Wittlaan 3

Telefoon (070) 351 80 80  
Telefax (070) 351 83 35



1. dZOAB is een gespecialiseerde - m.b.t. geluidreductie geoptimaliseerde - deklaag, die met zorg aangebracht moet worden; uit civieltechnisch oogpunt zal het daarom nooit de eerste keuze worden:
  - het aanbrengen vraagt meer tijd dan andere deklaagmengsels;
  - er zijn - zeker voor de topklaag - hoogwaardiger bouwstoffen nodig;
  - dZOAB kan niet bij slechtere weersomstandigheden (regen, temperaturen onder 5 à 10°C) aangebracht worden.Indien met het bovenstaande onvoldoende rekening gehouden wordt, wordt een nieuwe deklaag dZOAB binnen zeer korte termijn kapot gereden!
2. Doordat bij dzoab twee asfaltlagen aangebracht moeten worden, kan in eenzelfde tijdsperiode een kleiner wegvak van een nieuwe deklaag worden voorzien. Het aanbrengen van dzoab is derhalve vrijwel niet mogelijk volgens de gangbare methoden: afsluiten van het wegvak is eigenlijk de enige manier die dan nog openstaat; dat dit zware consequenties heeft voor de doorstroming en bereikbaarheid spreekt voor zich. Het eventueel eerder vervangen van de deklaag dan nu bij ZOAB het geval is zou de verkeershinder nog verder doen toenemen.
3. De levensduur van dZOAB is nog onvoldoende bekend (er is nog geen praktijkervaring mee opgedaan; theoretisch zou de levensduur gelijk moeten zijn aan ZOAB, maar in de praktijk kan dit best tegenvallen)
4. we weten nog onvoldoende van de eigenschappen bij vorst en ijzel: bij hoge intensiteiten zijn nog geen problemen gemeld, daarentegen schijnt het op wegvakken met lage intensiteiten vrijwel ondoenlijk te zijn om het wegdek voldoende stroef te houden.
5. De meerkosten van dZOAB zijn, gelet op alle onzekerheden, eigenlijk niet te geven. Integrale toepassing zou kunnen resulteren in een extra bedrag in de orde van grootte van f 300 mln. per jaar voor beheer en onderhoud. En dit terwijl er nu reeds een grote druk is op het B&O-budget.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,  
namens deze,  
de Directeur Uitvoering,

ir. P. Kieft



# Bijlage 12.2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofdkantoor van de Waterstaat

Aan

De hoofdingenieurs-directeuren van de  
Regionale Directies van de Rijkswaterstaat

cc: leden WXB-overleg  
leden stuurgroep WB

Contactpersoon

ir. G. Blikman

Datum

7 februari 2001

Ons kenmerk

HKW/UB 2001/1388

Onderwerp

Uitvoering van groot onderhoud in relatie tot het anti-filebeleid

Doorkiesnummer

070 - 351 94 86

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geachte collega,

## Doel

Via deze nota informeer ik u over de keuzes die ik, in samenspraak met de leden van de stuurgroep WB2000, gemaakt heb ten aanzien van de uitvoering van groot onderhoud op tweestrooks rijbanen van autosnelwegen

## Context

Zoals bekend wordt het, als gevolg van de sterk toegenomen intensiteiten op autosnelwegen en de steeds stringenter wordende randvoorwaarden en deels tegenstrijdige belangen, voor RWS steeds lastiger om groot onderhoud uit te voeren. Om zoveel als mogelijk tegemoet te komen aan alle verlangens, hebben we de laatste jaren ervaring opgedaan met diverse nieuwe vormen wegonderhoud. Exponenten daarvan zijn nacht- en weekendwerk, het gebruik van barriers, contraflow met en zonder verbreding, afsluiting en omleiding, voorlichting over wegwerkzaamheden, etc.

Mede gezien de budgettaire krapte op het gebied van beheer en onderhoud, is de tijd gekomen om binnen RWS afspraken te maken welke uitvoeringsvorm onder welke omstandigheden acceptabel zijn. Daarom is door mij de werkgroep-contraflow in het leven geroepen. Deze heeft gekeken naar een standaard situatie (rijbaanbrede overlaging op een wegvak van 5 km) en is gekomen met een aantal aanbevelingen, die door mij overgenomen zijn. Waar nodig zijn besluiten door mij afgestemd met de Bestuurskern. Bijgaand treft u een exemplaar aan van het samenvattende rapport van de werkgroep-contraflow.

## Besluit

1. Het onderhoud van de verharding dient zoveel mogelijk gecombineerd te worden met onderhoud aan andere objecten (zoals geleiderail of verlichting), mits dat niet

Postadres: Postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres: Johan de Wittlaan 3

Telefoon (070) 351 80 80  
Telefax 070 -351 93 64



leidt tot kostenverhoging. Als vuistregel wordt gehanteerd dat bij combinatie van werkzaamheden voldaan moet worden aan twee randvoorwaarden:

- De winst (besparing door minder verkeersmaatregelen en efficiëntere uitvoering) dient op te wegen tegen het verlies (hogere afschrijving door te vroeg onderhoud en hogere kosten door te laat onderhoud),
- Ook indien de winst van een vervroegd onderhoud van de andere objecten opweegt tegen het verlies van een hogere afschrijving, moet overwogen worden of uitstel van onderhoud tot de eerstvolgende overlaging, mits dat verantwoord is, niet leidt tot nog grotere besparingen.

2. Onderhoud door middel van 4-0 contraflow (met dagwerk en zonder verbreding) is slechts iets duurder dan onderhoud gedurende de nacht met wisselende rijstrookafzettingen (kf 2.530 versus kf 2.410 per werk). Hiertegenover staat een niet becijferde winst in de vorm van een hoge mate van verkeersveiligheid, een goede veiligheid van wegwerkers, een hoge kwaliteit van het werk, een goede beheersbaarheid van het werk, betere sociale en werkomstandigheden en dientengevolge lagere kans op stilleggen door de Arbeidsinspectie. Dit rechtvaardigt een bredere toepassing van 4-0 contraflow met uitsluitend dagwerk.
3. Vanwege de hoge kosten (kf 3.586 per werk), de lange werkduur en de forse capaciteitsbeperking wordt toepassing van het 3-1 contraflow-systemen ontraden.
4. In tegenstelling tot de voorheen heersende opvatting, kan 4-0 contraflow ook toegepast worden wanneer de rijbaanbreedte minder is dan 12,5 m, zij het dat dit leidt tot een (belangrijk) lagere capaciteit en daardoor wellicht meer oponthoud en vertraging. De minimumbreedte voor 4-0 contraflow is 11,00 m.
5. Verbreding van de rijbaan tot 12,5 m wordt aanbevolen indien benutting (spitstrook) een rol speelt bij de argumentatie om over te gaan tot verbreding van de rijbaan; in dat geval worden de kosten van de verbreding altijd gefinancierd uit het benuttingsbudget.
6. Daarnaast is verbreding ten behoeve van uitsluitend het onderhoud acceptabel indien:
  - er sprake is van zeer hoge intensiteiten (> 86.000 mvt / etmaal), waardoor uitvoering met wisselende rijstrookafzettingen inefficiënt is vanwege het geringe aantal werkbare uren én
  - indien de meerkosten voor verbreding minder bedragen dan kf 200 per km rijbaan
7. Het achteraf verbreden van een rijbaan naar 12,5 m is altijd duurder dan gelijk bij aanleg zorgen voor de juiste breedte. Ter vermijding van meerkosten voor verbreding achteraf zal RWS daarom uit overwegingen van life cycle cost management in de aanlegsector in principe uitgaan van een breedte van 12,5 m voor tweestrooks-rijbanen van die nieuwe autosnelwegen, waar op termijn een etmaalintensiteit van 86.000 of meer motorvoertuigen te verwachten is. Overigens kan van dit principe worden afgeweken, indien berekeningen uitwijzen dat in specifieke gevallen andere uitvoeringsvarianten leiden tot lagere life cycle costs. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn wanneer afsluiten en omleiden van





het verkeer bij toekomstig onderhoud een goed alternatief is voor 4-0 contraflow.

8. Wisselende rijstrookafzettingen kunnen toegepast worden:
  - voor kort durende onderhoudswerkzaamheden en
  - voor langdurig groot onderhoud op wegvakken met intensiteiten beneden 25.000 mvt / etmaal
9. RWS blijft uitgaan van filearm wegonderhoud en streeft naar een minimalisatie van vertraging als gevolg van wegwerkzaamheden.

Bij de bepaling van een acceptabele mate van vertraging dienen de meerkosten van file-arme vormen van wegonderhoud afgezet te worden tegen de te behalen reistijdwinst voor de weggebruiker.

Daarbij geldt dat een vertraging van ca. 15 minuten niet onoverkomelijk is. Indien er geen betaalbare alternatieven zijn, is ook een vertraging van 30 minuten nog acceptabel. Indien de werkzaamheden en de waarschuwing voor oponthoud en vertraging ruim van tevoren aangekondigd worden, zouden zelfs grotere vertragingen overwogen kunnen worden.

De acceptatie van files bij werk in uitvoering dient mede gezien te worden binnen de context van de algemene aanvaarding van files, met name de structurele.

Bij de bepaling van een acceptabele mate van vertraging ten gevolge van wegwerkzaamheden speelt de functie van de weg (corridor, ringweg, overige weg) geen rol. Het intensiteitscriterium en de netwerkeffecten van vertragingen zijn doorslaggevend.

De onder dit punt verwoorde werkwijze is afgestemd met de Bestuurskern.

### Samenvatting

Het bovenstaande leidt tot het volgende uitvoeringskader voor groot onderhoud op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan:

- Op wegen met lage intensiteiten (minder dan ca. 25.000 mvt / etmaal) is ook overdag nog goed te werken met wisselende rijstrookafzettingen. Indien enige mate van vertraging geaccepteerd wordt, kan deze variant ook toegepast worden bij intensiteiten boven de 25.000 mvt / etmaal.
- Bij intensiteiten tussen ca. 25.000 en 86.000 mvt / etmaal is 4-0 contraflow met dagwerk een geschikte uitvoeringsvorm.

In tegenstelling tot de thans heersende opvatting, kan 4-0 contraflow ook toegepast worden wanneer de rijbaanbreedte minder is dan 12,5 m, zij het dat dit leidt tot een geringere capaciteit en daardoor wellicht meer oponthoud en vertraging. Hierbij is een vertraging van 30 minuten nog acceptabel. Bij een vroegtijdige aankondiging van de werkzaamheden, zouden zelfs nog hogere vertragingen geaccepteerd kunnen worden.
- Bij intensiteiten boven de 86.000 mvt / etmaal verdient 4-0 contraflow de voorkeur. Indien de rijbaan een breedte heeft van minder dan 12,5 m mag verbreding overwogen worden, mits de kosten van de verbreding minder bedragen dan 200 per kilometer. Indien de verbreding duurder is, moet gezocht worden naar een andere uitvoeringsvorm, zoals uitvoering tijdens een verkeersluwe periode of afsluiten en omleiden. Vanwege de hoge intensiteiten waar we hier over praten, is overigens alleen een omleiding over het hoofdwegennet acceptabel.



- In tracé/MERprocedures voor nieuwe 2x2 autosnelwegen dient op drukkere wegen in principe vastgehouden worden aan een wegbreedte van 12,5 m. Van dit principe kan worden afgeweken, indien berekeningen uitwijzen dat in specifieke gevallen andere uitvoeringsvarianten leiden tot lagere life cycle costs.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,  
namens deze,  
de Directeur Uitvoering,

ir. P. Kieft





Aan

De hoofdingenieurs-directeuren van de  
Regionale Directies van de Rijkswaterstaat

c.c: hoofden beheer en onderhoud

Contactpersoon

Ir. R.H. Hooimeijer

Datum

29 oktober 2001

Ons kenmerk

HKW/UB 2001/9850

Onderwerp

Rijstrook- / rijbaanbreed onderhoud

Doorkiesnummer

015 - 251 83 61

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geachte collega,

## Doel

Bijgaand stuur ik u een DWW-rapport met de laatste inzichten over het toepassen van een onderhoudsstrategie waarbij afwisselend de rechter rijstrook en de gehele rijbaan overlaagd wordt. Ik verzoek u deze inzichten toe te passen bij het beheer en onderhoud van de bij u in beheer zijnde rijkswegen. Deze inzichten zullen eveneens verwerkt worden in het overlagingadvies dat u tweejaarlijks van de DWW ontvangt.

## Toelichting

Als professionele beheerder van infrastructuur zoekt RWS constant naar methoden om te komen tot nog efficiëntere onderhoudsmethoden. In dat licht is ook de aandacht gevallen op het overlagen van rijbanen.

Te vaak overlagen we nog de gehele rijbaan, waar in functionele zin alleen een overlaging van de rechter rijstrook nodig zou zijn. Dat is immers de rijstrook die het meest aan slijtage onderhevig is, omdat daar het meeste verkeer rijdt en de meeste vrachtauto's rijden.

De overweging om toch de gehele rijbaan te overlagen werd ingegeven door de vrees dat de lasnaad tussen het oude en het nieuwe wegdek een zwakke plek zou blijven en vroegtijdig zou gaan rafelen. Daarom is door DWW naar deze problematiek gekeken.

Uit het onderzoek van DWW blijkt dat een rijstrookbrede overlaging goed mogelijk is, mits rekening wordt gehouden met een aantal zaken.

## Asfaltnaden

Verwacht mag worden dat door het ontstaan van een koude naad de levensduur van de ZOAB-deklaag wordt verlaagd. Als extra aandacht besteed wordt aan de uitvoering van onderhoud, wordt een verkorting van de levensduur van de deklaag beperkt tot ca. 1 jaar. Hierbij wordt in het bijzonder gedacht aan:

Postadres: Postbus 20906, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres: Johan de Wittlaan 3

Telefoon (070) 351 80 80

Telefax 070 -351 93 64



1. na het frezen dienen de aanliggende stroken schoongemaakt te worden;
2. de ingezette walsen dienen zo min mogelijk over het oude ZOAB te rijden om zodoende de schade aan het oude ZOAB te beperken, voor zowel de langs- als de dwarsnaad;
3. er moet op worden toegezien dat geen nieuw materiaal in het oude ZOAB wordt gewalst; hierdoor wordt verbrijzeling en de afname van de doorlatendheid van het oude ZOAB voorkomen;
4. schranken (draaien of sturen van de wals) op het oude ZOAB moet worden beperkt; door de wringing die hierdoor ontstaat kan schade ontstaan aan de oude ZOAB-deklaag;
5. Om kans op steenverlies uit het oude ZOAB te verkleinen, dient na voltooiing van de werkzaamheden op de oude ZOAB een dunne kleeflaag of sealmiddel worden aangebracht langs de naden van het freeswerk; de kleeflaag of het sealmiddel dient eveneens ca. 25 meter voor en na het reparatievak aangebracht te worden.

#### *Afzettingssysteem*

Voor het plaatsen van een rijstrookafzetting is een minimale afstand nodig, van de linker rand van de verharding tot de plaats van de langsnaad, van 4,8 m. In de rapportage wordt een afzettingssysteem beschreven die met deze breedte kan worden toegepast.

#### *Economische haalbaarheid*

Indien de levensduurverschillen tussen de linker- en de rechterrijstrook groter dan of gelijk is aan drie jaar wordt er rijstrookbreed onderhoud uitgevoerd. Deze randvoorwaarde wordt in de IVON systematiek ingebouwd.

#### *Bevindingen van het WXB*

De resultaten en conclusies van deze rapportage zijn besproken in het WXB-overleg van 18 september 2001. Tijdens dit overleg zijn de conclusies en aanbevelingen van de rapportage door het WXB overgenomen.

Mocht u naar aanleiding van deze brief behoefte hebben aan nadere informatie, dan kunt u hierover contact opnemen met de heer ir. R.H. Hooimeijer van de DWW (015 - 251 83 61).

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,  
namens deze,  
de Directeur Uitvoering,

ir. P. Kieft



---

# Bijlage 12.4

## Begrippenlijst

---

### *Aanleg*

Het bouwen van geheel nieuwe verbindingen of het substantieel toevoegen van nieuwe delen aan de bestaande rijksinfrastructuur, dan wel de capaciteit van de bestaande rijksinfrastructuur vergroten.

---

### *Afsluiting*

Wegdeel is tijdelijk gesloten (verboden) voor al het verkeer ten gevolge van een officieel Verkeersbesluit, zoals gepland bij groot wegenonderhoud.

---

### *Afwikkelingsniveau*

Methodiek uit de Highway Capacity Manual met afwikkelingsniveaus A t/m F. Deze methodiek wordt tegenwoordig niet meer of heel weinig gebruikt in Nederland, omdat het merendeel van de autosnelwegen als afwikkelingsniveaus E en F heeft.

---

### *Basisinformatie*

Het vastleggen en beschrijven van de waterstaatkundige toestand van het land, van het verkeer te water, van het wegverkeer en van het railverkeer en het gebruiksvriendelijk beschikbaar stellen van deze informatie.

---

### *Bedrijfsvoering*

De wijze waarop financiële en personele middelen worden ingezet teneinde zo effectief en efficiënt mogelijk afgesproken producten te leveren c.q. taken te vervullen.

---

### *Beheer (eng)*

Het zorgen voor het object door het treffen van de nodige maatregelen op een zodanige wijze dat de integrale kwaliteit voor de gebruiker optimaal is en dat het object aan het doel blijft beantwoorden, zowel in technische, functionele als in juridische zin.

---

### *Beheer (algemeen)*

Het verantwoordelijk zijn en zorgdragen voor het handhaven of bereiken van een vooraf vastgesteld kwaliteitsniveau van het beheerde onderdeel of de beheerde functie.

---

### *Beheer (breed)*

Alle activiteiten die nodig zijn om te garanderen dat infrastructuur nu en in de toekomst optimaal blijft voldoen aan de (afgesproken) functies. In deze - meest brede - zin vallen alle activiteiten rond een wegverbinding onder beheer, ook het aanleggen van nieuwe verbindingen.

---

### *Beheer en Onderhoud*

Het instandhouden van het hoofdwegennetwerk - met inachtneming van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid -, het instandhouden en bewaken van het functioneren van watersystemen en de handhaving van wet- en regelgeving voor de instandhouding daarvan (klassieke waterstaatswetgeving).

---

### *Beheercategorie*

Een verzameling objecten die vanuit de invalshoek van beheer en onderhoud een homogene groep vormt.

---

---

#### *Beheermaatregel*

Een maatregel die de wegbeheerder treft om een weg functioneel en kwalitatief in stand te houden of te verbeteren. Beheermaatregel is een verzamelnaam voor instandhoudingsmaatregel of verbeteringsmaatregel.

---

#### *Beheerplanproces*

Het integrale proces waarin afwegingen worden gemaakt op de verschillende beleidsitems, waarbij de wegverbinding centraal staat.

---

#### *Beheerplan*

Het beheerplan maakt de wijze waarop beheerd wordt, inzichtelijk, zowel voor de eigen organisatie als voor derden. Het doel van deze plannen is het zichtbaar maken van de beslispunten en het vervolgproces om van de huidige naar de gewenste toestand van de te beheren systemen te komen. Vanuit een integrale benadering ten behoeve van de weg/watergebruiker wordt aangegeven wat de beheerder moet (doen) onderhouden, bedienen en managen, en zo nodig investeren. In de beheerplannen wordt dit beleid door de uitvoeringsorganisatie vertaald in operationele doelen en uitvoeringskaders en de hierop gebaseerde uitvoeringsprogramma's.

---

#### *Beheersregime*

Het geheel van financiële en personele beheersregels voor de stroomlijning van het rijksbegrotingsproces om de doelmatigheid van de taakuitvoering te bevorderen en te controleren.

---

#### *Beleidsdoelsprogrammering*

De beleidsdoelsprogrammering is een programmering om te laten zien, welke maatregelen nodig zijn om de beleidsdoelen te halen of dichterbij te brengen, waarbij voor de planjaren is aangegeven, welke maatregelen dan uitgevoerd zouden moeten worden en in welke volgorde en/of samenhang (zowel voor Instandhouding als voor de streefbeelden).

---

#### *Benutting*

Infrastructurele maatregelen die zijn gericht op een beter gebruik van het bestaande hoofdwegenet. Maatregelen voor een optimaal gebruik van de wegen: bijvoorbeeld resulterend in een betere doorstroming van het verkeer.

---

#### *Besturing*

De wijze waarop de Rijkswaterstaat wordt geleid ("gerund") teneinde zijn doel te bereiken. Hieronder valt ook de wijze waarop de verantwoordelijkheden zijn verdeeld/toegekend:

- binnen de Rijkswaterstaat.
  - tussen de Bestuurskern van V en W en de Rijkswaterstaat.
- 

#### *Bestuurskern*

De beleidsdirectoraten die verantwoordelijk zijn voor de beleidsontwikkeling en de beleidseffect-evaluatie.

---

#### *Black-spot*

Een weglocatie waar de afgelopen 3 jaren meer dan 6 slachtoffers zijn gevallen.

---



---

#### *Blokkade*

Doorstroming van het verkeer plaatselijk geblokkeerd voor alle verkeer ten gevolge van een incident, zoals een ongeval.

---

#### *Congestie*

Het optreden van vertraging door een niet optimale afwikkeling van het verkeer.

---

#### *Congestiekans*

De kans dat een voertuig op een bepaald wegvak in 24 uur vertraging oploopt. Hierbij wordt onder vertraging verstaan langzaam rijdend (gemiddelde snelheid  $>25$  km/h en  $<50$  km/h) of stilstaand verkeer (gem. snelheid  $<25$  km/h), waarbij de tijdsduur van de vertraging niet maatgevend is.

Het is een modelmatige berekening met behulp van het model "Kwaliteit Verkeersafwikkeling." Alleen congestie als gevolg van capaciteitsproblemen wordt berekend. De berekening is goed bruikbaar bij het maken van prognoses. Uit het model komen ook gegevens met betrekking tot de gemiddelde wachttijd per voertuig (in minuten) en de totale vertraging door congestie (in uren per etmaal). In het NVVP wordt overigens "trajectnsnelheid" geïntroduceerd als maatlat voor de bereikbaarheid; het begrip "congestiekans" wordt daarmee verlaten.

---

#### *Contractafspraken*

Afspraken die tussen de SG-V&W en de DG-RWS en tussen de DG-RWS en de HID van de regionale directie of de specialistische dienst worden gemaakt over het realiseren van (deel)programma's met een bepaalde kwaliteit, kwantiteit, tijd en prijs.

---

#### *Deelprogramma*

Cluster binnen een programma op basis van een fase waarop de maatregelen en de daaruit voortkomende producten betrekking hebben. Deelprogramma's hebben een meerjarig karakter en zijn onderwerp van contractafspraken tussen de SG en de DG-RWS (D2 deelprogramma) en tussen de DG-RWS en de HID (D3 programma), bijvoorbeeld deelprogramma verkenningen en aanleg, deelprogramma voorbereiding beheer en onderhoud.

---

#### *Directe Uitvoeringsuitgaven (DUU)*

Alle direct aan een produkt of deelprogramma toe te rekenen uitgaven van de Rijkswaterstaat ten behoeve van kerntaken die nodig zijn om de taken uit te kunnen voeren, de productie voor te bereiden, aan te sturen en te controleren. Een aanvullend kenmerk van de directe uitvoeringsuitgaven is dat er altijd een keuze is tussen zelf doen of uitbesteding. Dit impliceert dat alles wat een aannemer doet aan producten een productuitgave (PU) is en alle overige uitgaven directe uitvoeringsuitgaven zijn.

---

#### *Doelgroepstrook*

Toepassing van rijstroken met een speciale bestemming zodat de beschikbare rijbaanbreedte optimaal kan worden benut. Tot deze categorie maatregelen kan ook het incidenteel toegepaste inhaalverbod voor vrachtverkeer worden gerekend.

---

#### *Duurzame ontwikkeling*

Alles zo doen, dat volgende generaties niet onnodig worden opgezaaid met ongewenste gevolgen van huidige acties.

---

---

### *Ecologie*

Wetenschap die de betrekkingen tussen organismen en hun milieu bestudeert.

---

### *Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

---

### *Ecologische verbindingzone*

Gebied of structuur die verbreiding, migratie en uitwisseling van organismen tussen verschillende soorten kerngebieden mogelijk maakt.

---

### *Effect*

Gewenst of ongewenst (door meer factoren beïnvloed), direct of indirect gevolg van genomen maatregelen. Een maatregel kan soms (hoewel de geplande output tot stand is gebracht) leiden tot andere resultaten dan voorzien, omdat niet alle bepalende factoren te beïnvloeden zijn.

---

### *Exploitatie*

Het mogelijk maken dat alle activiteiten, die voor de instandhouding nodig zijn, uitgevoerd kunnen worden.

---

### *Fase*

Aantal samenhangende stappen in een werkproces waarover tussen de bestuurslagen afspraken worden gemaakt. Bij de overgang van de éne naar de andere fase worden beslissingen genomen over het continueren of beëindigen van projecten of maatregelen. Deze besluitvorming vormt de basis voor de contractafspraken, bijvoorbeeld planstudiefase aanleg, voorbereidingsfase beheer en onderhoud, realisatiefase aanleg.

---

### *Functie*

De bestemming en daarmee het gewenste gebruik van een watersysteem of wegennet, voor de daarbij betrokken belangen.

---

### *Functie-eisen*

Eisen, die aan de inrichting van een beheeronderdeel gesteld worden om te voldoen aan de gebruiksfuncties ervan en in kwaliteitseisen (waaronder technische) zijn om te zetten.

---

### *Functionele kwaliteit*

Mate waarin een object voor een gegeven functie aan de functie-eisen voldoet.

---

### *Gewenste kwaliteit*

De gewenste kwaliteit is de kwaliteit waarbij aan alle functie-eisen, voortvloeiende uit de functies, wordt voldaan. Het is in de praktijk moeilijk de kwaliteit van een object direct te relateren aan de functie. Daarom wordt de gewenste kwaliteit uitgedrukt in meetbare functie-eisen voor objectonderdelen, die weer een directe afgeleide zijn van de functie-eisen op een hoger niveau.

---



---

#### *Haalbaarheidsjaar*

Jaar van mogelijke uitvoering van een herstelmaatregel, verbeteringswerk of nieuw werk (aanleg), wanneer niet het bereiken van een interventieniveau doorslaggevend is, maar planologische en budgettaire factoren en eventueel het niveau van kennis en / of uitvoeringstechnieken.

---

#### *Herstelmaatregel (Instandhouding)*

Een instandhoudingsmaatregel die uitgevoerd wordt, voordat het interventieniveau van het onderdeel is bereikt om reden van het niet meer voldoen van een onderdeel aan de vastgestelde functies.

---

#### *IBO-gedachte (IBO=Interdepartementaal Beleidsonderzoek)*

De kern van de IBO-gedachte is dat we willen weten wat we doen als Rijkswaterstaat, wat dat kost en voor wie we dat doen. Met IBO worden de middelen gekoppeld aan de producten, en wordt het onderscheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer inzichtelijk gemaakt. Het streven binnen Rijkswaterstaat is het leveren van de afgesproken producten, tegen de afgesproken tijd, tegen de afgesproken prijs en kwaliteit. Om dat te kunnen vereist IBO allereerst een cultuuromslag: anders denken (productgericht in plaats van middelen-gericht) en anders werken (afpraak= afspraak) moet uiteindelijk als vanzelfsprekend beschouwd gaan worden.

---

#### *Incidentmanagement*

Voorziene maatregelen om bij een blokkade de afhandeling van een calamiteit te versnellen, zodat de rijbaan sneller weer vrijgemaakt kan worden.

---

#### *Input*

De middelen die nodig zijn om een bepaalde output te leveren. Voorbeelden van deze middelen zijn kennis, mensen, geld etc.

---

#### *Instandhouding*

Het treffen van technische maatregelen en het uitvoeren van werkzaamheden die het object aan het gestelde doel doen blijven beantwoorden. Een instandhoudingsmaatregel is niet gericht op het verbeteren van de functionele kwaliteit van de wegverbinding.

---

#### *Instandhoudingsmaatregel*

Maatregel gericht op het op peil houden van de technische kwaliteit van een wegverbinding.

---

#### *Inputgericht*

Benadering waarin de (financiële en personele) middelen waarmee wordt gewerkt, centraal staan in plaats van het gewenste eindresultaat dat met die middelen moet worden bereikt.

---

#### *Integraal*

Benadering, waarin niet per sector / kolom / discipline of afdeling naar een bepaald probleem wordt gekeken, maar vanuit al deze invalshoeken tegelijk. Bij integraal wegbeheer wordt met alle verschillende aspecten van dat beheer (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, instandhouding) rekening gehouden.

---

---

### *Integraal wegbeheer*

Deze wijze van beheren beoogt de weg met alle daarin voorkomende stoffen en levensgemeenschappen, maar ook de erbij betrokken belangen en functies, integraal te benaderen en zoveel mogelijk als één geheel te beheren.

---

### *Interactieve planvorming*

Planmethode waarin de probleemanalyse en de oplossingsrichtingen in overleg met direct bij de problematiek betrokken partijen (burgers, overheden, bedrijfsleven, belangengroeperingen etc.) worden geformuleerd.

---

### *Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO)*

Interdepartementaal Beleidsonderzoek, dat in opdracht van de Ministerraad onder leiding van het Ministerie van Financiën wordt verricht bij verschillende onderdelen van de Rijksoverheid in het kader van financiële vernieuwing. Bij de Rijkswaterstaat heeft IBO geleid tot een Rijkswaterstaatsbreed project met uitstraling naar de overige onderdelen van V&W, waarin een inputgerichte bedrijfsvoering wordt veranderd in een outputgerichte bedrijfsvoering.

---

### *Interventieniveau*

Het moment van het bereiken van een interventieniveau voor een functie wordt bepaald door het risico dat ontstaat bij het verlies van deze functie. Dit risico is gedefinieerd als de kans op functieverlies vermenigvuldigd met de economische en de maatschappelijke gevolgschade. De situatie waarbij het risico door functieverlies niet meer aanvaardbaar is, wordt interventieniveau genoemd. Deze toestand treedt op, als op het bijbehorende tijdstip het gekapitaliseerde risico groter wordt dan de gekapitaliseerde onderhoudskosten. Het tijdstip van bereiken van dit onacceptabele kwaliteitsniveau vormt de basis voor het bepalen van het tijdstip voor de uitvoering van de maatregel die vaak eerder zal liggen. Het interventieniveau ligt per definitie boven het niveau, waarop volledig functieverlies optreedt. De gekozen veiligheidsmarge kan per object verschillen en is afhankelijk van eerder genoemd risico. De beheerder bepaalt deze marge en legt deze vast in het beheerplan.

---

### *Interventiejaar*

Met inzicht in het kwaliteitsverloop (bijvoorbeeld verkregen uit inspecties) en het interventieniveau kan het interventiejaar worden voorspeld. Dit interventiejaar kan per functie verschillen. In een integrale afweging tussen de verschillende functies kan mogelijk bijstelling plaatsvinden. Hierbij spelen ook bedrijfseconomische en financiële overwegingen een rol.

---

### *Kengetallen*

Bij het opstellen van ramingen, bij de onderbouwing, allocatie en verantwoording van deelprogramma's, en bij het uitvoeren van bedrijfsvergelijkingen en audits, kunnen kengetallen een rol spelen.

Diverse soorten kengetallen kunnen worden onderscheiden:

- verhoudingsgetallen omtrent de relatie tussen productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven. Deze kengetallen zijn relevant in de realisatiefase (wegen, vaarwegen) van de werksoorten Aanleg/investeringen, Beheer en onderhoud en Subsidies, omdat bij de totstandkoming van de producten alleen daar sprake is van productuitgaven
- kengetallen omtrent benodigd budget per eenheid areaal of per object. Momenteel worden deze ontwikkeld voor het vast onderhoud, zowel voor de droge als de natte sector.



---

#### *Knoop*

Aansluiting of kruising van de éne wegverbinding op de andere. of kruispunt van twee wegverbindingen. Een knoop is voorzien van een naam, niet van een afritnummer. De beheergrens van een dienstonderdeel (landelijk, regionale directie of dienstkring) wordt voor traject en wegvakindeling ook aangemerkt als een knoop bij beschouwing van dat dienstonderdeel.

---

#### *Kosten*

De in geld uitgedrukte offers (c.q. verbruikte economische waarden) die een organisatie moet opbrengen voor de realisatie van een produkt of dienst.

---

#### *Kostenverdeelmodule*

Alle uitgaven die een dienst doet worden geregistreerd in de kostenverdeelmodule. Het doel is uit te rekenen hoeveel geld er in een bepaalde periode wordt uitgegeven ten behoeve van de verschillende producten van een RWS-dienst. De kostenmodule is opgebouwd uit drie componenten. Kostensoort geeft aan welk type uitgave het betreft, bijvoorbeeld personeel, materieel etc; kostenplaats is veelal een afdeling die de uitgaven veroorzaakt; kostendragers zijn de producten van RWS, waaraan alle uitgaven uiteindelijk worden toegerekend.

---

#### *Kostprijs*

De kostprijs van een product is opgebouwd uit de som van de productuitgaven en de directe uitvoerings-uitgaven.

---

#### *Kruising*

Een kruising is een ontmoetingspunt van wegen, waar het verkeer niet van weg mag wisselen.

---

#### *Kruispunt*

Een kruispunt is een ontmoetingspunt van wegen, waar het verkeer van weg mag wisselen.

---

#### *Kwaliteit van de organisatie*

De invalshoek bij kwaliteit van de organisatie is: hoe doen we ons werk, werken we wel doelmatig en effectief? De informatie die hierop betrekking heeft, wordt in de vorm van tabellen opgenomen in het managementcontract. Door alle diensten moet informatie over werksoorten, de uitgavencategorieën en de performance-indicatoren worden opgenomen. Specialistische diensten dienen daarnaast nog inzicht te verschaffen in hun exploitatie en in hun klantencategorieën.

---

#### *Kwaliteitscriteria voor de droge infrastructuur / hoofdwegennet*

Deze criteria voor de functionele kwaliteit zijn gebaseerd op de functietoekenning voor bereikbaarheid (onder de randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid). Door het uitvoeren van variabele maatregelen en de inzet van vaste kosten en personeel wordt de kwaliteit van het areaal verbeterd. Dat wil zeggen dat het 'percentage slecht' van het areaal vermindert. Van elk objectonderdeel in het areaal is de kwaliteit in de tijd gezien voor twee aspecten weer te geven:

Realisatie van een functie door aanleg-, verbeterings- of herstelmaatregelen. Instandhouding van de technische kwaliteit door vast en variabel onderhoud.

---

---

#### *Kwaliteitsborging*

Het beoordelen en op peil houden van het kwaliteitssysteem met inbegrip van het aantonen dat het systeem voldoet.

---

#### *Kwaliteitsindexen Wegbeheer*

Beoordelingssysteem in Wegbeheer, waarmee kan worden bepaald in hoeverre wegverbindingen aan de normen voldoen, die horen bij streefbeeld en voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

---

#### *Kwaliteitssysteem*

Organisatiestructuur, verantwoordelijkheden, procedures, activiteiten, etc. die tezamen zorgen dat producten, processen of diensten voldoen aan gestelde eisen.

---

#### *Landelijk Beheerplan Droog (LBPD)*

Document in de systematiek van Wegbeheer, waarin de uitkomsten van de negen Regionale Beheerplannen Droog op landelijk aggregatieniveau zijn samengebracht. In het LBPD worden op basis van het NVVP de belangrijkste doelstellingen voor het wegverkeer geschetst. Aangegeven wordt, welke taken wegbeheerders moeten uitvoeren en welke soorten maatregelen daarbij aan de orde zijn. Het LBPD wordt omgevormd tot concept-deelprogramma's die de offerte van de Rijkswaterstaat aan de Bestuurskern vormen.

---

#### *Landelijk Beheerplan Nat (LBPN)*

Document in de systematiek van BPN/BOP, waarin de uitkomsten van de tien Regionale Beheerplannen Nat op landelijk aggregatieniveau zijn samengebracht. Het LBPN wordt omgevormd tot concept-deelprogramma's die de offerte van de Rijkswaterstaat aan de Bestuurskern vormen.

---

#### *Lokaal Beheerplan Droog (LokBPD)*

Een (niet verplicht) document in de systematiek van Wegbeheer, waarin op dienstkringniveau maatregelen worden onderhouden. Het LokBPD richt zich in hoofdzaak op instandhouding. Naast de reguliere taken voor het beheer worden meerjarenonderhoudsplannen voor de verschillende aandachtsgebieden (verhardingen, kunstwerken, verkeersvoorzieningen, landschap & milieu en exploitatie) uitgevoerd.

---

#### *Maatregel*

Een beheersactiviteit voor het op het gewenste kwaliteitsniveau houden of brengen van de vastgestelde functies van een watersysteem of een deel van het hoofdwegennet. De maatregelen kunnen bestaan uit werkzaamheden voor aanleg, verbetering (Streefbeeldmaatregel), variabel onderhoud, vast onderhoud (Instandhoudingsmaatregel) en andere activiteiten die voortvloeien uit het beheer.

---

#### *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)*

Voortschrijdend vijfjarig plandocument van de minister van V en W voor investeringen in de nationale infrastructuur (Aanleg maatregelen).

---

#### *Meetlat*

Kader van eisen bij een deelprogramma waarop de opdrachtnemende contractpartner door de opdrachtgevende contractpartner wordt afgerekend. De meetlat bevat de items kwantiteit, kwaliteit, tijd en prijs.



---

#### *Mijlpaal*

Mijlpalen zijn tussengelegen doelen voor de controleerbaarheid, beheersbaarheid en stuurbaarheid van het proces dat moet leiden tot realisatie van de streefbeelden. Mijlpalen (kunnen) worden geformuleerd als kwaliteitsdoelen per functie per objectcategorie.

---

#### *Modal split / modal shift*

Het verdelen van de vervoerstromen over weg, rails, water en lucht.

---

#### *Missie*

Unieke bestaansreden van de Rijkswaterstaat in zijn omgeving.

---

#### *Netto FTE-eenheid*

Benodigde menskracht per product/project uitgedrukt in minimaal 0,1 fte. Fte is in bruto termen.

---

#### *Nieuw Regionaal Model (NRM)*

Methodiek voor de prognose van congestiekansen en voertuigverliesuren in 2010.

---

#### *Object*

Voorziening die deel uitmaakt van (een deel van) het watersysteem of (een deel van) het hoofdwegennet, en die beheerd wordt door de Rijkswaterstaat.

---

#### *Objectcategorieën*

Een wegsysteemdeel is voor instandhouding onderverdeeld in de volgende objectcategorieën: verhardingen, kunstwerken, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en exploitatie. (Dit is de zogenaamde vijfdeling).

---

#### *Offerte*

Aanbieding van de opdrachtnemer aan de opdrachtgever, bestaand uit een integrale kostenbegroting voor het te leveren product of de uit te voeren opdracht.

---

#### *Onderhoud*

Uitvoeren van maatregelen om de technische kwaliteit in stand te houden en dus de levensduur van een (object)onderdeel te halen c.q. te verlengen. Binnen het onderhoud wordt onderscheid gemaakt tussen vast en variabel onderhoud.

---

#### *Ontsnippering*

Milieuthema gericht op het verminderen van de versnippering van de ruimte die in het verleden is ontstaan door het aanleggen van doorsnijdingen.

---

#### *Outcome*

Effecten die de gerealiseerde output in de maatschappij veroorzaakt. Bijvoorbeeld: een daling van het aantal verkeersdoden (=outcome) door de verlenging van een invoegstrook (output). De producten en de prestaties zullen in belangrijke mate worden gerelateerd aan de beleidseffecten die V&W als doelstelling heeft.

---

### *Output*

Producten beschreven in termen van prestaties die een overheidsorganisatie aan de maatschappij levert, volgens de afgesproken specificaties, op het afgesproken tijdstip en tegen de afgesproken prijs en kwaliteit.

---

### *Output/resultaat/effect*

Gewenst direct gevolg van getroffen maatregelen, in principe in de vorm van gewijzigde fysieke omstandigheden, bijvoorbeeld een gerepareerd verhardingsdeel of het geheel van alle directe en indirecte (te voorziene) gevolgen van getroffen maatregelen.

---

### *Outputgericht*

Benadering waarin het product of resultaat van de inspanningen centraal staat. Het tegenovergestelde van outputgericht is inputgericht, waarbij de middelen, het geld en de inspanningen om tot het resultaat te komen centraal worden gesteld.

---

### *Overplanning*

Overplanning is een middel dat op D3-niveau intern wordt toegepast om te bereiken dat het beschikbare jaarbudget binnen de vastgestelde prioriteiten volledig wordt besteed. Bij overplanning wordt een werkenpakket voorbereid dat zo nodig gebruikt kan worden om tegenvallers in het uitvoeringstempo op te vangen.

---

### *Overprogrammering*

Overprogrammering is een afspraak in het managementscontract tussen DG en HID, waarin het leveren van extra producten wordt vastgelegd, dus bovenop het beschikbare taakcijfer. Bij deze afspraak hoort uiteraard ook een bepaling, hoe de extra financiële middelen ter beschikking komen.

---

### *Product (Haplan-product)*

Een subproduct of clustering van subproducten met als kenmerk één functie per corridordeel.

---

### *Productuitgaven (PU)*

De directe uitgaven (aan derden) die nodig zijn om het (fysieke) Rijkswaterstaatsproduct te realiseren. Kenmerk hiervan is dat gegeven de maatschappelijke en politieke context er GEEN keuzemogelijkheid is tussen zelf doen en uitbesteden. Directe uitgaven die niet vallen onder deze definitie, zijn altijd directe uitvoeringsuitgaven.

---

### *Programma*

Een programma is een pakket gelijksoortige en / of samenhangende maatregelen binnen een werksoort met een voortschrijdend meerjarig karakter. Een programma resulteert in een aantal maatschappelijke producten die moeten bijdragen aan maatschappelijk gewenste beleidseffecten.

---

### *Protocol*

Een protocol is een schriftelijke afspraak tussen de opdrachtgevende dienst (OGD) en de opdrachtnemende dienst (OND). In dit protocol wordt de prijs van het product opgenomen indien het een fixed-price afspraak betreft. Het tarief per direct productief uur wordt opgenomen indien het om een regieafpraak gaat. Daarnaast wordt opgenomen op welke datum welke (tussen-) producten zullen worden geleverd.

---

### *Raming*

Bij het ramen van de prijs van een product worden twee componenten onderscheiden; de productuitgaven (PU) en de directe uitgaven (DUU). De som van de PU's en DUU's is de kostprijs van het product. Geraamd worden de PU's en DUU's voor een bepaald uitvoeringsjaar.

---



---

*Regionaal Beheerplan Droog (RBPD)*

Document van een regionale directie in de systematiek van Wegbeheer, waarin de in de regio nodige maatregelen worden beschreven en onderbouwd. In het RBPD wordt op basis van landelijke beleidsdoelstellingen voor bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en instandhouding het regionale beleid beschreven.

---

*Regionaal Beheerplan Nat (RBPN)*

Document van een regionale directie in de systematiek van BPN/BOP, waarin de in de regio nodige maatregelen worden onderbouwd.

---

*Reizigerskilometer*

Afstand afgelegd door een persoon, onafhankelijk van het vervoermiddel. (Vier personen in een auto leggen per kilometer vier reizigerskilometers af).

---

*Resultaat*

Gewenst en voorzien indirect gevolg van genomen maatregelen. In termen van het beheerplanproces gaat het dan vooral om het bereiken van betere kwaliteitcijfers voor de onderkende beleidsitems.

---

*Route*

Een logisch samenstel van aaneensluitende trajecten en / of (delen van) wegverbindingen met meerdere wegnummers, met een éénduidige benadering van bereikbaarheids- en veiligheidsaspecten voor de vervoerstromen.

---

*Run-off*

Afstroming van neerslag over het grondoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd.

---

*Scenario*

Mogelijke realisatie van maatregelen op basis van een bepaald budget en volgens een bepaald prioriteitenmodel.

---

*Streefbeeld*

Een op landelijk en regionaal beleid gebaseerde beschrijving waarin is aangegeven op welk niveau het (hoofd)watersysteem(deel) (BPN) dan wel de wegverbinding (Wegbeheer) moet functioneren in een bepaald jaar in de toekomst (in de huidige ronde 2010).

---

*Subsidie*

De aanspraak op financiële middelen door een bestuursorgaan, verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten.

---

*Taakcijferprogrammering*

De taakcijferprogrammering is een programmering die sluit op de indicatieve taakcijfers en is afgestemd op de personele capaciteit.

---

---

*Traject (1), niet te gebruiken bij bereikbaarheid*

Weggedeelte van knoop tot knoop, waarbij de knoop met de bijbehorende kunstwerken aan het einde van het traject tot het traject behoort.

---

*Traject (2), in het kader van bereikbaarheid*

De keuze van trajecten wordt in eerste instantie bij de regionale directie gelegd. De begripsomschrijving kan dus per regionale directie verschillen. De randvoorwaarden staan in hoofdstuk 3 Bereikbaarheid, 2.2 Trajectkeuze.

---

*Trajectsnelheid*

Trajectsnelheid is een basiskwaliteit voor de bereikbaarheid in de vorm van een gemiddelde over alle werkdagen van het jaar van tenminste 60 kilometer per uur gedurende het drukste uur. Waar de traject-snelheid onder de 60 kilometer per uur komt, is sprake van een knelpunt.

---

*Technische eisen*

Technische eisen zijn technische kwaliteitseisen om te voldoen aan de functie-eisen. De technische eisen leggen de constructieve kwaliteit vast.

---

*Transito-functie*

De functie van het aan-, af- en doorvoeren van goederen en het transport tussen verschillende economische centra.

---

*Variabel onderhoud*

Variabel onderhoud is onderhoud dat planbaar is en dat, evenals vast onderhoud, wordt uitgevoerd om de kwaliteit van de functies in stand te houden en de levensduur van een (object)onderdeel te halen of te verlengen.

---

*Vaste kosten*

Vaste kosten zijn de kosten van vast onderhoud, de kosten van exploitatie, bediening en het operationeel gebeuren (zoals inspectie, zorg voor veilige en vlotte doorstroming, vergunningverlening, advertentiekosten, alarm- en berichtencentrum, verkeerscentrale, verzameling van basisgegevens, voorlichting / informatievoorziening).

---

*Vast onderhoud*

Vast onderhoud is onderhoud dat bedoeld is om het jaar van interventie in de tijd vooruit te schuiven en dus om variabel onderhoud uit te stellen. Vast onderhoud wordt evenals variabel onderhoud uitgevoerd om de technische kwaliteit van de functies in stand te houden en de levensduur van een (object)onderdeel te verlengen.

---





---

#### *Veiligheidsmarge*

De veiligheidsmarge is het verschil tussen het interventieniveau en het niveau waarop functieverlies optreedt. (Het is het verschil tussen de waarde van de inspectieparameter waarop het interventieniveau wordt bereikt en de waarde van de inspectieparameter die aangeeft dat vanaf dat moment functieverlies optreedt.) De gekozen veiligheidsmarge kan per objectonderdeel verschillen en is afhankelijk van de maatschappelijke en bedrijfseconomische gevolgschade, de snelheid waarmee kwaliteitsvermindering optreedt na overschrijding van het interventieniveau tot het moment van functieverlies en de mobilisatietijd die nodig is om over te gaan tot variabel onderhoud. De beheerder bepaalt zelf marge en legt deze vast in het Beheerplan.

---

#### *Verbetering*

Het verhogen van de maatschappelijke waarde in termen van verkeersveiligheid en leefbaarheid (woon- en leefmilieu) van een bestaand object of weggedeelte, zonder dat sprake is van een wezenlijke capaciteitsvergroting.

---

#### *Verbeteringsmaatregel*

Beheermaatregelen die zijn gericht op het bereiken van de doelstellingen voor de beleidsitems, verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid. Zij moeten leiden tot functieverbetering van een wegverbinding.

---

#### *Verkeersrisico*

Het aantal slachtoffers op (een gedeelte van) een wegverbinding gerelateerd aan de vervoersprestatie daarop, uitgedrukt in slachtoffers per miljoen motorvoertuigkilometers.

---

#### *Voertuigkilometer*

Kilometer afgelegd door een voertuig, onafhankelijk van het aantal personen. (Vier personen in een auto over een kilometer is dus één voertuigkilometer).

---

#### *Voertuigverliesuren*

Totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit.

1. Berekening uit de fileregistratie (als onderdeel van de berekening van de filekosten). Door middel van een ophoging wordt het totaal aantal voertuigverliesuren berekend.
2. Berekening uit het model Kwaliteit Verkeersafwikkeling.

---

#### *Wegbeheer*

Wegbeheer, een project van de Rijkswaterstaat, waarin een gedachtengoed c.q. een filosofie is ontwikkeld om tot een integrale planning voor beheer en onderhoud van de droge infrastructuur te komen. Binnen Wegbeheer worden Landelijke en Regionale (en soms Lokale) Beheerplannen Droog gemaakt.

---

#### *Werksoort*

Terrein waarop de Rijkswaterstaat werkzaam is en dat wordt gekenmerkt door een gelijksoortig werkproces. RWS onderscheidt zeven werksoorten: Beheer en Onderhoud, Bediening, Aanleg / Investerings, Subsidies, Basisinformatie, Beleidsvoorbereiding en -evaluatie, Anticiperend onderzoek.





---

*Wegvak*

Kleinste gedeelte van een weg, dat in lengterichting wordt begrensd door een aansluiting met afritnummer, een kruispunt of een knooppunt, waarbij de kunstwerken aan het einde van het wegvak tot het wegvak behoren.

---

*Wegverbinding*

De totale weg van begin- tot eindpunt binnen het beschouwde beheergebied, aanéénsluitend en met eenzelfde wegnummer.

*Zie ook CROW-publicatie 91 'Van A-nummer tot Zweepmast'*







# **Regionaal Beheerplan Limburg 2003 - 2008**

5 april 2002



---

**Colofon**



**Uitgegeven door:** RWS Directie Limburg

**Informatie:** Ing. R.F.B. Quack  
**Telefoon:** 043 – 329 42 39  
**Fax:** 043 – 329 46 73

**Uitgevoerd door:** H.T.D. van Duinen  
ing. D.P.M. Frissen  
ing. A.J.A. Goes  
ing. A.E.M. Heijnen  
drs. S.C. Ott  
Ing. R.F.B.Quack

**Opmaak:** L.F. Schilder

**Datum:** 24 april 2002

## Inhoudsopgave

---

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Doel en werkwijze	5
1.2 Opbouw Regionaal Beheerplan	6
<b>2 Bereikbaarheid</b>	<b>7</b>
2.1 Inleiding	7
2.2 Beschrijving huidige situatie en ontwikkelingen	10
2.2.1 Typering wegennet	10
2.2.2 Huidige situatie	11
2.2.3 Ontwikkelingen verkeer en vervoer	17
2.3 Uitgangspunten en doelstellingen	20
2.3.1 Landelijk beleid en uitgangspunten	20
2.3.2 Regionaal beleid	21
2.4 Knelpunten	23
2.4.1 Analyse huidige situatie	23
2.4.2 Analyse toekomstige situatie	23
2.5 Oplossingsrichtingen voor Bereikbaarheidsknelpunten	23
2.6 Programmering en prioritering	24
2.7 Conclusies	24
<b>3 Veiligheid</b>	<b>27</b>
3.1 Landelijk beleid	27
3.2 Regionaal beleid	28
3.3 Ontwikkelingen	28
3.4 Streefbeelden	30
3.5 Analyse huidige situatie	31
3.6 Knelpunten, maatregelen en effecten	32
3.7 Programmering en prioritering	34
3.8 Conclusies	34
<b>4 Leefbaarheid</b>	<b>37</b>
4.1 Landelijk beleid	37
4.2 Regionaal Beleid	39
4.3 Ontwikkelingen	40
4.4 Streefbeelden	42
4.5 Analyse huidige situatie	43
4.6 Knelpunten, maatregelen en effecten	44
4.7 Programmering	46
4.8 Conclusies	47
<b>5 Instandhouding</b>	<b>49</b>
5.1 Landelijk beleid	49
5.2 Regionaal beleid	50
5.3 Ontwikkelingen	52
5.4 Onderbouwing	54
5.4.1 Onderbouwing vast onderhoud	55



5.4.2	Onderbouwing variabel onderhoud	56
5.5	Knelpunten, maatregelen en effecten	59
5.6	Programmering en prioritering	63
5.6.1	Beleidsdoelprogrammering	65
5.6.2	Taakcijferprogrammering	66
5.7	Conclusies	67
<b>6</b>	<b>Integraliteit</b>	<b>69</b>
<b>7</b>	<b>Beheer &amp; Onderhoud Voorbereiding en Bediening</b>	<b>71</b>
7.1	B&O Voorbereiding	71
7.1.1	Ontwikkelingen	71
7.1.2	Programmering	73
7.2	Bediening	75
7.2.1	Ontwikkelingen	75
7.2.2	Programmering	75
7.3	Conclusies	75

#### **Bijlagen:**

1. Proweg
2. Areaalgegevens
3. Lijst met afkortingen
4. Begrippenlijst
5. Trajecten
6. Kaart met EHS en Verlichting
7. Lijst ontsnipperingslocaties
8. Proweg vs. Iyon
9. Tabellen/grafieken effecten
10. Kaarten Verkeersveiligheid
11. Database Verkeersveiligheid
12. Database Bereikbaarheid

### Inleiding

De regionale beheerplannen worden sinds enkele jaren min of meer volgens een vast omschreven aanpak en rapportage opgesteld (de Uitgangspunten Beheerplannen Droog). Met de introductie van de Architectuur Verkeersbeheersing en de nieuwe aanpak volgens het NVVP is daar een trendbreuk ontstaan. Ondanks aandringen van verschillende kanten om de veiligheid en leefbaarheid op dezelfde wijze te benaderen, is voor deze onderwerpen geen verandering in aanpak en opzet in vergelijking met voorgaande jaren in aangebracht. Dit wordt betreurd omdat het verband tussen de aspecten bereikbaarheid en veiligheid zeer zeker aanwezig is en in iets mindere mate ook voor leefbaarheid.

De wens van de departementsleiding is dat het ministerie zich dienstbaar opstelt aan de maatschappij. Dit vertaalt zich in de vraag:

1. wie is de klant en
2. voor wie doen we het.

In het instellingsbesluit van de Rijkswaterstaat staat te lezen dat deze dienst de zorg heeft voor een goed, vlot en veilig gebruik van de weg.

"Hoe spelen we op efficiënte wijze in op de behoefte van de klant?" is de vraag waar we voor gesteld zijn.

De opdracht aan de wegbeheerder luidt dan ook de wegen zodanig te onderhouden dat geen kapitaalvernietiging optreedt en de weggebruiker faciliteert t.a.v. een vlot en veilig gebruik van de weg.

Een vlot gebruik van de weg wordt gedefinieerd in het NVVP: het gehele jaar door in de spits een half uur reistijd over een afstand van 30 km. Maar een vlot gebruik van de weg vraagt ook om een zekere kwaliteit van de weg om een verkeersveilig gebruik mogelijk te maken. Dat is een kwaliteit die overeenkomt met het beeld dat de weg oproept bij de weggebruiker.

Toetsen we dan het Limburgse rijkswegennet aan de landelijk gedefinieerde kwaliteit dan kan er vastgesteld worden dat die kwaliteit op een aantal wegen in meer of mindere mate nog niet aanwezig is. De A2, A76 en A79 zijn wegen die nog zijn ontworpen en aangelegd vòòr het tot stand komen van de ROA in de eind jaren '60. Verkantingen zijn te beperkt of ontbreken, overgangsbogen ontbreken en boogstralen zijn te krap. Het zijn juist deze elementen die de weggebruiker niet kan waarnemen, maar wel de effecten ervan ondervindt als het te laat is. Zeker bij slechte weersomstandigheden, zoals neerslag.

Snelheidsbeperkingen als antwoord op deze problemen bieden helaas geen soelaas, omdat die maatregel niet strookt met hetgeen waarop de weggebruiker anticipeert. Het wegbeeld.

Een tweede vorm van klantgerichtheid is de kwaliteit van de weg die we ons zelf opleggen in de vorm van onderhoudsinterventieniveaus verkeersveilig ingerichte werkplekken bij wegwerkzaamheden en andere, permanente verkeersveiligheidsvoorzieningen. De wegbeheerder kan zich dus de vraag stellen, gelet op de discrepantie tussen beleidsdoelprogrammering en taakcijferprogrammering, of over deze vorm van klantgerichtheid niet een inhoudelijke discussie gevoerd moet worden.

Daarnaast is er tot nu toe nog geen expliciete toets ingebouwd welke kwaliteit wegonderhoud de weggebruiker –de klant dus– wenst



Een derde vorm van klantgerichtheid is de zorg voor wegwerkzaamheden. Deze mogen de automobilist geen tot weinig hinder opleveren. Wegwerkzaamheden kunnen efficiënt worden uitgevoerd. Door werkzaamheden te combineren (ook met andere thema's zoals bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid) zijn minder afzettingen nodig en ontstaan er minder voertuigverliesuren.

Resumerend kan worden gesteld dat de directie inzet op klantgericht wegonderhoud, dat zich kenmerkt door:

- een goed niveau van verkeersafwikkeling,
- filearmwegonderhoud
- een veilig gebruik
- efficiënt werken.

### Bereikbaarheid

In het hoofdstuk "Bereikbaarheid" is de aanpak geheel gewijzigd. In de eerste plaats wordt de mate van bereikbaarheid bepaald aan de hand van de gemiddelde snelheid over een traject van 30 km op autosnelwegen. Ligt deze gemiddelde snelheid boven de 60 km/h dan zijn er volgens het NVVP geen bereikbaarheidsproblemen op het beschouwde traject. Voor de overige wegen heeft de directie de eigen keus gedaan deze gemiddelde snelheid op 30 km/h te stellen.

Binnen de directie zijn op basis van beschikbare gegevens op zowel autosnelwegen als niet autosnelwegen geen trajecten gevonden waar de gemiddelde snelheid lager ligt dan als 60 km/h respectievelijk 30 km/h. Voor de naaste toekomst zijn op basis van voorzichtige schattingen van wegbelastingen (verkeersintensiteiten) ook berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen laten de volgende knelpunten zien:

Jaar	Weg	Traject	V gem.
2003	A2	Oost Maarland-Kerensheide	ca 60 km/h
2003	A76	Kerensheide Kunderberg	ca 60 km/h
2006	A2	Eijsden –Kerensheide	< 60 km/h
2006	A76	Kerensheide Kunderberg	< 60 km/h
2006	A2	Maasbracht-Kerensheide	ca 60 km/h
2006	A75	Kunderberg-Bocholtz	ca 60 km/h
2003	N271	Grathem-knpt. Zaarderheiken	ca 25 km/h
2006	N271	Grathem-knpt. Zaarderheiken	< 20 km/h

Tabel 0.1 Toekomstige trajectsnelheden

Naast het beoordelen van de bereikbaarheid aan de hand van de nieuwe indicator trajectnsnelheid is het de uitdrukkelijke wens van het hoofdkantoor om de verkeersproblemen t.a.v. bereikbaarheid te benaderen vanuit de gedachte van de "Architectuur Verkeersbeheersing" (AVB). Dit is door de directie op de volgende wijze opgepakt. In de eerste plaats zijn beleidsuitgangspunten geformuleerd waaraan de bereikbaarheid van het Limburgse rijkswegenet, dat in beheer en onderhoud is bij de directie, moet voldoen

De beleidsuitgangspunten zijn de volgende:

1. Alternatieve routes moeten aanwezig zijn of gezocht worden.
2. Limburg moet goed internationaal ontsloten blijven.
3. De ontsluiting van Limburg naar andere landsdelen moet gewaarborgd blijven.
4. Interregionaal netwerk, dus de regio's Noord- en Zuid Limburg moeten goed onderling bereikbaar zijn en blijven.
5. Het interstedelijk netwerk Maastricht Heerlen moet gewaarborgd blijven.

Vervolgens heeft de directie in een daartoe belegde sessie met haar medewerkers deze beleidsuitgangspunten vertaald naar het Limburgse rijkswegennet. Deze beleidsuitgangspunten leveren het volgende beeld op waar problemen zijn of zich ontwikkelen die pro-actief moeten worden opgepakt: Immers de directie stelt zich tot doel de ontwikkelingen voor te blijven.

- De eerste prioriteit ligt bij het traject A2, Maasbracht-Kerensheide vv. De beleidsuitgangspunten 1 t.m. 4 scoren hier hoog, vooral het ontbreken van alternatieve routes is bepalend.
- De tweede prioriteit ligt bij de A76. Hier scoren de beleidsuitgangspunten 2 t.m. 4 hoog. De aanwezigheid van de alternatieve route maakt dat de driehoek A 2/A 76/A 79 belangrijk wordt.
- De derde prioriteit ligt bij de N271 en N273. Ook hier scoren de beleidsuitgangspunten 2 t.m. 4.

Inmiddels wordt door de directie actie ondernomen om in het kader van AVB met andere wegbeheerders deze beleidsuitgangspunten aan te vullen met hun visie en wensen. Op deze wijze wordt het beeld gecomplementeerd en invulling gegeven aan de NVVP-gedachte het gehele wegennet een functie te geven in de bereikbaarheid. In de loop van dit jaar zullen, op basis van de discussie uitkomsten AVB, studies afgerond worden met noodzakelijk geachte bereikbaarheidsmaatregelen, waarvan ook de toets aan de trajectsnelheid onderdeel zal uitmaken.

In de Taakcijferprogrammering voor bereikbaarheid zijn alleen die projecten opgenomen waarover landelijk overeenstemming is bereikt. De tabel geeft nog geen beeld van de wensen nadat het AVB-proces is doorlopen. Daar komt pas zicht op dit najaar.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
DVM Onderzoek		100		100		150		
Architectuur verkeersbeheersing		45		45				
Monitoring VIC net	374	25						
Totaal	374	170	0	145	0	150		
Totaal in k€.	544		145		150			

Tabel 0.2 Taakcijferprogrammering benutting

### Verkeersveiligheid

De verkeersonveiligheid scoort iets beter door de verschillende getroffen maatregelen van de afgelopen jaren. Er zijn, vanwege de projecten die nog dit jaar en volgend jaar gerealiseerd moeten worden geen nieuwe projecten opgenomen. AVOC analyses geven wel aan dat er nog wegvakken en aansluitingen met het onderliggende wegennet zijn die maatregelen vragen. Echter locaties waar maatregelen onderzocht zouden moeten worden, vallen samen met de trajecten waar voornemens bestaan om op te pakken in het kader van bereikbaarheid. De veiligheid zal dus van bereikbaarheidsstudies een integraal onderdeel uitmaken.

Uit berekeningen blijkt voorts dat door de terughoudendheid tot het doen van investeringen in wegen en veiligheidsprojecten, anders dan beheer en onderhoud, de gewenste doelstellingen t.a.v. de verkeersveiligheid in 2010 niet gehaald zullen worden.

Ook in de taakcijfers voor Veiligheid zijn alleen die projecten opgevoerd welke landelijk geprioriteerd zijn



Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
RW 773 BH fase 2	115	10	318	27				
Diversen veiligheid	504	103	262	119				
Totaal	619	113	580	146				
Totaal in k€.	732		726					

Tabel 0.3. Taakcijferprogramering Verkeersveiligheid

### Leefbaarheid

Voor het thema leefbaarheid worden een aantal aspecten onderscheiden:

- Ontsnippering,
- Bodemsanering,
- Geluid en
- Groenbeheer

Voor deze 4 aspecten zijn verschillende beleidsdoelen neergezet in de diverse rijksnota's.

Versnipperingsknelpunten zijn geïnventariseerd. Vervolgens worden voor de verschillende wegtrajecten onderzoeken opgesteld die tot oplossingen van de knelpunten moeten leiden. Uitwerkingen zijn er voor de A79, de A67 en de A2. Verder is een deel van de A76 uitgewerkt. Voor ontsnippering worden faunamaatregelen gerealiseerd op de A2; meest bekend zijn de dassentunnels. Verder is Ecoduct Kruisberg in voorbereiding.

Voor bodemsanering bestaat de inspanning uit het doen van nadere onderzoeken. Deze brengen in beeld of en hoe urgent een locatie aan sanering toe is. Ook wordt aangegeven hoe urgent de maatregel is. In afwachting van de resultaten van dit onderzoek momenteel nog geen beeld voor 2003 op te stellen. Afstemming over uitvoering met de provincie moet nog plaatsvinden.

De geluidhinder wordt aangepakt door zowel maatregelen te realiseren als onderzoek te doen. Dit laatste is noodzakelijk doordat nieuw beleid in het NVVP is geformuleerd. Anderzijds zullen door de verkeersgroei nieuwe knelpunten ontstaan.

Voor de aspecten ontsnippering, bodemsanering en geluid geldt dat ze beleidsmatig vanuit deze directie veel aandacht hebben. Vanwege krappe budgetten (hetgeen de motivatie soms wel onder druk zet) wordt gewerkt aan sterke onderbouwing.

Het beleid van de directie is er op gericht landschapsplannen op te stellen. Dit is voor een groot deel van de rijkswegen gebeurd. Vervolgens moeten zowel het landschapsplan als het maaibeheer als uitgangspunt worden gebruikt voor de groenbeheerplannen.

In de Beleidsdoelprogrammering worden vaak voorstellen gedaan die helaas slechts in beperkte mate gehonoreerd worden. Uitvoering van ontsnipperende maatregelen is afhankelijk van de landelijke prioritering in de BROM-commissie en onderzoeksgelden voor bodemsanering is afhankelijk van het advies van de OGBA. In de Taakcijferprogrammering zijn alleen de projecten opgenomen welke landelijk geprioriteerd zijn.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
A2 Faunavoorzieningen (raster en tunnel)			405	42				
A2 Ecoduct Kruisberg		63	41	140				
A2 Faunavoorziening (raster en tunnel)	734	74						
A2 Geluidsanering Maasbracht		68						
A79 Geluidsanering Meerssen		446						
Totaal	734	651	446	182				
Totaal in k€.	1.385		628					

Tabel 0.4 Taakcijferprogrammering Leefbaarheid

### Instandhouding

Kernpunten bij de instandhouding zijn het veilig werken, file-arm werken en efficiënt werken aan de projecten. Dit beleid wordt verder geconcretiseerd in de lokale beheerplannen van de dienstkringen, waarbij de deelbeheerplannen verkeersvoorzieningen, kunstwerken, verhardingen, landschap & milieu en exploitatie als uitgangspunten dienen

De landelijke ontwikkelingen binnen instandhouding richten zich op het vaststellen van het basisonderhoudsniveau aan de hand van adviezen van de specialistische diensten, het beter benutten van de markt door innovatieve contracten en door het functioneel benaderen van de infrastructuur. Het onderbouwingsproces van het vast- en variabel onderhoud is voor dit regionaal beheerplan breed opgezet binnen de dienstkringen. De lokale beheerplannen zijn de grondslag voor het regionaal beheerplan en bevatten gedetailleerde ramingen qua middelen en inzet voor de benodigde onderhoudsmaatregelen die gebaseerd worden op beheerstrategieën en adviezen. Dit resulteert in een programmering voor de jaren 2003-2008.

Tijdens het onderhouden van de maatregelen kunnen knelpunten aan het licht komen. Binnen het vast onderhoud zijn op deelproductniveau enkele knelpunten gesignaleerd en is naar oplossingen gezocht. Dit heeft geresulteerd in een aantal aannames t.a.v. frequentie en inzet van onder andere:

- Gladheidbestrijding,
- Schaderijdingen,
- Zoab-clean,
- Voegovergangen

De parameters, die de aannames beïnvloeden kunnen veranderingen in de programmering veroorzaken.

Binnen het variabel onderhoud zijn niet direct knelpunten aan te merken die niet opgelost kunnen worden door gerichte onderhoudsmaatregelen en prioritering.

Dit resulteert in een programmering voor vast en variabel onderhoud dat is te verdelen in een BeleidsDoelProgrammering (BDP) en een TaakCijferProgrammering (TCP).

Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	duu
Verkeersvoorzieningen	4.799	1.932	4.765	1.833
Kunstwerken	195	247	155	198
Verhardingen	2.299	319	2.299	319
Landschap & Milieu	2.692	358	2.710	360
Exploitatie	962	4.277	988	4.361
Totaal	10.947	7.133	10.917	7.071
Totaal in k€.	18.080		17.988	

Tabel 0.5 Beleidsdoelprogrammering Vast Onderhoud

Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	Duu
Verkeersvoorzieningen	4.611	1.932	4.576	1.833
Kunstwerken	187	247	147	198
Verhardingen	2.011	319	2.011	319
Landschap & Milieu	2.399	358	2.418	360
Exploitatie	962	4.277	988	4.361
Totaal	10.170	7.133	10.140	7.071
Totaal in k€.	17.303		17.211	

Tabel 0.6 Taakcijferprogrammering Vast Onderhoud



Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	duu
Verkeersvoorzieningen	460	35	1.149	115
Kunstwerken	6.341	1.708	4.080	1.163
Verhardingen	12.003	1.394	13.417	1.120
Landschap & Milieu	1.184	27	1.291	30
Exploitatie	3.301	121		
Eba's	7.413	368	3.706	79
Integrale projecten			3.789	144
Totaal	30.702	3.653	27.432	2.651
Totaal in k€.	34.355		30.083	

Tabel 0.7 Beleidsdoelprogrammering en Taakcijferprogrammering Variabel Onderhoud

De taakcijfers die de directie aan heeft gehouden zijn conform het beleid dat in het Strategisch Bedrijfsplan is verwoord. Deze wijken af van de taakcijfers die vrijgegeven zijn door het Programmamanagement WegBeheer. Dit is gedaan aangezien de nieuwe verdeling een evenwichtige verdeling van beschikbare middelen geeft. Dit is vooral van belang voor de continuïteit van de personele omvang en kwalitatieve inzet van de medewerkers. Door interne overplanning, overprogrammering en onderuitputting ziet de directie mogelijkheden de beschikbaar gestelde middelen op het juiste moment aan te spreken.

Budgetten toegewezen ITC, Besluit WB; Afheftbrief juli 2001 incl. Loon en prijsbijstelling						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorbereiding	810	810	810	810	810	
Benutting	142	142	0	0	0	
Goederen	0	0	0	0	0	
Bediening	91	91	91	91	0	
Veiligheid	720	726	0	0	0	
Leefbaarheid	871	628	0	0	0	
Vast onderhoud	16.191	16.191	16.191	16.191	16.191	
Variabel onderhoud	19.233	33.908	45.953	45.674	26.401	
totaal afspraken	38.058	52.496	63.045	62.766	43.402	

totaal afspraken vast, var, V, L, G	37.015	51.453	62.144	61.865	42.592	
-------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--

Tabel 0.8 Vrijgegeven ITC door het Programmamanagement WegBeheer juli 2001

Taakcijferprogrammering						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorbereiding	1.821	1.570	1.379	1.423	1.356	1.390
Benutting	544	145				
Goederen						
Bediening	91	91	91	91	91	91
Veiligheid	732	726				
Leefbaarheid	1.385	628				
Vast onderhoud	17.303	17.211	17.867	17.983	18.305	18.351
Variabel onderhoud	34.355	30.083	32.067	23.631	28.193	22.271
totaal	56.231	50.454	51.404	43.128	47.945	42.103

Tabel 0.9 Taakcijferprogrammering directie Limburg

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
Kleinschalige verbeteringen dwarsprofiel	528	192	532	194				
Totaal								
Totaal in k€.	720		726					

Tabel 0.3. Taakcijferprogrammering Verkeersveiligheid

### Leefbaarheid

Voor het thema leefbaarheid worden een aantal aspecten onderscheiden:

- Ontsnippering,
- Bodemsanering,
- Geluid en
- Groenbeheer

Voor deze 4 aspecten zijn verschillende beleidsdoelen neergezet in de diverse rijksnota's.

Versnipperingsknelpunten zijn geïnventariseerd. Vervolgens worden voor de verschillende wegtrajecten onderzoeken opgesteld die tot oplossingen van de knelpunten moeten leiden. Uitwerkingen zijn er voor de A79, de A67 en de A2. Verder is een deel van de A76 uitgewerkt. Voor ontsnippering worden faunamaatregelen gerealiseerd op de A2; meest bekend zijn de dassentunnels. Verder is Ecoduct Kruisberg in voorbereiding.

Voor bodemsanering bestaat de inspanning uit het doen van nadere onderzoeken. Deze brengen in beeld of en hoe urgent een locatie aan sanering toe is. Ook wordt aangegeven hoe urgent de maatregel is. In afwachting van de resultaten van dit onderzoek momenteel nog geen beeld voor 2003 op te stellen. Afstemming over uitvoering met de provincie moet nog plaatsvinden.

De geluidhinder wordt aangepakt door zowel maatregelen te realiseren als onderzoek te doen. Dit laatste is noodzakelijk doordat nieuw beleid in het NVVP is geformuleerd. Anderzijds zullen door de verkeersgroei nieuwe knelpunten ontstaan.

Voor de aspecten ontsnippering, bodemsanering en geluid geldt dat ze beleidsmatig vanuit deze directie veel aandacht hebben. Vanwege krappe budgetten (hetgeen de motivatie soms wel onder druk zet) wordt gewerkt aan sterke onderbouwing. Het beleid van de directie is er op gericht landschapsplannen op te stellen. Dit is voor een groot deel van de rijkswegen gebeurd. Vervolgens moeten zowel het landschapsplan als het maaibeheer als uitgangspunt worden gebruikt voor de groenbeheerplannen.

In de Beleidsdoelprogrammering worden vaak voorstellen gedaan die helaas slechts in beperkte mate gehonoreerd worden. Uitvoering van ontsnipperende maatregelen is afhankelijk van de landelijke prioritering in de BROM-commissie en onderzoeksgelden voor bodemsanering is afhankelijk van het advies van de OGBA. In de Taakcijferprogrammering zijn alleen de projecten opgenomen welke landelijk geprioriteerd zijn.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
A2 Faunavoorzieningen (raster en tunnel)			405	42				
A2 Ecoduct Kruisberg		63	41	140				
A2 Faunavoorziening (raster en tunnel)	734	74						
A2 Geluidsanering Maasbracht		68						
A79 Geluidsanering Meerssen		446						
Totaal	734	651	446	182				
Totaal in k€.	1.385		628					

Tabel 0.4 Taakcijferprogrammering Leefbaarheid

### Instandhouding





Kernpunten bij de instandhouding zijn het veilig werken, file-arm werken en efficiënt werken aan de projecten. Dit beleid wordt verder geconcretiseerd in de lokale beheerplannen van de dienstkringen, waarbij de deelbeheerplannen verkeersvoorzieningen, kunstwerken, verhardingen, landschap & milieu en exploitatie als uitgangspunten dienen

De landelijke ontwikkelingen binnen instandhouding richten zich op het vaststellen van het basisonderhoudsniveau aan de hand van adviezen van de specialistische diensten, het beter benutten van de markt door innovatieve contracten en door het functioneel benaderen van de infrastructuur. Het onderbouwingsproces van het vast- en variabel onderhoud is voor dit regionaal beheerplan breed opgezet binnen de dienstkringen. De lokale beheerplannen zijn de grondslag voor het regionaal beheerplan en bevatten gedetailleerde ramingen qua middelen en inzet voor de benodigde onderhoudsmaatregelen die gebaseerd worden op beheerstrategieën en adviezen. Dit resulteert in een programmering voor de jaren 2003-2008.

Tijdens het onderbouwen van de maatregelen kunnen knelpunten aan het licht komen. Binnen het vast onderhoud zijn op deelproductniveau enkele knelpunten gesignaleerd en is naar oplossingen gezocht. Dit heeft geresulteerd in een aantal aannames t.a.v. frequentie en inzet van onder andere:

- Gladheidbestrijding,
- Schaderijdingen,
- Zoab-clean,
- Voegovergangen

De parameters, die de aannames beïnvloeden kunnen veranderingen in de programmering veroorzaken.

Binnen het variabel onderhoud zijn niet direct knelpunten aan te merken die niet opgelost kunnen worden door gerichte onderhoudsmaatregelen en prioritering.

Dit resulteert in een programmering voor vast en variabel onderhoud dat is te verdelen in een BeleidsDoelProgrammering (BDP) en een TaakCijferProgrammering (TCP).

Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	duu
Verkeersvoorzieningen	4.799	1.932	4.765	1.833
Kunstwerken	195	247	155	198
Verhardingen	2.299	319	2.299	319
Landschap & Milieu	2.692	358	2.710	360
Exploitatie	962	4.277	988	4.361
<b>Totaal</b>	<b>10.947</b>	<b>7.133</b>	<b>10.917</b>	<b>7.071</b>
<b>Totaal in k€.</b>	<b>18.080</b>		<b>17.988</b>	

Tabel 0.5 Beleidsdoelprogrammering Vast Onderhoud

Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	Duu
Verkeersvoorzieningen	4107	1.932	4116	1.833
Kunstwerken	166	247	132	198
Verhardingen	1791	319	1808	319
Landschap & Milieu	2137	358	2175	360
Exploitatie	857	4.277	889	4.361
<b>Totaal</b>	<b>9058</b>	<b>7.133</b>	<b>9120</b>	<b>7.071</b>
<b>Totaal in k€.</b>	<b>16.191</b>		<b>16.191</b>	

Tabel 0.6 Taakcijferprogrammering Vast Onderhoud





Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	duu
Verkeersvoorzieningen	460	35	1.149	115
Kunstwerken	6.341	1.708	4.080	1.163
Verhardingen	12.003	1.394	13.417	1.120
Landschap & Milieu	1.184	27	1.291	30
Exploitatie	3.301	121		
Eba's	7.413	368	3.706	79
Integrale projecten			3.789	144
<b>Totaal</b>	<b>30.702</b>	<b>3.653</b>	<b>27.432</b>	<b>2.651</b>
<b>Totaal in k€.</b>	<b>34.355</b>		<b>30.083</b>	

Tabel 0.7 Beleidsdoelprogrammering en Taakcijferprogrammering Variabel Onderhoud

De taakcijfers die de directie aan heeft gehouden zijn conform het beleid dat in het Strategisch Bedrijfsplan is verwoord. Deze wijken af van de taakcijfers die vrijgegeven zijn door het Programmamanagement WegBeheer. Dit is gedaan aangezien de nieuwe verdeling een evenwichtige verdeling van beschikbare middelen geeft. Dit is vooral van belang voor de continuïteit van de personele omvang en kwalitatieve inzet van de medewerkers. Door interne overplanning, overprogrammering en onderuitputting ziet de directie mogelijkheden de beschikbaar gestelde middelen op het juiste moment aan te spreken.

Budgetten toegewezen ITC, Besluit WB; Afhechtbrief juli 2001 incl. Loon en prijsbijstelling						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorbereiding	810	810	810	810	810	
Benutting	142	142	0	0	0	
Goederen	0	0	0	0	0	
Bediening	91	91	91	91	0	
Veiligheid	720	726	0	0	0	
Leefbaarheid	871	628	0	0	0	
Vast onderhoud	16.191	16.191	16.191	16.191	16.191	
Variabel onderhoud	19.233	33.908	45.953	45.674	26.401	
<b>totaal afspraken</b>	<b>38.058</b>	<b>52.496</b>	<b>63.045</b>	<b>62.766</b>	<b>43.402</b>	

<b>totaal afspraken vast, var, V, L, G</b>	<b>37.015</b>	<b>51.453</b>	<b>62.144</b>	<b>61.865</b>	<b>42.592</b>	
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--

Tabel 0.8 Vrijgegeven ITC door het Programmamanagement WegBeheer juli 2001

Taakcijferprogrammering						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voorbereiding	1.821	1.570	1.379	1.423	1.356	1.390
Benutting	544	145				
Goederen						
Bediening	91	91	91	91	91	91
Veiligheid	720	726				
Leefbaarheid	1.385	628				
Vast onderhoud	16.191	16.191	17.867	17.983	18.305	18.351
Variabel onderhoud	34.355	30.083	32.067	23.631	28.193	22.271
<b>totaal</b>	<b>55.107</b>	<b>49.434</b>	<b>51.404</b>	<b>43.128</b>	<b>47.945</b>	<b>42.103</b>

Tabel 0.9 Taakcijferprogrammering directie Limburg



## Vorbereiding

De kosten voor Vorbereiding zijn hoger dan de toegekende gelden. Dit is met name gelegen in: Het implementeren van nieuwe systemen om het vaste en variabele onderhoud goed in te kunnen onderbouwen en plannen (Kerngis, Tisbo, Audit Verhardingen) Daarnaast zijn er ontwikkelingen gaande op het gebied van de (droge) verkeersgegevens. Doel is te komen tot meest optimale betrouwbare gegevens om zodoende op basis van deze gegevens maatregelen betrouwbaar te onderbouwen. Voorts is het doel om voor 1 januari 2005 de deelbeheerplannen afgerond te hebben. Deze dienen ter voeding van het Lokale Beheerplan en Regionale Beheerplan.

Vorbereiding						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Normen en richtlijnen	491	346	334	334	334	334
Beheerplannen	979	904	725	769	702	736
Onderzoek	351	320	320	320	320	320
Totaal	1.821	1.570	1.379	1.423	1.356	1.390bel

Tabel 0.10 Vorbereiding

# 1 Inleiding

In het Regionaal Beheerplan Droog (Regionaal Beheerplan) voor de planperiode 2003 tot en met 2008 onderbouwt de Directie Limburg de activiteiten en projecten die ze nodig vindt op het gebied van de droge infrastructuur. De streefbeelden waaraan de droge verkeersinfrastructuur moet voldoen zijn uitgangspunt voor het beheer. Deze streefbeelden maken duidelijk welke doelen de Directie Limburg wil bereiken met het beheren van haar infrastructuur. Zowel de streefbeelden als de maatregelen om ze te realiseren, zijn beschreven in dit regionale beheerplan.

Het Regionaal Beheerplan maakt deel uit van het project Wegbeheer. Dit is het vijfde Regionaal Beheerplan Droog (Regionaal Beheerplan) van de Rijkswaterstaat Directie Limburg en is conform de landelijk overeengekomen systematiek opgesteld. De systematiek en de uitvoeringskaders van het Beheerplan staan in de "Uitgangspunten Beheerplannen Droog 2003-2008". Het Regionaal Beheerplan is samengesteld door de hoofdafdeling WX. Het beschrijft hoe de Rijkswaterstaat Directie Limburg de beleidsdoelstellingen met betrekking tot *bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en instandhouding* voor haar deel van het hoofdwegennet wil realiseren, welke kosten – ook personele – daar aan zijn verbonden, wat de consequenties zijn als de benodigde middelen niet beschikbaar zouden zijn, welk deel van de beleidsdoelstellingen er dan niet gehaald worden en welke knelpunten niet kunnen worden opgelost.

In dit hoofdstuk leest u wat het doel en de werkwijze is van wegbeheer. Daarnaast is de opbouw van dit Regionaal Beheerplan beschreven.

## 1.1 Doel en werkwijze

Een van de aanleidingen voor het project is dat de druk op het hoofdwegennet door de aanhoudende groei van het autoverkeer sterk is toegenomen. Dit heeft tot gevolg dat het aantal knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid, zowel structureel als incidenteel toeneemt. Op zijn beurt heeft dit ook negatieve invloed op de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de levensduur van de wegconstructies. Een tweede aanleiding is vermindering van de beschikbare middelen waardoor een betere onderbouwing van de instandhoudingsbudgetten noodzakelijk is.

### Doel

Naar aanleiding van deze knelpunten en wensen is het project wegbeheer gestart. Het doel van wegbeheer is het vernieuwen en versterken van het beheer van het hoofdwegennet en het verbeteren van de besturing en interne samenwerking. Aandachtspunt daarbij is het integraal aanpakken van de problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, waarbij instandhouding een basisvoorwaarde is.

### Werkwijze

De werkwijze van wegbeheer is, op een structurele manier inzicht geven in de manier, waarop de Rijkswaterstaat de beleidsdoelstellingen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en instandhouding realiseert (met welke maatregelen, tegen welke kosten en met hoeveel menskracht). Dit zorgt ervoor dat er een duidelijke koppeling is te maken (en te zien) tussen beleid en uitvoering. Het beleid is vertaald naar maatregelen welke de Directie Limburg nodig vindt om haar huidige en toekomstige knelpunten op te lossen, wat uiteindelijk resulteert in een programmering waarbij ook de effecten worden aangegeven (wat we gaan



---

doen, met welk resultaat, tegen welke prijs). Het hoofdkantoor besluit vervolgens welke maatregelen uitgevoerd worden of geeft opdracht tot realisatie van deze maatregelen (producten). Producten waarvoor al opdracht is gegeven, staan niet meer ter discussie en worden als zodanig ook niet meer geoffreerd.

Het beheerplan is als volgt tot stand gekomen. Het hoofdkantoor stelt het Landelijke Beheerplan op. Hierin zijn de relevante beleidsdoelstelling vertaald naar streefbeelden die aangeven aan welke normen het hoofdwegennet en zijn omgeving moet voldoen.

Dienstkringen zijn vrij om al dan niet een Lokaal Beheerplan op te stellen terwijl regionale directies daarentegen verplicht zijn ieder jaar een Regionaal Beheerplan op te stellen. In Limburg is er voor gekozen dat beide dienstkringen van de Directie Limburg een eigen lokaal beheerplan opstellen. Deze twee lokale beheerplannen worden vervolgens bij elkaar opgeteld met als doel te komen tot een Regionaal Beheerplan voor de gehele Directie Limburg.

## **1.2 Opbouw Regionaal Beheerplan**

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het thema bereikbaarheid. Na een beschrijving te hebben gegeven van Limburg en het hoofdwegennet in beheer bij de Directie Limburg wordt ingegaan op de nieuwe indicator Traject snelheid en de methodiek Architectuur verkeersbeheersing.

Hoofdstuk 3 en 4 beschrijven het thema verkeersveiligheid en leefbaarheid waarin naast het beschrijven van het landelijk beleid, het regionale beleid, de ontwikkelingen, streefbeelden en knelpunten en maatregelen naar voren komen.

Hoofdstuk 5 geeft uitgebreid een beschrijving van het onderwerp Instandhouding en doet programmeringsvoorstellen voor de verschillende deelplannen, gericht op het halen van de beleidsdoelstellingen. In dit hoofdstuk wordt tevens aangegeven waarom de programmering niet aansluit op de beschikbare middelen.

Hoofdstuk 6 beschrijft de integraliteit van de diverse thema's en hoe hier mee wordt omgegaan.

In Hoofdstuk 7 wordt vervolgens ingegaan op de onderwerpen Voorbereiding en Bediening.

## 2 Bereikbaarheid

### 2.1 Inleiding

In de afgelopen jaren zijn veel plannen door de Directie Limburg voorgedragen om de toekomstige verkeersproblematiek in Limburg aan te pakken. Deze plannen waren ontwikkeld om de Randstadproblematiek voor te blijven. In Limburg is het gevoel ontstaan dat deze door het Hoofdkantoor zijn deze afgedaan met de boodschap die zich kenmerkte door een onder-  
toon dat de problematiek in Limburg minder ernstig is dan die in de Randstad.

Inderdaad is het zo dat de verkeersproblematiek in Limburg vaak nog niet de omvang heeft van de problematiek in de Randstad, maar dat is naar de mening van de Directie Limburg geen reden om de Limburgse plannen ter zijde te schuiven, deze plannen waren immers ontwikkeld om de Randstadproblemen voor te blijven. Je moet, als je wilt leren van de fouten die in het Randstedelijke gebied zijn gemaakt, juist pro-actief handelen en niet alleen maar reactief. Met een pro-actieve (preventieve) aanpak kun je de ernstige verkeersproblemen, waarvan de contouren zich in Limburg al aftekenen en in de toekomst alleen nog maar sterker worden, op een goede manier, tijdig aanpakken, voordat de maatschappelijke schade nog groter en misschien onbeheersbaar wordt. Maatregelen die in de Randstad alleen nog maar marginaal kunnen bijdragen aan de oplossing van de problematiek, kunnen in het Limburgse gebied nog lange tijd substantiële oplossingen bieden. De kosteneffectiviteit van dergelijke maatregelen in Limburg is op netwerkniveau naar verwachting groter dan in gebieden waarin de problematiek al te erg is.

Vanuit deze visie is de Directie Limburg voornemens de Limburgse verkeersproblematiek op het rijkswegennet opnieuw onder de aandacht te brengen en uit te werken in goed onderbouwde gebiedsgerichte probleemanalyses en een samenhangende set van maatregelen. Deze aanpak zal input leveren voor de Beheerplannen Droog van de directie Limburg.

#### **Architectuur verkeersbeheersing**

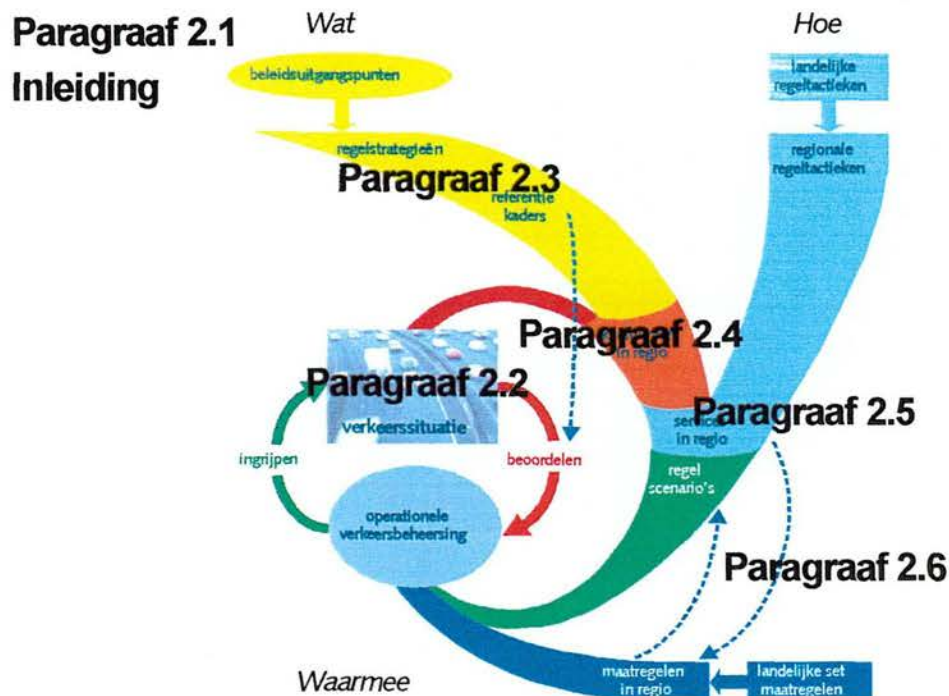
Belangrijk is dat de plannen breed gedragen worden en opgezet zijn vanuit een gebiedsgerichte netwerkgeoriënteerde aanpak, waarin ook alle andere betrokken overheden zich kunnen vinden.

De recent ontwikkelde 'Architectuur Verkeersbeheersing' (AVB) wordt als een geschikt stramien voor zo'n aanpak beoordeelt. De AVB Methodiek houdt een proces in waarin met alle betrokken partijen in een gebied in een aantal stappen samen een plan wordt gemaakt voor een gezamenlijke aanpak van de verkeersproblematiek in het betreffende gebied. Hoofdinsteek is de bereikbaarheidsproblematiek; verkeersveiligheid en leefbaarheid dienen als randvoorwaarden. Deze methode zal dan ook worden toegepast door de directie.

#### **Essentie**

De essentie van de AVB-VA wordt verbeeld in onderstaand figuur ('de kurkentrekker'), evenals de indeling van het hoofdstuk Bereikbaarheid van het Regionaal Beheerplan.





Figuur 2.1: indeling hoofdstuk Bereikbaarheid RBPB volgens de AVB-VA

Bovenstaande figuur schetst de procesmatige systematiek om in een aantal stappen beleid te vertalen naar de operationele inzet van verkeersbeheersingsmaatregelen. Drie gescheiden lijnen komen daarbij samen:

1. Wat willen we bereiken (de beleidsuitgangspunten)
2. Hoe willen we dat bereiken (de regeltechnieken)
3. Waarmee gaan we dat bereiken (set verkeersbeheersingsmaatregelen)

### Fasering van het AVB project in Limburg

In Limburg is het project AVB is ingedeeld in drie fasen:

Fase 1	De workshop op 27 februari: - introductie van de AVB methodiek - presentatie / vaststelling van het verdere verloop van het project - vaststelling van een drietal knelpunten in het rijkswegennet in Limburg - Doorkijk naar mogelijke oplossingsrichtingen
Fase 2 15 april 02 – 15 juni 02	De AVB aanpak: ontwikkelen van gemeenschappelijke beleidsuitgangspunten en regelstrategieën In deze fase vindt per knelpunt een drietal workshops plaats met relevante betrokkenen (Provincie, Gemeenten, Politie).
Fase 3: 15 juni 02 – 15 maart 03	Onderzoek, onderbouwing en besluitvorming.

Tabel 2.1. AVB opzet in Limburg

---

Van belang is dat tijdens dit proces een sfeer ontstaat, waarin alle wegbeheerders elkaar verantwoordelijkheden als wegbeheerder respecteren en bereid zijn om een resultaat te accepteren waarbij de gekozen oplossing niet aan het eigen knelpunt het meest tegemoet komt maar aan de kwaliteit van het gehele netwerk. Deze houding zal niet alleen op ambtelijk niveau, maar zeker ook op bestuurlijk niveau geaccepteerd moeten worden. Duidelijke afspraken worden gemaakt over de uitvoering van de maatregelen en met name over de financiering. Er mogen geen valse verwachtingen worden gewekt bij de andere wegbeheerders dat RWS de problemen van de andere wegbeheerders zal oplossen en betalen. Belangrijk onderdeel van de uitwerking is de identificatie van vragen die moeten worden beantwoord om te kunnen kiezen voor uitwerkingsvarianten. Deze vragen kunnen dan in het onderzoek worden beantwoord.

### **Structuur hoofdstuk Bereikbaarheid**

Het hoofdstuk Bereikbaarheid is in dit Regionaal beheerplan geheel anders ten opzichte van vorige Regionale Beheerplannen. Dit heeft te maken met de introductie van de methodiek "Architectuur Verkeersbeheersing" (AVB) en de nieuw ontwikkelde bereikbaarheidsindicator "de Trajectsnelheid".

In paragraaf 2.2 wordt de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen in Limburg tot 2010 in beeld gebracht. De voor het thema bereikbaarheid gehanteerde methode voor het bepalen van trajectsnelheden wordt beschreven. In paragraaf 2.3 komen de landelijke uitgangspunten en beleidsuitgangspunten aan de orde en wordt het proces dat in Limburg doorlopen wordt geschetst. Ook wordt hier het regionale beleid beschreven. In paragraaf 2.4 worden de knelpunten genoemd. Omdat de oplossingsrichtingen gezamenlijk met de regio in de loop van 2002 ontwikkeld zullen worden, kan paragraaf 2.6 nog niet ingevuld worden. De conclusies worden in paragraaf 2.7 getrokken.



## 2.2 Beschrijving huidige situatie en ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt de typering van het rijkswegennet in Limburg geschetst. Verder wordt een beschrijving van de huidige situatie en de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer gegeven.

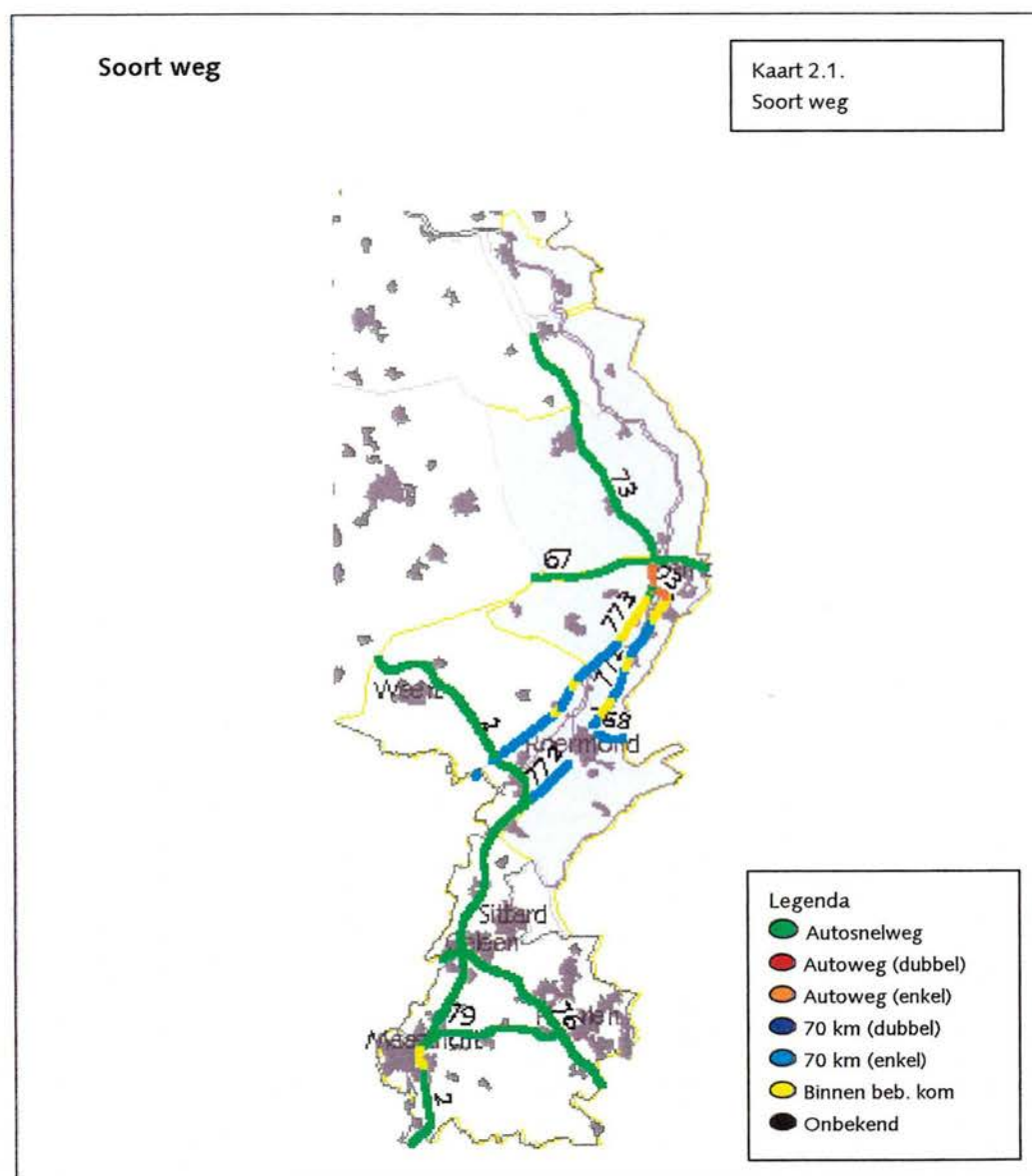
### 2.2.1 Typering wegennet

#### Het beheergebied van de Directie Limburg

Het hoofdwegennet in Limburg wordt beheerd door twee dienstkringen te weten:

- dienstkring St. Joost;
- dienstkring Venlo-Wegen.

De directie Limburg beheert de volgende wegen: A2, A67, A73 (Noordtracé), A76, A79, N68, N271 en de N273, waarbij het beheer van de A73 Noord, tussen Venray en Boxmeer in Noord-Brabant gelegen is. Het beheer van de N274 is in februari 2002 overgedragen aan Duitsland.



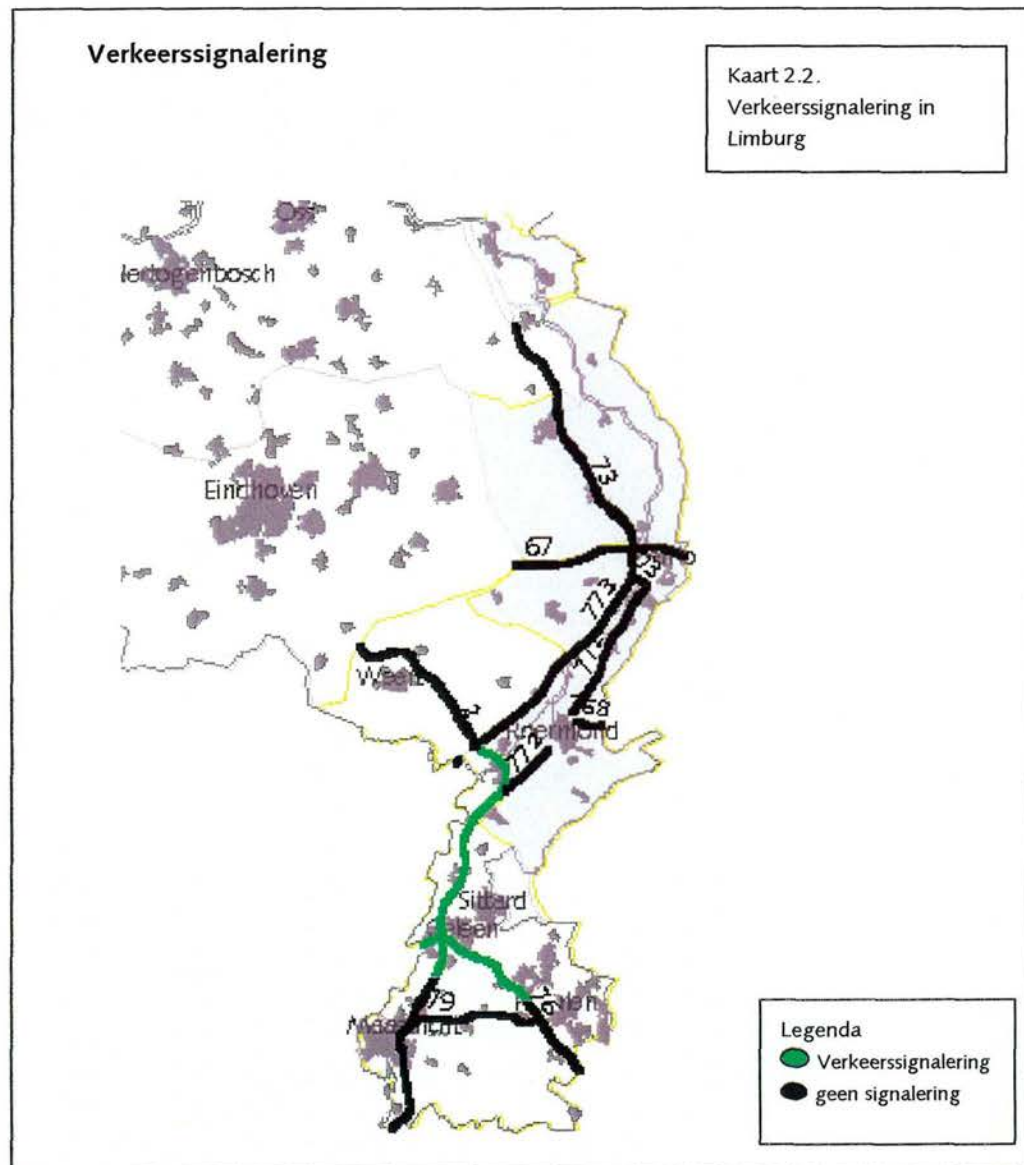
De wegen aangeduid met een **A** zijn ingericht en in gebruik als autosnelweg. De wegen aangeduid met een **N** zijn in gebruik als niet-autosnelweg. De N68, N271 en N273 zijn uitgevoerd als enkelbaanswegen en gedeeltelijk gesloten verklaard voor langzaam verkeer en lopen gedeeltelijk door de bebouwde kom. De N2 is als dubbelstrooks 50 km/h autoweg uitgevoerd en loopt binnen de bebouwde kom van Maastricht.

### 2.2.2 Huidige situatie

Verkeersbeheersingsinstrumenten zijn op een aantal trajecten op het Limburgs hoofdwegen-net aanwezig. Onderstaand volgt een opsomming met de stand van zaken per 01.01.2002.

#### Verkeerssignalering:

- A2 ged. aansluiting Grathem tot aansluiting Vliegveld Maastricht-Aachen Airport (km 211 - km 246);
- A76 ged. Belgische grens tot knooppunt Ten Esschen (km 0,1 - km 15,9).



#### Monitoring:

- wegvakken onder verkeerssignalering
- A2 ged. Brabantse grens tot aansluiting Grathem.



#### Inhaalverbod:

- A2 Brabantse grens tot aansluiting Geusselt (statisch)
- A76 Belgische grens tot knooppunt Ten Esschen (statisch)
- (Optioneel: DIVV op A2 vanaf aansluiting Grathem tot knooppunt Kerensheide en op A76 vanaf knooppunt Kerensheide tot knooppunt Ten Esschen).

#### Doelgroepgebruik

- A2 vanaf aansluiting Meerssen tot aansluiting Geusselt bus op vluchtstrook tijdens spits in geval van flinke filevorming voor de Geusselt;
- A2 bus toe- en afrit nabij vliegveldaansluiting.

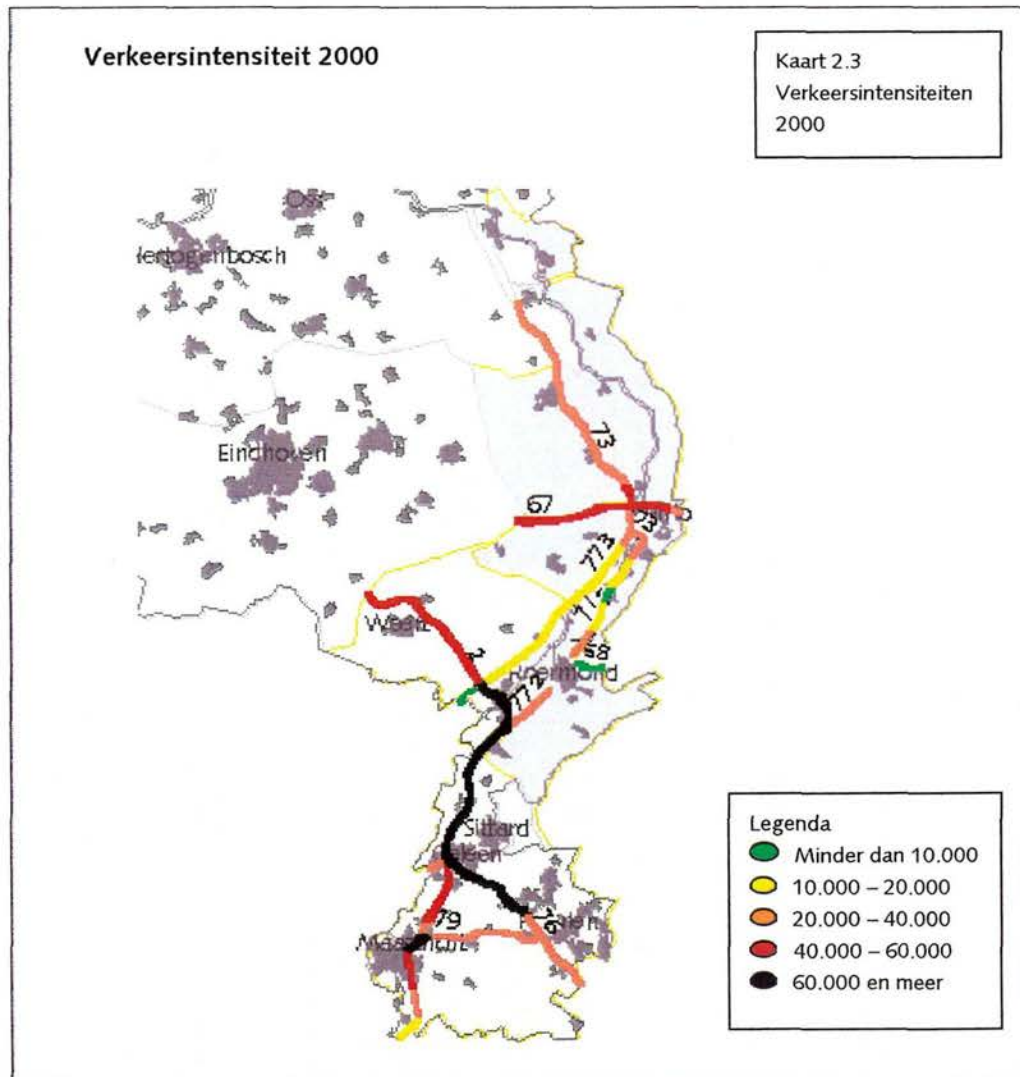
#### Infra aanpassing

- A2 verlengde weefvak vanaf parkeerplaats Bosscherhof tot aansluiting St. Joost;
- A2 verlengde weefvakken tussen aansluiting Urmond en knooppunt Kerensheide in beide rijrichtingen.

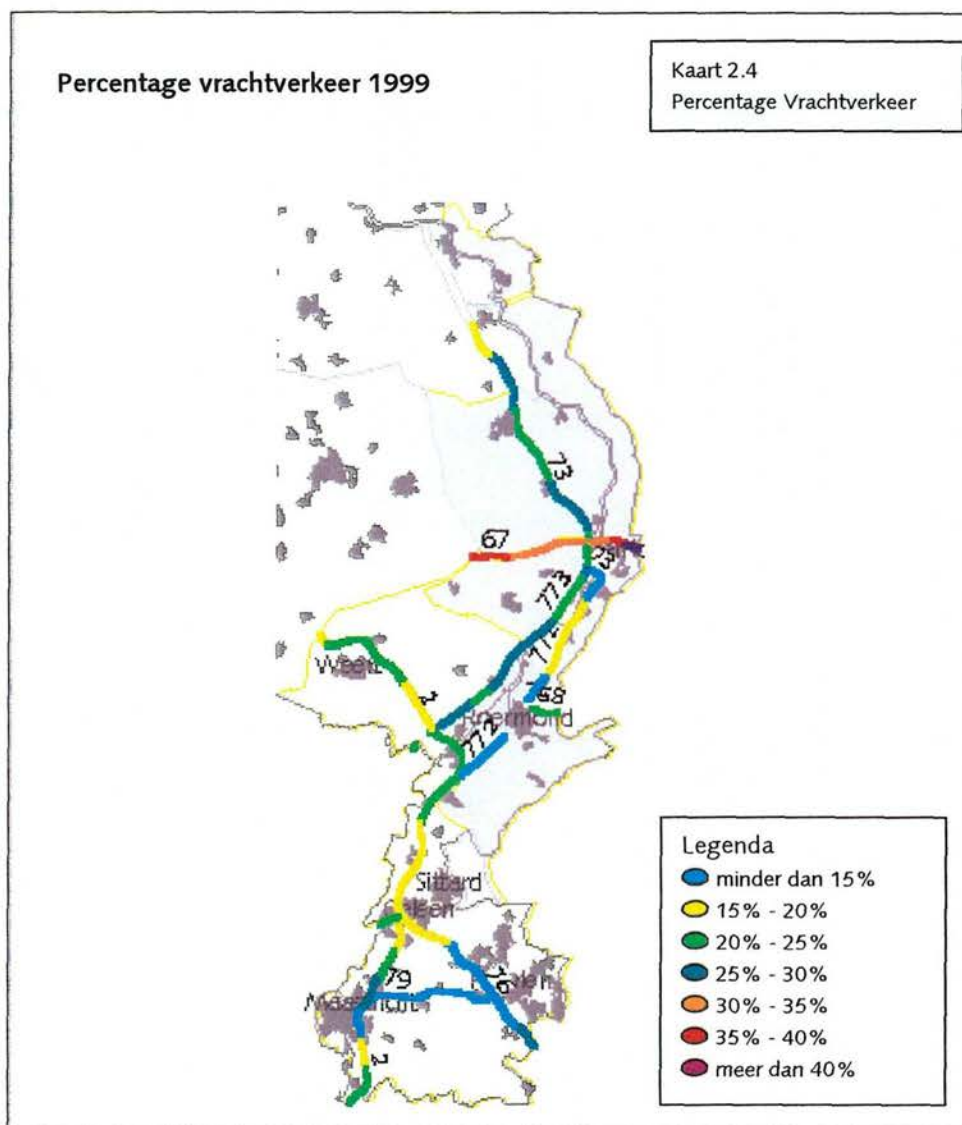
De bediening van de ingezette verkeersbeheersingsmaatregelen geschiedt waar mogelijk vanuit de Verkeerscentrale Zuid-Nederland (VC-ZN) te Geldrop.

#### Intensiteiten

De intensiteiten op de A2 Grathem–Kerensheide (max. 79.706) en op de A76 Kerensheide–Ten Esschen (max. 74.492) behoren tot de hoogste in Limburg. Hierna volgen de rest van de A2 en de A67.



De A67 is de snelweg met het hoogste vrachtautopercentage (circa 40%). Dat roept bij deze weg een gevoel van een zeer drukke, zwaar belaste weg op.



### Trajectsnelheid

Onder trajectsnelheid wordt verstaan dat weggebruikers, over het jaar genomen in de spits, gemiddeld tenminste zestig kilometer per uur kunnen rijden over **autosnelweg-trajecten** van 30 kilometer (of langer). Het kan zijn dat de snelheid op het eerste deel van het traject hoger ligt dan op het tweede deel, maar gemiddeld - over het hele traject over het hele jaar - komt men uit op een snelheid van tenminste zestig kilometer per uur.

Voor autosnelwegen wordt een norm van 60 kilometer per uur gehanteerd voor trajecten van minimaal 30 kilometer lengte. De directie Limburg wil naast trajectsnelheden op de autosnelwegen ook trajectsnelheden op **niet-autosnelwegen** in beeld brengen. Immers de niet autosnelwegen vormen cruciale schakels in het wegennet. Omdat de wettelijke snelheid op niet-autosnelwegen tussen de 50 en 80 kilometer per uur ligt, hanteert de directie Limburg voor niet-autosnelwegen een trajectsnelheid van 30 kilometer per uur voor trajecten van minimaal 30 kilometer lengte.



---

De trajectsnelsheid wordt berekend over alle werkdagen van het jaar. Het aantal keren dat de zestig kilometer per uur niet gehaald wordt als gevolg van wegwerkzaamheden of als gevolg van een ongeluk, wordt zo uitgemiddeld om te kunnen concluderen of er structureel van een knelpunt sprake is.

De rekensom is:

Totaal aantal gereden kilometers over het traject (30 km ASW) in de spits (=drukste uur)  
de totale reistijd van al deze ritten

### Methodieken

Voor het bepalen van de trajectsnelsheden in de huidige situatie worden twee verschillende methodieken toegepast:

- Voor trajecten die voorzien zijn van verkeerssignalering wordt de trajectsnelsheid bepaald aan de hand van de snelsheidsgegevens die uit het systeem "verkeerssignalering" komen.
- Daar waar in Limburg nog geen verkeerssignalering is aangelegd, wordt gebruik gemaakt van een pragmatische methodiek. Bij deze methodiek wordt geen rekening met terugslag gehouden. Dat betekent dat eventuele problemen eerder onderschatten dan overschat worden.

Per wegvak wordt met de verkeerssignalering of met de volgende formule de snelsheid bepaald:

$$V = \frac{V_0 * 1}{1 + (I/C)^4}$$

waarbij:

V	wegvaksnelsheid
V <sub>0</sub>	congestievrije snelsheid
I	intensiteit
C	capaciteit

Door de lengte van het wegvak te delen door de wegvaksnelsheid wordt de reistijd per wegvak bepaald. Trajecten bestaan uit aaneengesloten wegvakken van minimaal 30 km lengte. De trajectsnelsheid wordt bepaald door de totale lengte van een traject (de som van de lengte van alle wegvakken die in het traject vallen) te delen door de totale reistijd (de som van alle reistijden van alle wegvakken die in het traject vallen).

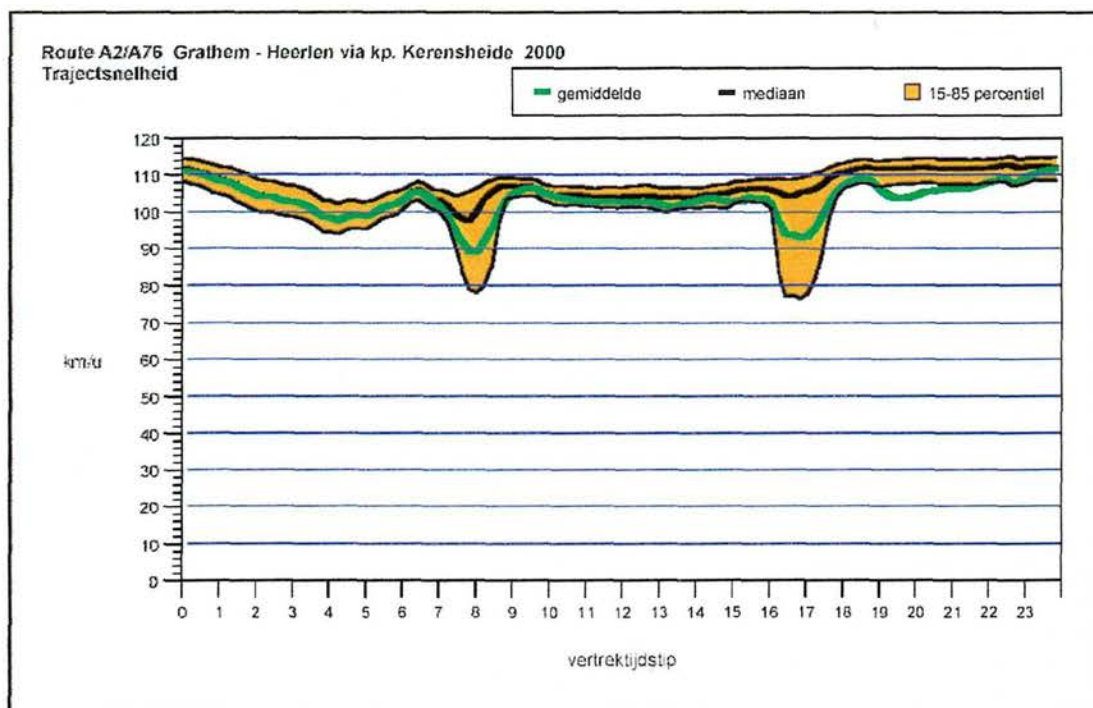
### Trajectkeuze

Conform het landelijke beleid wordt de trajectsnelsheid bepaald voor alle logische trajecten van een minimale lengte van 30 kilometer. Om een goed beeld te krijgen van het gehele rijks-wegennet worden naast de autosnelwegetrajecten ook de trajecten op niet-autosnelwegen in beeld gebracht. In Limburg kunnen tot de openstelling van de A73 45 autosnelwegetrajecten worden onderscheiden. Met openstelling van de A73-Zuid wordt dit aantal verhoogd tot 72. Hiernaast zijn er 50 trajecten die geheel of gedeeltelijk over het niet-autosnelwegennet lopen. De trajecten zijn opgenomen in de bijlage 5.

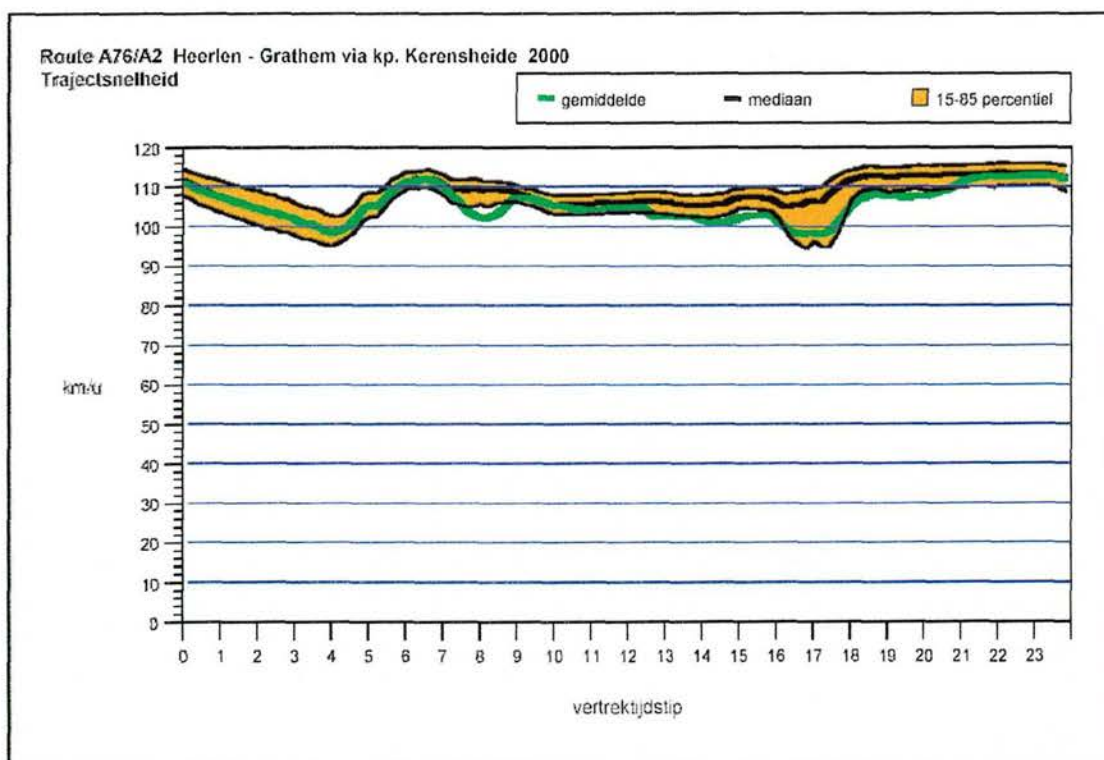
Deze trajecten komen uitdrukkelijk niet overeen met de trajecten uit eerdere Regionale Beheerplannen en zoals deze voor de verkeersveiligheid worden gehanteerd.

### Traject snelheden op verkeerssignaleringstraject

Aan de hand van de beschikbare gegevens uit het systeem "verkeerssignalering" zijn de snelheden bepaald voor een gemiddelde werkdag in 2000. Dit levert het volgende beeld op:



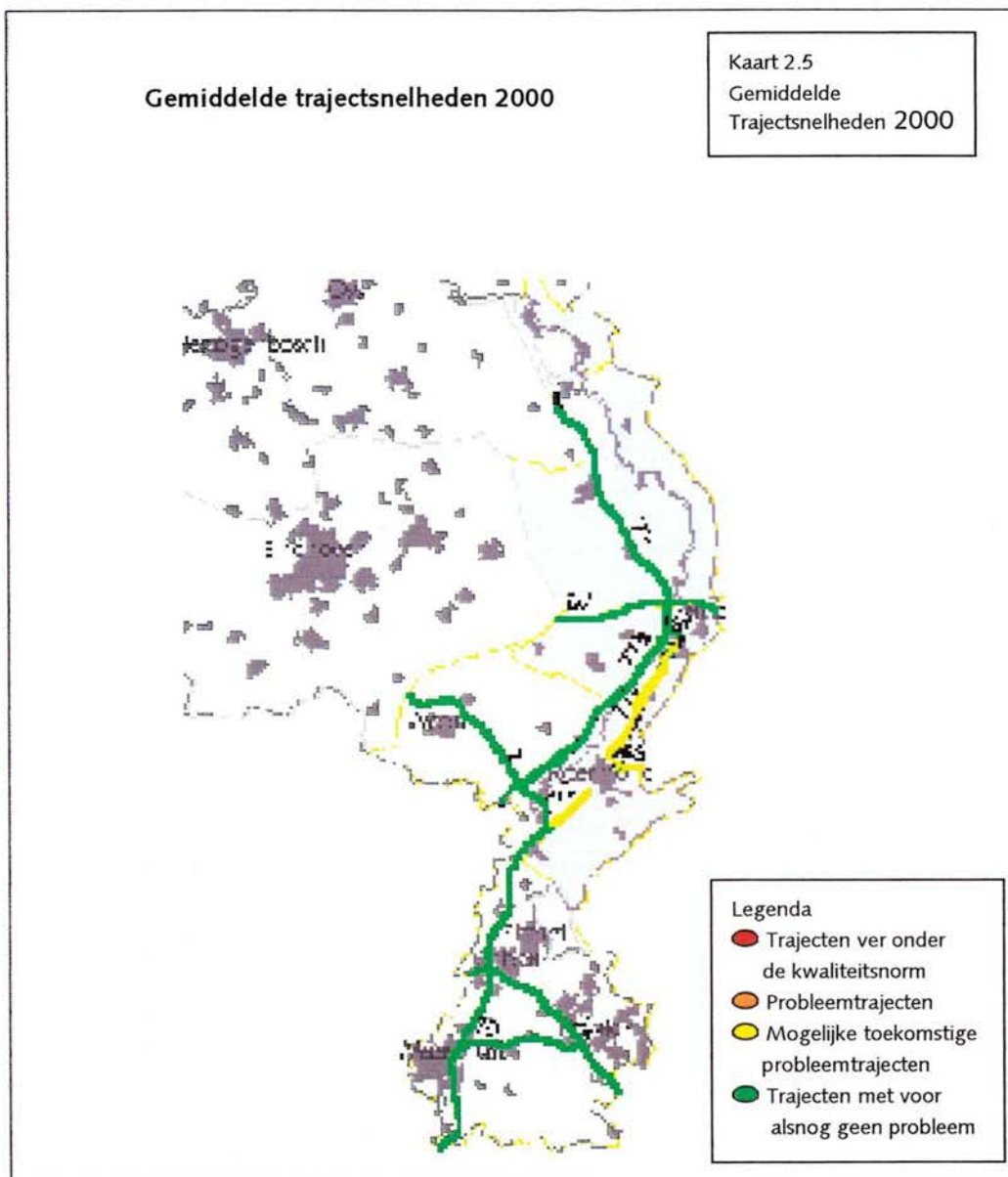
Figuur 2.2 Trajectsnelheid



Figuur 2.3 Trajectsnelheid



Aan de hand van de snelheidsgegevens uit het systeem "verkeerssignalering" en de berekeningen met de door AVV aanbevolen pragmatische methode 1 zijn de trajectsnelheden bepaald, die in de volgende kaart zijn opgenomen.



In het jaar 2000 geldt voor alle **autosnelwegtrajecten** in de Directie Limburg dat de traject-snelheid hoger of gelijk is aan 70 km/u. Daarmee zijn het "trajecten met vooralsnog geen beleidsmatige bereikbaarheidsproblemen".

De niet-autosnelwegen voldoen in 2000 aan de regionale norm van minimaal 30 km/u. Op de N271 en de N68 ligt de trajectsnelheid tussen de 30 en 40 km/h. Op de N273 ligt de traject-snelheid boven de 40 km/h en zijn daarmee "trajecten met vooralsnog geen problemen".

### 2.2.3 Ontwikkelingen verkeer en vervoer

#### Ontwikkelingen intensiteiten

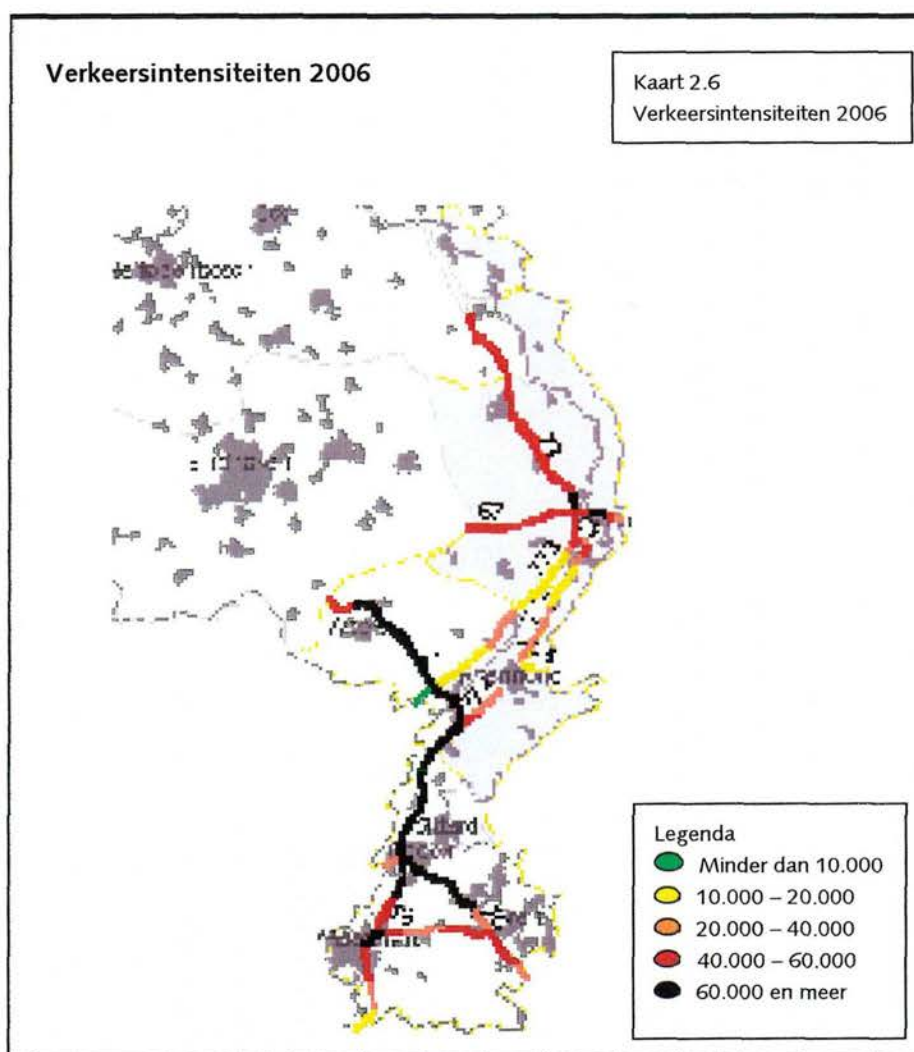
Het verkeersmodel op basis van het NVVP-beleid wordt nodig gemist en zal pas in de tweede helft van 2002 beschikbaar zijn. In dit RBP kon dus nog geen gebruik worden gemaakt van dit model. Ook AVV kon op het gewenste niveau de informatie niet leveren.

Bij het prognosticeren van de intensiteiten voor de volgende jaren is daarom uitgegaan van de ontwikkeling van de gerealiseerde groei van de intensiteit in het verleden (extrapolatie).

Deze methode levert op dit moment het beste beeld voor de toekomst.

Na 2007 wordt de A73 Zuid opengesteld. Deze weg is een belangrijke route voor het verkeer in noord-zuid-richting en omgekeerd. Het doorgaande verkeer dat voorheen over de N271 en N273 reed, zal dan kiezen voor de A73. Hierdoor daalt de intensiteit op deze wegen. Door deze infrastructurele wijziging is het niet mogelijk met extrapolatie, betrouwbare intensiteiten na het jaar 2007 te voorspellen. Voor de jaren 2008 en later zijn dan dus ook nog geen prognoses beschikbaar.

De vervoersprestatie is van de intensiteiten afgeleid en toont derhalve een zelfde beeld.



#### Ontwikkelingen op het Limburgse hoofdwegenet

In het MIT is een categorisering van projecten aangebracht. In Limburg behoren de volgende projecten tot categorie 1 (aanleg) en worden in combinatie met elkaar gerealiseerd:

- A73 Venlo - Maasbracht (Hier wordt een nieuwe 2 x 2 autosnelweg aangelegd, inclusief een omlegging bij Haalen op de N273.)



- A74 Venlo (Tussen de A67 of de A73 en de Duitse BAB61 wordt een ontbrekende schakel aangebracht)

Eind 1999 is met de Provincie Limburg een overeenkomst gesloten voor een pakket van rijks- en provinciale projecten. Hierin is de afspraak opgenomen dat de A73 en A74 na 2007 worden opgeleverd.

In studie zijn de volgende 'categorie 2'- projecten (planstudiefase):

- A2/A76 Urmond - Kerensheide - Ten Esschen  
(De trajectnota/MER is in mei 2000 verschenen.)
- A2 Grathem - Urmond (De startnotitie is in september 1999 verschenen)  
Het plan van aanpak verschijnt deze zomer.

Het 'categorie 3a project A2 Passage Maastricht' is een van de projecten waarbij de mogelijkheden voor PPS worden gezien.

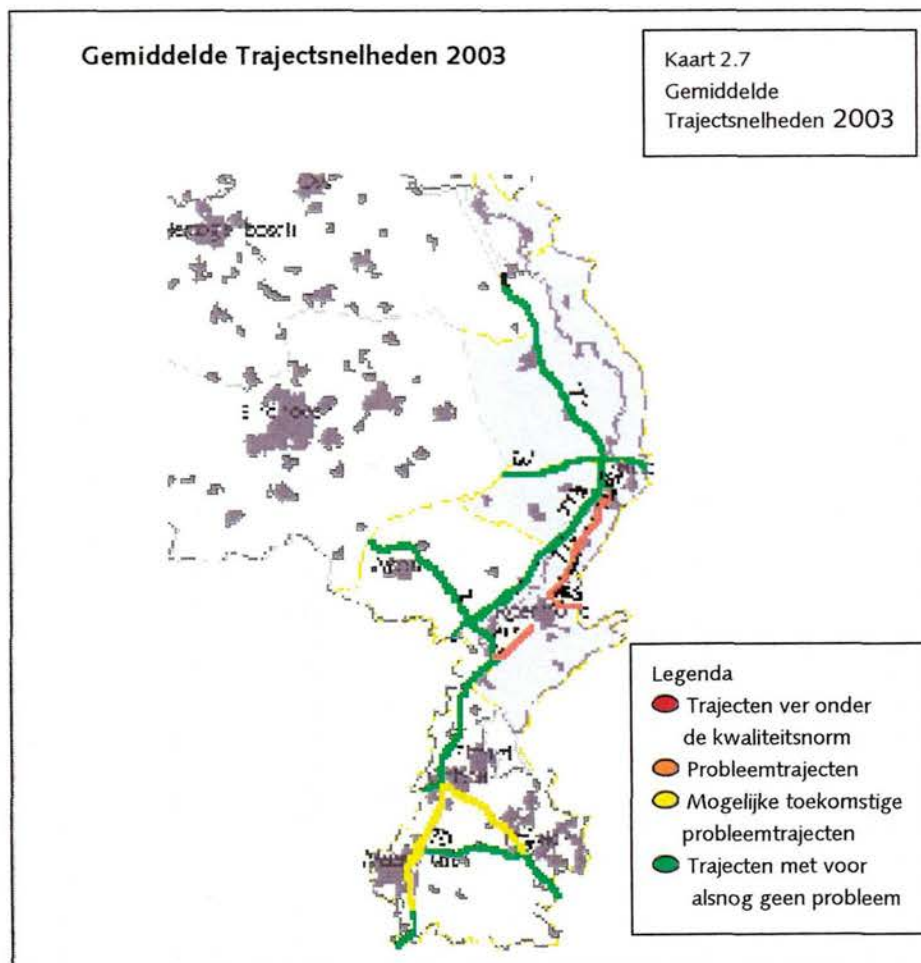
In het jaarlijks verschijnende 'Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport' (MIT) zijn drie fasen onderscheiden:

1. de verkenning;
2. de planstudiefase;
3. de realisatiefase.

Alle hoofdwegenprojecten in Limburg vallen in de planstudiefase.

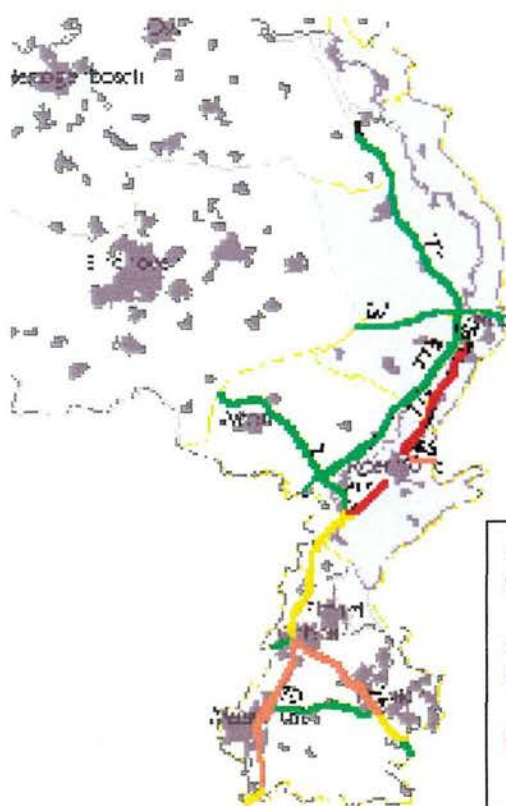
#### Ontwikkeling bereikbaarheid

Omdat eerst in de loop van 1999 de eerste gegevens uit het systeem verkeerssignalering beschikbaar zijn gekomen, wordt bij de prognose van de trajectsnelheid voor de wegvakken die onder verkeerssignalering vallen, uitgegaan van de pragmatische methode. De resultaten zijn opgenomen in de volgende kaarten. De kleuren geven de klassenindeling weer.



## Gemiddelde Trajectsnelheden 2006

Kaart 2.8  
Gemiddelde  
Trajectsnelheden 2006



Legenda

- Trajecten ver onder de kwaliteitsnorm
- Probleemtrajecten
- Mogelijke toekomstige probleemtrajecten
- Trajecten met vooralsnog geen probleem

Na 2003 zijn de A2 tussen het knooppunt Kerensheide en de aansluiting Oost-Maerland en de A76 tussen de knooppunten Kerensheide en Kunderberg met een trajectsnelheid tussen de 60 en 70 kilometer per uur als "mogelijke toekomstige probleemtrajecten" aan te merken. De N271 tussen de A2 en de A73 en de N68 voldoen niet aan de regionale norm van 30 kilometer per uur op niet-autosnelwegen en vormen daarmee probleem-trajecten.

Na 2006 verergert de situatie. De trajecten die in 2003 nog "mogelijke toekomstige probleemtrajecten" waren zijn in 2006 "probleemtrajecten", de trajectsnelheid ligt tussen de 50 en 60 kilometer per uur. Een nieuw traject, dat in 2003 nog aan de norm van 60 kilometer per uur voldeed, wordt een "mogelijke toekomstig probleemtraject". Hierbij gaat het om de A2 tussen Maasbracht en het knooppunt Kerensheide. De N271 valt met trajectsnelheden van 20 tot 30 kilometer per uur in de categorie "trajecten ver onder de kwaliteitgrens".

Jaar	Weg	Traject	V gem.
2003	A2	Oost Maerland-Kerensheide	ca 60 km/h
2003	A76	Kerensheide Kunderberg	ca 60 km/h
2006	A2	Eijsden –Kerensheide	< 60 km/h
2006	A76	Kerensheide Kunderberg	< 60 km/h
2006	A2	Maasbracht-Kerensheide	ca 60 km/h
2006	A76	Kunderberg-Bocholtz	ca 60 km/h
2003	N271	Grathem-knpt. Zaarderheiken	ca 25 km/h
2006	N271	Grathem-knpt. Zaarderheiken	< 20 km/h

Tabel 2.2 trajectsnelheden



## 2.3 Uitgangspunten en doelstellingen

Na een beschrijving van het landelijke beleid wordt het regionale beleid toegelicht. Hier wordt ingegaan op de regionale uitgangspunten, de regelstrategieën en de kwantificering van het regionale beleid.

### 2.3.1 Landelijk beleid en uitgangspunten

#### Trajectsnelheden

De landelijke doelstelling ten aanzien van de indicator trajectsnelheid is als volgt verwoord in het NVVP:

Er zal een basiskwaliteit voor de bereikbaarheid worden gerealiseerd in de vorm van een trajectsnelheid op autosnelwegen gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van ten minste 60 kilometer per uur gedurende het drukste uur. Waar de trajectsnelheid structureel onder de 60 kilometer per uur komt, is sprake van een knelpunt.

De operationalisering van de trajectsnelheid in dit uitvoeringskader komt in een viertal onderdelen tot uiting:

1. Trajectkeuze.
2. In beeld brengen van de huidige situatie.
3. Hoe ontwikkelt de trajectsnelheid zich in de komende jaren?
4. Hoe is de situatie in 2010?

Alle 4 de onderdelen dienen terug te komen in de regionale beheerplannen, dat wil zeggen dat deze onderwerpen ten aanzien van bereikbaarheid in kaart gebracht moeten worden. Bij de eerste 2 onderdelen (trajectkeuze en de huidige situatie) wordt aangegeven hoe dit vooralsnog gedaan moet worden. Bij de laatste twee onderdelen staat het de regionale directies vrij hoe deze in vullen. Als hulp wordt in dit uitvoeringskader een aantal mogelijkheden aangegeven hoe dit gedaan kan worden.

#### Trajectkeuze

Op verschillende bestuurlijke niveaus bestaan ideeën over trajecten gebaseerd op de functionaliteiten van de trajecten. Elke regionale directie heeft te maken met verschillende omgevingen. De keuze van trajecten ligt nu nog niet vast. Zo is het dus mogelijk dat voor (regionale) Beleids-effectrapportages andere trajecten worden gedefinieerd dan in het kader van Wegbeheer of planstudies. Zelfs voor wegbeheer vallen de begrippen "traject" niet samen. De keuze van de trajecten wordt in eerste instantie bij de regionale directie neergelegd. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van de gekozen trajecten bij de eerdere projecten in het kader van de indicator trajectsnelheid. In de lijn van het NVVP worden de volgende randvoorwaarden meegegeven ten aanzien van de keuze van de trajecten:

- een traject heeft een lengte van circa 30 kilometer (in de uitwerkingen van het NVVP heeft de indicator de praktische vertaalslag gekregen dat als je 30 kilometer over het autosnelwegennet in Nederland rijdt dat je daar op jaarbasis gemiddeld maximaal een half uur over doet). In de tussentijd wordt een minimale lengte van 30 kilometer voor een traject gehanteerd.
- een traject dient logisch te zijn (i.e. een rondrit over de ruit van Rotterdam of de driehoek A2-A76-A79 is geen logische route. Belangrijke herkomst-bestemming stromen kunnen hierbij als uitgangspunt dienen). Dit uitgangspunt is in de tussentijd volledig losgelaten.
- een traject dient een duidelijk begin en eindpunt te hebben. Bijvoorbeeld van Amsterdam naar Utrecht of van knooppunt tot knooppunt. Hierbij dient het gehele knooppunt (inclusief de verkeersafwikkeling voor het knooppunt) binnen het traject te vallen.
- Trajecten kunnen elkaar deels overlappen.
- Alle gedefinieerde trajecten dienen beargumenteerd te worden en waar afgeweken wordt van bovenstaande dient aangegeven te worden waarom wordt afgeweken.

Het is niet uit te sluiten dat verschillende trajecten over meerdere beheersgebieden lopen, hiervoor zijn contacten nodig tussen de regionale directies om meer inzicht te krijgen.

## 2.3.2 Regionaal beleid

### 2.3.2.1 Regionale beleidsuitgangspunten

De directie Limburg heeft een enigszins bijzondere geografische plaats ten opzichte van andere regionale directies in Nederland. De directie grenst over een lengte van ruim 325 km aan het buitenland en met een relatief klein deel aan Nederland. Het zwaartepunt van de provincie ligt redelijk in het zuiden blijkens de Nota 5 RO. Dat deel moet goed bereikbaar zijn door snelwegen. Het buitenland heeft, blijkens de diverse beleidsstukken een belangrijke, zeker niet te verwaarlozen invloed op de verkeersrelaties die over Nederlandse wegen plaatsvinden. Binnen het beheergebied van de directie Limburg wikkelen zich dan ook belangrijke nationale en internationale verkeersstromen af. Dit alles vindt zijn weerslag in de beschouwing die heeft geleid tot een Limburgse regelstrategie.

Beleidsuitgangspunten die aan de regelstrategie ten grondslag hebben gelegen zijn tot stand gekomen na een (beperkte) interne discussie en landelijke discussies.

De discussie heeft geleid tot de volgende beleidsuitgangspunten, die ten allen tijde gegarandeerd moeten kunnen worden en met de in onderstaande volgorde toegekende volgorde van belang:

1. Alternatieve routes moeten gezocht worden dan wel aanwezig zijn
2. Limburg moet goed internationaal ontsloten blijven
3. De ontsluiting van Limburg naar de andere landsdelen moet gewaarborgd blijven
4. Interregionaal netwerk, dus de regio's noord en zuid Limburg moeten goed onderling bereikbaar zijn
5. Het interstedelijk netwerk Maastricht-Heerlen moet gewaarborgd blijven

Internationale ontsluiting is vooral de aansluiting met het Duitse achterland (Ruhrgebied) en Antwerpen/Brussel/Hasselt (Vlaamse Ruit). Daarbij komt nog eens dat het GOB (Grens overschrijdend bedrijventerrein, dat voor de Zuid Limburg en de regio Aken belangrijk is). De bedrijventerreinen langs de A 67 nabij Venlo Trade Port zijn zowel nationaal als internationaal van betekenis. Onder andere landsdelen wordt verstaan de relatie van zuid Limburg met Eindhoven en Nijmegen.

### 2.3.2.2 Regionale regelstrategie(en)

Vanuit de beleidsuitgangspunten is geprioriteerd. Een toetsing aan de beleidsuitgangspunten heeft plaatsgevonden en toekenning van het belang dat de verschillende trajecten hebben voor het Limburgse wegennet, geven uiteindelijk de rangorde in de regelstrategie. Dit alles afwegende komt het volgende beeld naar voren:

Traject		Beleidsuitgangspunt nummer ...					Prioriteit
		1	2	3	4	5	
A2	Brabantse grens - Maasbracht	-	-	+	-	-	4
	Maasbracht - knpt Kerensheide	+	-	+	+	+/-	1
	Knpt Kerensheide - Kruisdonk	-	-	-	-	+	5
	Kruisdonk - Belg. grens	-	-	-	-	-	6
A 67	Brabantse grens - knpt Zaarderheiken	-	+	-	-	-	3
	Knpt Zaarderheiken - Duitse grens	-	+	-	-	-	3
A 73	Knpt Zaarderheiken - Boxmeer	-	-	+	-	-	4
A 76	Belgische grens - knpt Kerensheide	-	+	-	-	-	3
	Knpt Kerensheide - knpt Kunderberg	-	+	+	-	+	2
	knpt Kunderberg - Duitse grens	-	+	-	-	-	4
A 79	Gehele weg	-	-	-	-	+	5
N 68	Gehele weg	-	-	-	-	-	6
N 271	Gehele weg	-	+/-	+	+	+	2
N 273	Gehele weg	-	+/-	+	+	+	2

Tabel 2.3. Prioritering RW Limburg



Uit de tabel kunnen de volgende conclusies getrokken worden ten aanzien van een prioritering binnen de regelstrategie:

1. De A2 tussen Maasbracht en Kerensheide is het wegdeel waar een eerste prioriteit aan gegeven moet worden om de bereikbaarheid van Limburg en de Limburgse regio's te waarborgen. Alternatieve routes ontbreken.
2. De A76 vormt bij uitstek de verbinding die een cruciale rol vervult in de internationale verplaatsingen en het internationale goederen vervoer. Ook in de ontsluiting van de Oostelijke Mijnstreek. Alternatieve routes zijn in principe aanwezig, maar dienen voor enkele relaties nog kort gesloten te worden. op deze wijze ontstaat de driehoek A2/A76/A79 als samenhangend geheel.
3. De N271 en de N273 zijn nu nog in alle opzichten van belang voor de bereikbaarheid van Limburg. Na 2007 komt daar dus door de openstelling van de A73 verandering in.

In het kader van AVB is een workshop georganiseerd voor de meest betrokken functionarissen binnen Rijkswaterstaat directie Limburg. Het doel van die workshop is geweest zicht te krijgen in en vervolgens een selectie te maken van de belangrijkste (toekomstige) verkeerskundige knelpunten op het Limburgse hoofdwegennet, die na het te starten AVB-proces samen met alle betrokken partijen uitgewerkt en zo mogelijk opgelost worden.

De volgende geclusterde knelpunten die, om het verkeer gaande te houden, binnenkort aangepakt c.q. voorbereid moeten worden werden genoemd:

- 'Grathem – Kerensheide': A2 Roosteren Kerensheide, Krul A2 -> A76, A2 aansluiting Born, A2 afrit St. Joost, A73 – A2 (in de toekomst), A2 afrit Urmond, A2 Wessem – Maasbracht (brug over de Maas), N273 – A2
- A76 Kerensheide – Esschen: Krul A2 -> A76, A76 knooppunt Esschen, Afrit Nuth 'Bereikbaarheid Maastricht': A2 passage Maastricht, A2/A79 ontbreken van regelstrategieën, afritten Meerssen (A79) en Nuth (A76)
- N273 (Napoleonsweg): N273 – A2
- N271 St Joost – Roermond: N271 ter hoogte van Swalmen, A2 afrit St. Joost richting N271, N273 (Napoleonsweg)
- Verbinding A2 - A76 – A79: ontbreken van regelstrategieën, Krul A2 -> A76
- 'Mainport Venlo': A73, splitsing naar A74, A67 Venlo
- A67 afrit Middenpeelweg

### 2.3.2.3 Kwantificering regionaal beleid

Voor de autosnelwegen hanteert de Directie Limburg de volgende klassenindeling voor trajectsnelheden. Deze zijn conform het landelijke beleid. Voor autosnelwegen wordt de norm van 60 kilometer per uur gehanteerd voor trajecten van minimaal 30 kilometer lengte.

#### Autosnelwegen:

Trajectsnelheid	Typering van trajecten
0-50 km/u	Trajecten ver onder de kwaliteitsnorm van 60 km/u
50-60 km/u	Probleemtrajecten
60-70 km/u	Mogelijke toekomstige probleemtrajecten
Groter of gelijk aan 70 km/u	Trajecten met vooralsnog geen problemen

Voor trajectsnelheden op niet-autosnelwegen wordt de volgende gehanteerd:

#### Niet-autosnelwegen:

Trajectsnelheid	Typering van trajecten
0-20 km/u	Trajecten ver onder de kwaliteitsnorm van 30 km/u
20-30 km/u	Probleemtrajecten
30-40 km/u	Mogelijke toekomstige probleemtrajecten
Groter of gelijk aan 40 km/u	Trajecten met vooralsnog geen problemen

---

## **2.4 Knelpunten**

### **2.4.1 Analyse huidige situatie**

In het jaar 2000 vormen de verkeerskundige knelpunten geen beleidsmatige knelpunten.

### **2.4.2 Analyse toekomstige situatie**

Aan de hand van de in de vorige paragraaf genoemde regionale regelstrategieën en de uitkomsten en wensen die in het NVVP worden verwoord worden de beleidsmatige toekomstige knelpunten beschreven.

#### **Prioriteit 1:**

De weg met de prioriteit 1, de A2 tussen Maasbracht en knooppunt Kerensheide vanwege zijn cruciale functie in de bereikbaarheid. Voorts zal de norm van de 60 kilometer per uur trajectsnelheid rond 2007 onderschreden worden.

#### **Prioriteit 2:**

Prioriteit 2 is toegekend aan de A76 tussen de knooppunten Kerensheide en Kunderberg. De driehoek A2/A76/A79 heeft een 2<sup>e</sup> prioriteit toegekend gekregen. Op de A76 tussen de knooppunten Kerensheide en Kunderberg zal vanaf 2005 de trajectsnelheid van 60 kilometer per uur niet meer gehaald worden. Vanaf 2007 daalt de trajectsnelheid zelfs onder de 50 kilometer per uur. Daarmee behoort dit traject tot "trajecten ver onder de kwaliteitsnorm". Uitgangspunt voor het toekennen van de prioriteit is dat er een alternatieve route in de vorm van de A2/A79 aanwezig is en de "driehoek A2/A76/A79 volledig verknoopt is. Slechts dan kan het verkeer daadwerkelijk gemanaged worden.

De trajectsnelheid op de N271 ligt vanaf 2001 lager dan de regionale norm van 30 kilometer per uur. Vanaf 2006 valt deze weg met een trajectsnelheid onder de 20 kilometer per uur zelfs in de categorie "trajecten ver onder de kwaliteitsnorm. Echter de openstelling van de A73 Zuid zal een verandering in de bereikbaarheid van Roermond teweeg brengen.

#### **Overige Prioriteiten:**

Op de A2 tussen het knooppunt Kerensheide en de Belgische grens zal de trajectsnelheid vanaf 2005 onder de grenswaarde van 60 kilometer per uur komen. Als gevolg van de snelheid op de N271 zal de trajectsnelheid op de N68 vanaf 2003 onder de kritieke snelheid voor niet-autosnelwegen van 30 kilometer per uur komen.

## **2.5 Oplossingsrichtingen voor Bereikbaarheidsknelpunten**

In de loop van 2002 zullen de oplossingsrichtingen voor wegvakken met een prioriteit 1 en 2 gezamenlijk met de regio worden uitgewerkt. De directie heeft voor zich een redelijk beeld wat haar te doen staat om de bereikbaarheid te garanderen. Ook maatregelen buiten het Rijksweggebied kunnen een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid en de te garanderen snelheid leveren. Bij de uitwerking van deze voornemens speelt het daadwerkelijk kunnen managen van het verkeer een belangrijke rol, alsmede de verkeersveiligheid.

De oplossingsrichting voor beleidsmatige knelpunten zal mede dienen als concrete invulling van de motie Dijsselbloem.



## 2.6 Programmering en prioritering

Omdat de oplossingsrichtingen nog moeten worden opgesteld, kan de programmering en prioritering van de oplossingsrichtingen nog niet in dit RBP plaatsvinden.

De prioritering van de oplossingsrichtingen zal plaatsvinden op basis van de prioriteit van de weg die uit de regelstrategie volgt, de ernst van het beleidsmatige knelpunt, de kosten-baten analyse en de inbreng van andere wegbeheerders.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
DVM Onderzoek		100		100		150		
Architectuur verkeersbeheersing		45		45				
Monitoring Vic net	374	25						
Toeritdosering Grathem	195	35						
TDI 2x Geleen	390	63						
Totaal	959	268		145		150		
Totaal in k€.	1.227		145		150			

Tabel 2.4 Beleidsdoelprogrammering benutting

In de Taakcijferprogrammering voor Limburg zijn alleen die projecten opgenomen waarvoor reeds landelijk overeenstemming is bereikt.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
DVM Onderzoek		100		100		150		
Architectuur verkeersbeheersing		45		45				
Monitoring VIC net	374	25						
Totaal	374	170	0	145	0	150		
Totaal in k€.	544		145		150			

Tabel 2.5 Taakcijferprogrammering benutting

## 2.7 Conclusies

De volgende 5 beleidsuitgangspunten hebben aan de regelstrategieën ten grondslag gelegen:

1. alternatieve routes moeten gezocht worden dan wel aanwezig zijn
2. Limburg moet goed internationaal ontsloten blijven
3. de ontsluiting van Limburg naar de andere landsdelen moet gewaarborgd blijven
4. interregionaal netwerk, dus de regio's Noord- en Zuid-Limburg moeten goed onderling bereikbaar zijn
5. het interstedelijk netwerk Maastricht-Heerlen moet gewaarborgd blijven.

Vertaald naar het Limburgse rijkswegennet leveren deze beleidsuitgangspunten het volgende beeld op:

- Prioriteit 1: A2 Maasbracht – knooppunt Kerensheide  
Prioriteit 2: A76 knooppunt Kerensheide – knooppunt Kunderberg  
N271 gehele weg  
N273 gehele weg

- Prioriteit 3: A67 Brabantse grens – knooppunt Zaarderheiken  
A67 knooppunt Zaarderheiken – Duitse grens  
A76 Belgische grens – knooppunt Kerensheide
- Prioriteit 4: A2 Brabantse grens – Maasbracht  
A73 knooppunt Zaarderheiken – Boxmeer  
A76 knooppunt Kunderberg – Duitse grens
- Prioriteit 5: A2 knooppunt Kerensheide – knooppunt Kruisdonk  
A79 gehele weg
- Prioriteit 6: A2 knooppunt Kruisdonk – Duitse grens  
N68 gehele weg

Voor autosnelwegen wordt de landelijke norm voor bereikbaarheid van een gemiddelde snelheid van 60 kilometer per uur op trajecten van 30 kilometer gehanteerd.

Voor niet-autosnelwegen ligt deze norm bij een snelheid van 30 kilometer per uur op een traject van minimaal 30 kilometer lengte.

Jaar	Weg	Traject	V gem.
2003	A2	Oost Maarland-Kerensheide	ca 60 km/h
2003	A76	Kerensheide Kunderberg	ca 60 km/h
2006	A2	Eijsden –Kerensheide	< 60 km/h
2006	A76	Kerensheide Kunderberg	< 60 km/h
2006	A2	Maasbracht-Kerensheide	ca 60 km/h
2006	A75	Kunderberg-Bocholtz	ca 60 km/h
2003	N271	Grathem-knpt. Zaarderheiken	ca 25 km/h
2006	N271	Grathem-knpt. Zaarderheiken	< 20 km/h

Tabel 2.6 Toekomstige trajectsnelheden

Samen met de regio worden als eerste de knelpunten opgepakt die op wegen met de prioriteit 1 en 2 ontstaan. Dit zal gebeuren met behulp van de AVB-methodiek.

Het gaat om de volgende trajecten:

- A2 Maasbracht – knooppunt Kerensheide
- A76 knooppunt Kerensheide – knooppunt Kunderberg
- N271 gehele weg





## 3 Veiligheid

### 3.1 Landelijk beleid

In het NVVP is de samenwerking en de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen alle bij het verkeers- en vervoersbeleid betrokken partijen een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Met andere overheden is afgesproken dat de provincie de trekkersrol vervult. Omdat op dit moment nog niet duidelijk is hoe zich dit zal ontwikkelen, is besloten tot het handhaven van de bestaande werkwijze.

Voor deze generatie beheerplannen houdt dat in dat de uitgangspunten voor Wegbeheer onveranderd blijven: 50% minder doden en 40% minder gewonden in Nederland in 2010 t.o.v. 1986. Het lage rendement van veiligheidsmaatregelen op autosnelwegen in combinatie met de budgettaire krapte op het beheer- en onderhoudsartikel is echter wel aanleiding geweest om de streefbeeldens verhouding verkeersveiligheid niet 1:1 door te vertalen voor het rijkswegennet.

Doorvertaling van de landelijke streefbeeldens naar het rijkswegennet resulteert in een maatregelpakket ter grootte van € 36,7 à € 40,8 mln per jaar. In termen van slachtofferbesparing per geïnvesteerde gulden levert deze investering een laag rendement. Dit wordt veroorzaakt door het, in vergelijking met andere wegen, hoge veiligheidsniveau op rijkswegen (vooral de autosnelwegen hebben daar een hoog aandeel in). Aan de RD's is wel gevraagd in hun beleidsdoelprogrammering zichtbaar te houden wat de doorvertaling van de SVV/NVVP-streefbeeldens naar maatregelen betekent, dit om in de richting van de Bestuurskern de discrepantie tussen streefbeeldens en beschikbare middelen te kunnen blijven tonen.

Een goed alternatief is gevonden in een uitvoeringskader gebaseerd op zowel risico's (aantal slachtoffers/voertuigkilometer) op de doorgaande hoofdrijbanen als op black spots. Achterliggende gedachte daarbij is dat vooral de meest kosteneffectieve maatregelen (in termen van slachtofferbesparing per geïnvesteerde gulden) gehonoreerd moeten worden.

Om te komen tot de meest kosteneffectieve maatregelen, is aan de RD's gevraagd maatregelen op te stellen voor situaties waar veel slachtoffers vallen:

- Op basis van verkeersrisico's: Gevraagd is programmavoorstellen in te dienen voor wegen met een verkeersrisico dat hoger is dan 95% van alle wegen in diezelfde klasse en voor wegen met een verkeersrisico dat hoger is dan 85% van alle wegen in diezelfde klasse.
- Op basis van een black spot benadering: Gevraagd is programmavoorstellen in te dienen voor alle locaties waar - naar de mening van de directie - naar verhouding veel ongelukken gebeuren. Deze black spots kunnen dus ook betrekking hebben op parallelbanen/knooppunten en op- en afritten.

De voorstellen moeten gemotiveerd worden met een korte omschrijving van het probleem, de voorgestelde oplossing, een inschatting van de slachtofferbesparingen die daarmee behaald kunnen worden en de kosten die er mee gemoeid zijn.

#### **Duurzaam Veilig en wegcatégorisering**

In het convenant 'Startprogramma Duurzaam Veilig' heeft VenW toegezegd alle rijkswegen in Nederland te categoriseren naar de duurzaam veilige functie. Inmiddels heeft RWS hiervoor een categoriseringsplan gemaakt en dat als een uitvoeringstoets gepresenteerd aan de Bestuurskern. Aan de Bestuurskern is verzocht aan te geven of en zo ja, hoe (met welke fase-ring en prioritering) en binnen welke randvoorwaarden zij wil overgaan tot ombouw van het



huidige rijkswegennet naar een duurzaam veilig net. Toegezegd is dat RWS – voordat daarover uitsluitel is verkregen – geen enkele actie zal ondernemen (ook niet in de studie- of voorbereidings sfeer) ten behoeve van een daadwerkelijke ombouw van rijkswegen. In de offerte 2002-2006 heeft RWS voorgesteld om voor de vijf wegen met de meeste slachtoffers in een vijftal verkenningen het categoriseringsplan nader uit te werken. De Bestuurskern heeft nog niet kunnen reageren op de voorstellen van RWS. Dat betekent dat de wegcatégorisering nog niet meegenomen kan worden in deze generatie beheerplannen.

### 3.2 Regionaal beleid

Het beleid van de directie is er op gericht de verkeersveiligheid door een zorgvuldig beheer te verbeteren. Er wordt gestreefd naar een reductie van de verkeersongevallen en de verkeersslachtoffers zoals deze in het SVV II zijn geformuleerd en bevestigd zijn in het NVVP. Dat is, gegeven de budgettaire krapte m.b.t. de verkeersveiligheidsprojecten geen gemakkelijke opgave. De directie heeft daarom in de eerste plaats besloten de verkeersveiligheid in de uitwerking van de bereikbaarheidsprojecten (AVB) een prominente plaats toe te kennen. De finale uitwerking van de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsprojecten zal in het volgende regionale beheerplan gepresenteerd worden. In de tweede plaats zal in de reguliere onderhoudsvoornemens de verkeersveiligheid waar mogelijk te laten meeliften.

Eerder gemaakte afspraken op het gebied van de verkeersveiligheid met de regio en maatregelen waarvoor in vorige beheerplannen middelen zijn gevraagd en inmiddels toegewezen, zijn in onderstaande tabel 3.1 verwerkt. De projecten zijn in uitvoering of komen volgens planning binnenkort in uitvoering.

No.	Locatie		Aantal ongevallen nu			Oplossing	Jaar	EBA
	Weg	Aansluiting	Met letsel	Totaal	Effect			
1	A 67	Helden	5	37	-50%	Halter op kruisingsvlak (Reconstructie)	2003	ja
2	A 67	Venlo	8	90	-50%	VRI Wezelseweg	2002/3	
3	N 273	Sevenumseweg	4	39	-75%	Reconstructie BH	2002/3	
4	N 271	Gehele weg	424*	1.387*	-30%	Diversen (VRI, rotondes, komgrens etc)	1999 – 2002	ja
5	N273	Gehele weg	478*	1.855*	-30%	Diversen (VRI, rotondes, komgrens etc)	1999 – 2002	Ja

Tabel 3.1 verkeersveiligheidsprojecten

\* Over een periode van 5 jaar 1993-1997

### 3.3 Ontwikkelingen

Voor het wegbeheer heeft de Directie Limburg, conform het verzoek in de "Uitgangspunten Beheerplannen Droog 2003-2008", de streefbeeld van het NVVP vertaald naar mogelijk te treffen maatregelen. De directie Limburg kent een relatief goede graad van veiligheid op de hoofdrijbanen van het autosnelwegennet.

	ASW		N-ASW	Totaal
	1997-1999	1998-2000		
Nederland	0,060	0,064	0,179	0,075
Directie Limburg	0,057	0,044	0,227	0,069

Tabel 3.2 Risicocijfers, gemiddeld per jaar voor een periode (hoofdrijbanen en aansluitingen autosnelweg met gescheiden rijbanen, 2X2 rijstroken en vluchtstrook)

	ASW		N-ASW	Totaal
	1997-1999	1998-2000		
Nederland		-	-	5949
Directie Limburg	251	238	170	408

Tabel 3.3 Aantallen slachtoffers, gemiddeld per jaar voor een periode (hoofdrijbanen en aansluitingen autosnelweg met gescheiden rijbanen, 2X2 rijstroken en vluchtstrook)

In de jaren 1998-2000 zijn binnen de directie in totaal 13 slachtoffers minder gevallen op de autosnelwegen en aansluitingen met het onderliggende wegennet als in de periode 1997-1999. Op de overige wegen zijn 15 slachtoffers minder te betreuen dan in voorgaande periode van 3 jaar. Dit vertaalt zich in de risicocijfers (zie ook tabel 3.3).

In het vorige RBP is aangegeven dat de risicocijfers de laatste jaren in de Directie Limburg langzaam zijn gestegen, echter nu treedt weer een lichte verbetering op. Tabel 3.3 laat niets aan duidelijkheid liggen; hieruit blijkt dat de verkeersveiligheid zich weer in de goede richting ontwikkelt, op zijn minst dat de kwaliteit van de verkeersveiligheid zich heeft gestabiliseerd.

Opgemerkt wordt dat in deze tabel alle slachtoffers die op de rijkswegen (hoofddrijsbaan en aansluitingen) in Limburg zijn te betreuen, zijn verwerkt en in de bijbehorende risicocijfers zijn opgenomen. In de tabel is geen rekening gehouden met mogelijke, (toekomstige) effecten van verkeersveiligheidsprojecten.

Traject	Risicocijfer			Letselslachtoffers			Vervoersprestatie per jaar in milj vgtkm		
	1997- 1999	1998- 2000	2010	1997- 1999	1998- 2000	2010	1997- 1999	1998- 2000	2010
<b>A2</b>									
Brb grens – Grathem	0,100	0,080	0,055	39	31	22	378	391	403
Grathem – Roosteren	0,060	0,050	0,038	19	17	6	327	337	151
Roosteren - knpt.Kerensheide	0,110	0,090	0,073	37	31	45	328	341	619
knpt.Kerensheide - de Geusselt	0,080	0,090	0,169	13	16	40	172	179	237
De Geusselt - knpt.Europaplein*	0,320	0,260	0,620	19	16	25	58	60	41
Knpt.Europaplein - Belg grens	0,180	0,200	0,075	14	16	7	76	79	94
<b>A 67</b>									
Brb grens - knpt. Zaarderheiken	0,100	0,090	0,060	19	18	14	184	205	234
knpt. Zaarderheiken - Duitse grens	0,200	0,230	0,078	19	23	9	94	98	118
<b>A 73</b>									
Knpt.Rijkevoort - knpt.Zaarderheiken	0,070	0,090	0,056	24	32	24	370	357	422
Knpt.Zaarderheiken – Tegelen	0,250	0,190	0,043	15	12	25	60	63	599
Knpt. Zaarderheiken - Knpt.Maasbracht				-			-		
<b>A 76</b>									
Belg Grens - knpt.Kerensheide	0,190	0,190	0,083	5	5	3	27	28	34
Knpt.Kerensheide - knpt.Ten Esschen	0,130	0,110	0,079	27	24	24	205	215	310
Knpt.TenEsschen - knpt. Kunderberg	0,130	0,070	0,067	11	6	10	79	83	146
Knpt. Kunderberg - Duitse grens	0,110	0,080	0,066	8	6	8	76	80	114
<b>A 79</b>									
Knpt.Kruisdonk - knpt.Kunderberg	0,080	0,060	0,030	16	12	7	199	199	223
<b>N 68</b>									
Wirosingel - Duitse grens	0,330	0,390	0,097	3	4	0	10	10	4
<b>N 271</b>									
Tegelen – Roermond	0,550	0,510	0,457	56	53	26	102	104	57
Roermond - Ei van St Joost	0,400	0,260	0,289	22	15	11	58	58	40
<b>N 273</b>									
Zuiderbrug – Grathem	0,390	0,390	0,369	64	66	49	160	169	133
Grathem - Belg. Grens	0,840	0,620	0,802	6	5	8	8	8	10
<b>Totaal Limburg</b>	0,147	0,133	0,100	436	408	316	2.971	3.064	3.329

Tabel 3.4 Risicocijfers, letselslachtoffers en vervoersprestatie op hoofddrijsbaan en toe- en afritten



De directie gebruikt voor de vulling van de tabellen in dit hoofdstuk en alle berekeningen m.b.t. de verkeersveiligheid, het programma ARLI. Dit programma is op voorstel van de directie Limburg ontwikkeld door VIA Verkeersadvisering.

De databases, die voor het programma gebruikt worden, zijn door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) samengesteld.

De databases geven een beschrijving van het wegennet vanaf 1996 voor de wegkenmerken (WEGGEG), intensiteiten (INWEVA) en ongevallen.

Het programma biedt de mogelijkheid om, binnen de grenzen van de mogelijkheden van de databases, uitspraken te doen over:

- de ontwikkeling van de verkeersveiligheid,
- verwachtingen op te stellen over de effecten van maatregelen m.b.t. de verkeersveiligheid na gereedkomen
- inzicht over de arealen die de Rijkswaterstaat beheert.

Naast een analyse van de verkeersveiligheid op de hoofdrijbaan is tevens een analyse uitgevoerd voor de aansluitingen van de autosnelweg op het onderliggende wegennet. Deze laatste analyse heeft plaatsgevonden volgens de methode AVOC.

Omschrijving locatie black-spots		Totaal aantal			
		Slachtoffers	Doden	Gewonden	
				Ziekenhuis	Overig
Kruispunten OWN					
1	A2 op/afrit Born westzijde - N297	9	0	2	7
2	A2 Scharnerweg	8	0	0	8
3	A2 op/afrit Nederweert westzijde - N275	8	0	3	5
Wegvakken (autosnelwegen)					
1	A2 oostzijde hm 262,531-262,7	12	1	6	5
2	A2 oostzijde hm 234,568-234,767	10	0	3	7
3	A2 westzijde hm 249,891-249,817	9	0	1	8
4	A67 noordzijde hm 70,78-70,911	7	0	6	1
5	A76 westzijde hm 11,011-11,061	6	0	6	0
6	A67 zuidzijde hm 61,13-61,231	6	1	4	1
Overige (bezinestation)					
1	A67 benzinestation hm 72,496-72-526	9	0	2	7

Tabel 3.5 Black spots

Verkeersveiligheid wordt, in tegenstelling tot de tot op heden gevolgde werkwijze steeds meer een zaak van alle wegbeheerders. De netwerkbenadering doet zijn intrede. Voor de verkeersveiligheid houdt dit in dat gezocht moet worden naar de beste oplossing van een probleem binnen het totale netwerk. Dat geldt zeker voor de black-spots op de kruispunten en in iets mindere mate voor de wegvakken. Dit vraagt ook om een AVB- benadering. De directie heeft inmiddels een project gestart waarbij niet alleen de bereikbaarheid aan de orde komt, maar tevens de verkeersveiligheid. In het volgende beheerplan zal over de resultaten gerapporteerd worden.

### 3.4 Streefbeelden

De directie streeft nog steeds naar de doelstellingen die destijds zijn geformuleerd ten aanzien van het aantal letselslachtoffers, rekening houdend met de groei van het verkeer. Dat betekent dat er in 2010 een geaccepteerd risicocijfer moet zijn behaald van 0,09 slachtoffers per miljoen voertuigkilometers. De taakstelling bedraagt 243 slachtoffers in 2010. Gegeven de tot op heden gerealiseerde gemiddelde groei van de voertuigkilometers in de periode

1998-2000 tot 3.063 voertuigkilometer dient het risicocijfer naar beneden te worden bijgesteld.

De directie houdt vooralsnog vast aan de orde van 243 slachtoffers in 2010.

Er zijn weinig middelen beschikbaar om gerichte verkeersveiligheidsprojecten op te starten tot 2010, die een bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de doelstelling. Daarom is de keuze gemaakt de veiligheid mee te laten liften bij de bereikbaarheidsprojecten. Dat kan betekenen dat een wat 'uitgebreid' bereikbaarheidsproject meer kost dan alleen voor de bereikbaarheid nodig is. De directie gaat er vanuit dat deze aanpak positief ontvangen wordt.

### 3.5 Analyse huidige situatie

Evenals voorgaande jaren is op basis van het gemiddelde over de jaren 1998-2000 weer een risicocijfer (op hoofdrijbaan en aansluitingen) bepaald. De berekende waarden voor de hoofdrijbaan zijn getoetst aan de kwaliteitsindex en aan de risicocijfers, klasse 1 en klasse 2.

Traject	Risicocijfer		Kwaliteitsindex			Klasse	
	Hoofdrijbaan		Goed	Matig	Slecht	1 (85%)	2 (95%)
	alleen	met aansluitingen					
	1998-2000						
ASW 2*2	0,07		<0,035	G<>S	>0,065	0,15	0,2
Bubeko	0,22		<0,150	G<>S	>0,276	0,32	0,37
Bibeko	0,53		<0,280	G<>S	>0,516	0,67	0,74
<b>A2</b>							
Brb grens - Grathem	0,06	0,08		X	0		
Grathem - Roosteren	0,03	0,05	X	0			
Roosteren - Kerensheide	0,05	0,09		X 0			
Kerensheide - de Geusselt	0,07	0,09		0	X		
De Geusselt - Europaplein.* 3	0,1	0,26	X	0			
Europaplein - Belgische grens	0,18	0,2			X 0	X	
<b>A 67</b>							
Brb grens - Zaarderheiken	0,05	0,09		X	0		
Zaarderheiken - Duitse grens	0,1	0,23			X 0		
<b>A 73</b>							
Rijkevoort - Zaarderheiken	0,05	0,09		X 0			
Zaarderheiken - Zuiderbrug * 2	0,04	0,19	X 0				
<b>A 76</b>							
Belgische Grens - Kerensheide	0,18	0,19			X 0	X	
Kerensheide - Ten Esschen	0,06	0,11		X 0			
Ten Esschen - Duitse grens	0,07	0,07			X 0		
<b>A 79</b>							
Kruisdonk - Kunderberg	0,05	0,06		X 0			
<b>N 68</b>							
Wirosingel - Duitse grens 2	0,29	0,39	0		X		
<b>N 271</b>							
Tegelen - Roermond 2	0,27	0,51		X	0		
Roermond - Ei van St. Joost 2	0,14	0,26	X 0				
<b>N 273</b>							
Zuiderbrug - Grathem 2	0,3	0,39		0	X		
Grathem - Belgische grens 2	0,58	0,62			X 0		X

Tabel 3.6 Kwaliteitsindex en klasse-indeling X: Volgens risicocijfer 1998-2000; 0: Volgens risicocijfer 1997-1999



De drie kolommen 'kwaliteitsindex' geven zicht op de verbeteringen van de verkeersveiligheid.

Op de wegvakken waar het rode kruisje in een kolom links staat van een kolom met het blauwe bolletje is dus een (behoorlijke) verbetering in de verkeersveiligheid op getreden.

De slecht scorende wegvakken vragen om maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. In het afgelopen jaar en ook dit jaar zijn, mede op basis van vorige analyses maatregelen getroffen.

Het in klasse 1 scorende wegvak Europaplein-Belgische grens (A2) is inmiddels voorzien van filedetectie.

Het in klasse 2 vallende wegvak Grathem-Belgische grens (N273) heeft de aandacht in de totale aanpak van de veiligheid op de N 273. Dit weggedeelte komt in 2002 in aanmerking voor verbetering van de verkeersveiligheid

Voor het in klasse 1 vallende wegvak Belgische grens-Kerensheide zijn geen maatregelen voorzien. Wel is in 2001 het probleem van de verkeersafwikkeling op het knooppunt Kerensheide aangepakt, waardoor naar verwachting het weggedeelte beter zal scoren.

In het kader van de AVB-benadering komen zeker de matig scorende trajecten Maasbracht-Kerensheide en Kerensheide-Ten Esschen voor studies in aanmerking

Enkele nieuwe, voor verbetering vatbare locaties zijn wel gevonden, maar vallen deels samen met in het kader van de bereikbaarheid nader uit te werken oplossingen (tabel 3.7, in cursief weergegeven). Er wordt dit jaar geen voorstel gedaan voor verbetering van de verkeersveiligheid. De reden hiervoor is dat de directie druk doende is vorm en inhoud te geven aan de AVB methodiek waar de aandacht ook gericht is op verkeersveiligheid. Enkele vrij hoog scorende locaties vallen in de voorgenomen uit te werken trajecten.

Omschrijving lokatie		Totaal aantal			
		Slachtoffers	Doden	Gewonden	
				Ziekenhuis	Overig
Kruispunten OWN					
1	A2 op/afrit Born westzijde - N297	9	0	2	7
2	A2 Scharnerweg	8	0	0	8
4	A2 op/afrit Nederweert westzijde - N275	8	0	3	5
Wegvakken (autosnelwegen)					
1	A2 oostzijde hm 262,531-262,7	12	1	6	5
2	A2 oostzijde hm 234,568-234,767	10	0	3	7
3	A2 westzijde hm 249,891-249,817	9	0	1	8
4	A67 noordzijde hm 70,78-70,911	7	0	6	1
5	A76 westzijde hm 11,011-11,061	6	0	6	0
6	A67 zuidzijde hm 61,13-61,231	6	1	4	1
Overige (bezinestation)					
1	A67 benzinestation hm 72,496-72-526	9	0	2	7

Tabel 3.7 Voor verbetering vatbare locaties oplossingen worden in het kader van bereikbaarheid uitgewerkt

De producten die de dienstkringen voorstellen de komende tijd te realiseren, zijn pure onderhoudsmaatregelen. Daar vinden geen veranderingen plaats die de veiligheid op een of andere wijze beïnvloeden. In de Prowegtabellen is daarom geen effect vermeld.

### 3.6 Knelpunten, maatregelen en effecten

#### Analyse situatie 2010

De ontwikkelingen van de groei van de verkeersintensiteiten doen vermoeden dat de verkeersonveiligheid op het rijkswegennet in Limburg nog zal toenemen.

De behoefte doet zich sterk voelen naar een betrouwbaar prognose model, dat recht doet aan de geografische ligging van het beheergebied van de directie Limburg. Goede prognoses zijn onontbeerlijk om op basis van de risicocijfers besluiten te nemen over verbeteringen en de effecten en rendementen. Verder kunnen immers ook verbeteringen voor de verkeersveiligheid van invloed zijn op de kwaliteit van de bereikbaarheid.

Tabel 3.8 geeft aan op welke wegvakken de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid een versnelde verslechtering van de verkeersveiligheid zal optreden, een en ander op basis van de gerealiseerde intensiteitsgroei tussen 1997 en 2000. Deze intensiteitscijfers hebben ook ten grondslag gelegen aan de berekening van de trajectsnelheden. (Opmerking: de trajecten komen niet overeen met de trajecten voor de trajectsnelheden.) De intensiteiten, die boven de 55.000-60.000 mtv. per dag liggen, zullen een versnelde verslechtering te zien geven als de intensiteiten die daar onder liggen. Het zijn opvallend met name de wegvakken waar een Tracé Mer in uitvoering is dan wel onlangs afgerond, de A2 en de A76. Ook de A67 vraagt in dit verband de nodige aandacht in verband met het hoge percentage vrachtverkeer (ca. 40%). Dit komt neer op een subjectieve beleving van ca. 15% drukkere weg.

Traject	Intensiteitsprognose op basis van extrapolatie		
	2000	2003	2006
<b>A 2</b>			
Brab. gr. - Grathem	55.000	57.000	59.000
Grathem - St Joost	67.000	71.000	73.000
St Joost knpt- Knpt.Kerensheide	74.000	76.000	79.000
Knpt.Kerensheide - de Geusselt	53.000	55.000	57.000
De Geusselt - knpt.Europaplein	46.000	48.000	50.000
Knpt.Europaplein - Belg. grens	25.000	26.000	27.000
<b>A 67</b>			
Brab.grens - knpt.Zaarderheiken	43.000	45.000	47.000
Knpt.Zaarderheiken - Duitse grens	44.000	45.000	47.000
<b>A 73</b>			
Zuiderbrug - knpt.Zaarderheiken	29.000	34.000	36.000
Knpt.Zaarderheiken - Boxmeer	38.000	42.000	45.000
<b>A 76</b>			
Belg. Grens knpt -.Kerensheide	33.000	34.000	35.000
Knpt.Kerenheide - knpt.Ten Esschen	70.000	74.000	79.000
Knpt.Ten Esschen- Bocholtz	27.000	29.000	30.000
<b>A 79</b>			
Knpt.Kruisdonk - knpt.Hulsberg	33.000	34.000	34.000
Knpt.Hulsberg - knpt.Kunderberg	33.000	38.000	39.000

Tabel 3.8 Ontwikkeling intensiteiten

In het MIT zijn enkele projecten opgenomen die direct vlak voor of na 2010 gerealiseerd zullen zijn. Het gaat om de volgende vier projecten:

RW	Project	Realisatie	Besparing slachtoffers
A73	Venlo - Maasbracht	na 2007	Nog geen uitspraak mogelijk
A74	Venlo (A67) BAB61	2007	Nog geen uitspraak mogelijk
A2	Grathem - Urmond	na 2010	10 slachtoffers bij 2*3 rijstroken
A2/A76	Urmond - Ten Esschen	na 2010	5 slachtoffers bij 2*3 rijstroken

Tabel 3.9 Mit Projecten



**A73:** Van de voor 2010 te realiseren wegen is de A73 Zuid een zeer belangrijke weg. De verkeersonveiligheid op de N271 en de N273 zal verbeteren. De winst die op deze wegvakken wordt gehaald, zal natuurlijk gedeeltelijk ook weer teniet worden gedaan door de "nieuwe" onveiligheid op de A73 zuid. Uiteindelijk wordt een positief saldo verwacht. Echter vanwege de relatief lage SVV-II prognoses t.o.v. de verwachtingen van de NVVP-beleid en bijbehorende prognoses voor deze weg worden nu geen uitspraken gedaan over de besparing aan slachtoffers in 2010.

**A74:** Het project A74 tussen de A67 en de BAB61 zal eveneens bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in en rond Venlo. Echter moeilijk is aan te geven op dit moment wat de invloed is van de nieuwe verbinding op de verkeersveiligheid op het lokale wegennet van Venlo. De directie heeft momenteel een project lopen in Limburg in samenwerking met de Provincie Limburg en gemeenten om een (overeenkomstige) ARLI-methodiek te ontwikkelen voor het gehele wegennet. Waarschijnlijk zullen de resultaten volgend jaar beschikbaar zijn, zodat de effecten wel berekend kunnen worden.

**A2:** Bij de nu in onderzoek zijnde verbetering van de A2 tussen Grathem en Urmond moet nog een keuze worden gemaakt tussen verbreding naar 2x3 rijstroken of een benuttingsvariant. Ook een combinatie van deze oplossing is mogelijk, maar dit is niet doorgerekend. De verbredingsvariant levert ten opzichte van de huidige situatie als autosnelweg met 2x2 rijstroken een besparing op van circa 10 slachtoffers per jaar in 2010. De benuttingsvariant zal in 2010 een besparing opleveren van circa 8 slachtoffers opleveren ten opzichte van de situatie met 2x2 rijstroken.

**A2/A76:** De verbreding van de A76 naar 2x3 rijstroken levert volgens de Trace Mer een vermindering op van het aantal slachtoffers. De huidige gegevens en inzichten maken het mogelijk hier met meer zekerheid uitspraken over te doen, althans over de autosnelweg. In welke mate de verkeersveiligheid in de bebouwde kommen hier van profiteren is even lastig te voorspellen als dat nu nog het geval is bij Venlo door de aanleg van de A74. Daarom ook hier geen prognose over mogelijke effecten. Alles voor de autosnelweg worden een besparing verwacht van circa 11 slachtoffers per jaar.

De DSM ontsluiting Bleekerveld vraagt een aanpassing van de afrit Geleen van de A76, op zodanige wijze dat het fiets- en bromfietsverkeer geen nadelige gevolgen ondervindt van de verwachte toename van vrachtauto bewegingen.

### 3.7 Programmering en prioritering

In de Taakcijferprogrammering zijn alleen die projecten opgenomen welke landelijk geprioriteerd zijn.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
RW 773 BH fase 2	115	10	318	27				
Diversen veiligheid	504	103	262	119				
Totaal	619	113	580	146				
Totaal in k€.	732		726					

Tabel 3.10

### 3.8 Conclusies

Het regionale beleid richt zich vooral op de verbetering van de verkeersveiligheid in combinatie met de bereikbaarheid, die wordt uitgewerkt volgende AVB methodiek. De eerste resultaten van deze inspanning zullen in het volgende Regionale Beheerplan worden opgenomen.

De netwerk benadering van de verkeersproblemen (Bereikbaarheid, Veiligheid e.d.) maakt het mogelijk dat problemen op het rijkswegennet opgelost kunnen worden op wegen die bij derden in beheer zijn.

Eerder gemaakte afspraken waar middelen voor zijn toegewezen zullen uiteraard worden nagekomen.

De Limburgse wegen, die in beheer zijn bij de directie, scoren goed voor zover het de veiligheid op de hoofdrijbaan betreft. Voor de niet-autosnelwegen is dit cijfer minder gunstig.

In vergelijking met voorgaande jaren is er in de "kwaliteit" van de verkeersveiligheid een kleine verbetering opgetreden, vooral op de A2.

De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten, bij ontbreken van een prognosemodel verkregen door schattingen en extrapolaties geeft geen gunstig beeld van de verwachtingen van de verkeersveiligheid. Die is ronduit zorgelijk. Overwegingen van verkeersveiligheid geven aan dat ingrijpende maatregelen beslist op korte termijn gewenst zijn. Een vermindering van het aantal slachtoffers wordt zonder een ingrijpende reconstructie van de A2, gedeelte Grathem-Urmond, en de A2/76 gedeelte Urmond-Ten Esschen, zeker niet bereikt in 2010. Van de openstelling van de A73 in 2008 mag zeker een goede positieve invloed op het geaccepteerd risicocijfer verwacht worden.







## 4 Leefbaarheid

### 4.1 Landelijk beleid

#### Ontsnippering

De realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur is onderdeel van het natuurbeleid en behelst verschillende soorten maatregelen, zoals de vergroting van het oppervlak van natuurgebieden door aankoop en de verbetering van de habitatkwaliteit van de gebieden. Belangrijk is echter ook het verbinden van natuurgebieden en het opheffen of verminderen van barrières tussen gebieden. Infrastructuur vormt vaak een barrière. Het gaat dan om zowel hoofdwegen als ook om het onderliggend wegennet, spoorwegen en de vaarwegen. Het NVVP-streven is om in 2020 ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur de belangrijkste barrières van spoorwegen, (snel)wegen en kanalen opgeheven te hebben. In 2010 is 90% van de knelpunten aan het hoofdwegennet opgelost. Het gaat hierbij om een combinatie van kleinere maatregelen als kleinwild-tunnels en grote maatregelen als ecoducten. Alle wegbeheerders stellen programma's op om de versnippering door infrastructuur tegen te gaan. Het rijk werkt bovendien samen met de provincies met ingang van 2001 een voortschrijdend Meerjarenprogramma Ontsnippering uit. Voor het beschikbare budget voor ontsnippering is binnen beheer en onderhoud rijkswegen een reeks vastgesteld waarbij landelijk voor de jaren 2003 en 2004 elk € 6,3 mln. beschikbaar is en voor de jaren 2005 en later € 11,3 mln. per jaar.

#### Bodemsanering

In het Nationaal Milieubeleidsplan-3 (NMP-3) is aangegeven dat als onderdeel van actief bodembeheer in 2005 de omvang van de bodemsanering landsdekkend in kaart moet zijn gebracht en dat de bodem blijvend moet worden beheerd. Als onderdeel daarvan wordt gestreefd naar beheersing van de bodemverontreinigings-problematiek voor 2023. Verspreiding van verontreiniging en nieuwe verontreiniging moet worden voorkomen. De Wet bodembescherming vormt samen met de reeds van kracht zijnde algemene maatregelen van bestuur, ministeriële regelingen en circulaires het instrumentarium waarmee bodemverontreiniging wordt onderzocht en zo nodig gesaneerd. Op 6 juli 2001 heeft de Ministerraad het Meerjaren Programma Bodemsanering Staatseigendommen 2002-2006 vastgesteld. Doel van dit programma is om in 2005 inzicht te hebben in de omvang van de bodemverontreiniging bij RWS en uiterlijk in 2023 al de ernstig vervuilde locaties te hebben gesaneerd. V&W heeft als tussendoel dat in 2010 de meest ernstige locaties zijn gesaneerd. Gezien de wettelijke kaders, de kabinetsafspraken en de kosten-batenverhouding van sanering van gronden in Staatseigendom, blijft het bestaande bodemsaneringsprogramma gehandhaafd. Hiervoor is landelijk een budget van € 2,3 mln./jaar beschikbaar.

#### Diffuse verontreiniging

Het autoverkeer produceert milieubelastende stoffen door verbranding van brandstoffen en slijtage aan de voertuigen. Naast de luchtverontreiniging betreft dit ook de diffuse verspreiding van microverontreinigingen als zware metalen, polycyclische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie. Deze niet gasvormige stoffen komen voor een deel op het wegdek terecht of verwaaien voor een deel naar de wegberm en de verdere omgeving. Door het afspoelen met regenwater (run-off) komt ook op de weg gedeponeerd materiaal in de berm en het oppervlaktewater terecht. De geëmitteerde stoffen zijn daarom van invloed op de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater.



---

In het NVVP is aangegeven dat het Rijk diffuse bodemverontreiniging als gevolg van infrastructuur zal terugdringen. Met name in ecologisch kwetsbare gebieden en grondwaterbeschermingsgebieden zullen maatregelen worden getroffen om de diffuse verontreiniging gecontroleerd af te voeren.

### **Landschap en milieu**

Het meest zichtbare gevolg van het ecologisch groenbeheer is het terugkomen van de "bon-te" berm. Dit blijkt door veel weggebruikers positief gewaardeerd te worden.

Met de komst van het NVVP blijven de streefbeelden voor de groenbeheerplannen en de landschapsplannen van het SVV II gehandhaafd. Daarnaast heeft het rijk de opdracht alle bermen van de hoofdinfrastructuur ecologisch te beheren, daar waar dit natuurtechnisch zinvol is. V&W blijft dus bij het beheer en onderhoud van groenbeheervoorzieningen streven naar het behoud en versterking van rationeel en ecologisch ontwikkelde groenvoorzieningen die optimaal zijn ingepast in het landschap.

Door de DWW is een methodiek ontwikkeld die regionale directies kunnen toepassen bij de beoordeling van het groenbeheer. Naast het ecologisch groenbeheer houdt RWS zich bezig met het opstellen en uitvoeren van landschapsplannen. Het landschapsplan is een integraal plan dat aangeeft hoe de weg ingepast gaat worden in het landschap. Het is van belang dat het bestek is gebaseerd op deze landschaps- en groenbeheerplannen, zodat deze plannen ook worden toegepast. Het landschapsplan is leidend voor het groenbeheer; het zet de kaders neer waarbinnen in het groenbeheerplan de maatregelen nader worden uitgewerkt. Onder groenbeheer vallen alle beheer- en onderhoudswerkzaamheden, dus zowel instandhouding, als verbeteringswerken om knelpunten op te lossen, als advisering en onderzoek. Momenteel is het ecologisch groenbeheer geheel verweven met de reguliere beheer- en onderhoudstaken. Gezien de waardering van de weggebruikers, de relatief geringe kosten en de gunstige kosten-batenverhouding van ecologisch groenbeheer, wordt de huidige wijze van groenbeheer, inclusief de onderbouwing daarvan in landschaps- en beheerplannen, gehandhaafd. Voor additionele vormen van ecologisch groenbeheer die extra onkosten met zich mee brengen, is momenteel € 2,3 mln. per jaar beschikbaar.

### **Geluid**

Volgens het bestaande beleid/regelgeving worden knelpunten op het gebied van geluidhinder met betrekking tot wegverkeer gedefinieerd als zijnde geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A) op 1 maart 1986. Dit zijn de zogenaamde saneringsgevallen in het kader van de Wet Geluidhinder.

Art. 88 van deze wet verplicht het College van B en W van iedere gemeente aan de minister van VROM de woningen aan te melden waarin op 1 maart 1986 sprake was van een saneringssituatie. Op grond van art. 89 wordt dan een saneringsprogramma opgesteld om de geluidbelasting zo mogelijk te beperken tot 55 dB(A) bij geluidsgevoelige gebouwen. Wanneer daar niet aan voldaan kan worden zal moeten worden zorg gedragen dat de geluidsbelasting in de verblijfsruimten beperkt wordt tot de wettelijke binnenwaarden. Dit saneringsprogramma wordt ook autonome sanering genoemd, voorbeelden van autonome sanering zijn de projecten Spaubeek, Schinnen etc. langs de A76. De rol van RWS binnen deze projecten is slechts die van uitvoerend orgaan.

Indien RWS ter plaatse van bestaande saneringsgevallen waar nog geen autonome sanering heeft plaatsgevonden bepaalde werkzaamheden aan de weg verricht kan het zijn dat RWS volgens een overeenkomst met VROM (R/S-regeling) het saneringsprogramma voor deze lokatie moet opstellen en uitvoeren.

Volgens de huidige regelgeving kan het zijn dat knelpunten op papier opgelost worden maar dat een geluidniveau van bv. 70 dB(A) blijft bestaan (schermen/ wallen niet doelmatig, oplossing: gevelisolatie met hogere grenswaarde, voorbeeld: A2, passage Maastricht).



Conform het aankomende nieuwe beleid van NVVP en MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid) zal V&W/RWS de knelpunten op het hoofdwegennet moeten definiëren. Als knelpunt wordt hierbij verstaan die situatie, waar door verkeersgroei de geluidbelasting groter is dan afgesproken. In de periode tot 2010 zullen de knelpunten langs het hoofdwegennet, waar sprake is van geluidsniveaus van 70 dB(A) of meer, moeten worden aangepakt. In incidentele (gecompliceerde) gevallen zal ten minste een plan van aanpak moeten worden opgesteld. Daarnaast moet in 2010 90% van de knelpunten bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) en ca. 50% van de knelpunten bij woningen met een belasting van meer dan 60 dB(A) zijn opgelost. Deze percentages gelden ten opzichte van 2000.

Na realisatie van de geluidsbeperkende constructies langs het hoofdwegennet wordt V&W/RWS eigenaar en heeft daarmee tevens de zorg voor het beheer en onderhoud en (op termijn) óók voor de vervanging van deze constructies. Dit betekent een in de loop van de tijd gestaag groeiend vervangingsbudget waarvoor geen middelen van derden beschikbaar zijn. Gezien de bestaande afspraken, welke vooralsnog onverkort van kracht blijven, is dit onvermijdelijk. Om te voorkomen dat op termijn weer nieuwe problemen gaan ontstaan zal de wegbeheerder door regelmatig onderhoud en beheer de akoestische kwaliteit van de infrastructuur moeten waarborgen.

### **Luchtkwaliteit**

In juli 2001 is de Algemene Maatregel van Besluit Luchtkwaliteit, het zogeheten Besluit Luchtkwaliteit, in werking getreden. In deze AMvB zijn op basis van een EU-richtlijn voor verschillende luchtverontreinigende stoffen normen opgenomen die strenger zijn dan de huidige, in Nederland geldende, normen. Voor het Beheerplan 2003-2008 is luchtkwaliteit om diverse redenen echter geen verplicht item.

## **4.2 Regionaal Beleid**

### **Ontsnippering**

Van belang is de Beleidsnota Natuur en Landschap van de Provincie Limburg. Die beschrijft grofweg de provinciale ecologische hoofdstructuur. Verder is deze structuur opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), dat kan worden gezien als een integraal streekplan. Gezien het schaalniveau van deze plannen wordt momenteel een vrij gedetailleerde uitwerking opgesteld. Dit zijn de zogenaamde Stimuleringsplannen Natuur, Bos en Landschap waarin de EHS op provinciaal niveau meer concreet wordt begrenst. Hierin worden eveneens de verbindingzones uitgewerkt en wordt ook aangegeven welke verbindingen in het provinciaal beleid belangrijk zijn.

De realisatie van ontsnipperende maatregelen dient op deze plannen afgestemd te worden. De Provincie zet met haar grofwildbeleid in op ontsnipperingslocaties die niet uit de TNO-lijst voortvloeien. Overleg is dus steeds noodzakelijk. Het aantal doelsoorten, dat in de directie voorkomt, is hoog. Limburg is in natuuroptzicht een buitenbeentje, de korenwolf is daarvan het meest typerende voorbeeld.

Het beleid wordt verder uitgewerkt en onderbouwd in ontsnipperingsplannen die knelpunten in beeld brengen (zie hoofdstuk 4.6).

### **Bodemsanering**

Het bodembeleid in de provincie Limburg is in verschillende nota's uitgewerkt. Actief Bodembeheer Limburg geldt nog steeds als het samenhangende bodemkwaliteitsbeleid voor het saneren, beheren en hergebruiken van grond. Voor alle situaties geldt dat de bodemkwaliteit van de omgeving (hetzij schoon, hetzij in een bepaalde mate verontreinigd) het uitgangspunt vormt bij de aanpak van een verontreiniging. Vervolgens is bij het zoeken naar nuances in de oplossingen de meest gevoelige functie binnen de vigerende bestemming bepalend. Aange-



zien de Provincie in de meeste gevallen bevoegd gezag is, vindt regelmatig afstemming plaats.

Eigen beleid wordt niet gevormd maar er wordt aangesloten bij het landelijke Meerjarenprogramma (zie voorgaand hoofdstuk). Op regionale basis is geen verder uitwerking gegeven aan beleid ten aanzien van diffuse verontreiniging.

### **Landschap en milieu**

Het regionaal beleid in de directie is er opgericht om in eerste instantie landschapsplannen op te stellen. Deze hebben als doel een weg op verantwoorde wijze in het landschap op te nemen. Dit is voor het grootste deel van de rijkswegen reeds gebeurd. Tevens is in het afgelopen jaar het maaibeheer in de directie vegetatiekundig geëvalueerd. Vervolgens moeten beide plannen als uitgangspunt worden gebruikt in de nog te ontwikkelen groenbeheerplannen.

### **Geluid**

De Provincie Limburg heeft in het POL een aantal stiltegebieden beschreven. In deze gebieden is het de bedoeling dat het geluidsniveau niet boven de 40 dB(A) komt. In dit beheerplan is een relatie gelegd tussen deze stiltegebieden en geluidsbelasting.

### **Luchtverontreiniging**

Voor luchtverontreiniging moet de provincie haar eigen actieplan nog opstellen. Als eerste inschatting maakt de provincie geen gewag van overschrijdingen van drempelwaardes van fijn stof, zwavel- en stikstofdioxide. Wel hebben de grotere steden als Maastricht en Venlo te maken met hoge achtergrondconcentraties. De recente TNO-studie naar knelpunten lijkt een en ander te relativeren. Voor Directie Limburg heeft luchtverontreiniging nog niet direct consequenties.

In de gevallen dat de provincie bevoegd gezag is volgt de directie bij het opstellen van haar plannen het door de provincie geformuleerde beleid. Dit is concreet het geval voor bodemsanering en geluidhinder. De provincie is bevoegd gezag en bepaalt daarom o.a. de urgentie van bodemsaneringen.

## **4.3 Ontwikkelingen**

Net als voor het thema bereikbaarheid kent ook leefbaarheid zeer recente beleidswijzigingen. Niet alleen is in het NVVP nog eens onderstreept wat het leefbaarheidsbeleid moet betekenen ook zijn er andere departementen die richting V&W beleidsuitspraken doen. Zo is het beleid van het ministerie van LNV erop gericht een versterking van de EHS en de inzet op grijsgroene knooppunten door te voeren. In de nieuwe beleidsnota van VROM komen de hardnekkige milieuproblemen sterker onder de aandacht.

### **Ontsnippering**

Het LNV beleid wordt verwoord in de beleidsnota "Natuur voor Mensen, Mensen voor Natuur" (NBL21). V&W steunt dit initiatief, door het ministerie wordt meegewerkt aan een Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), dit richt zich ook op knelpunten bij de provincie en gemeenten en andere infrabeheerders (railinfra b.v.). Uit dit beleid zal in de loop van 2002 voortvloeien dat er meer aandacht komt bij de andere partijen voor ontsnippering. Een gevolg hiervan kan zijn dat in onderhandeling tussen deze partijen prioriteiten komen te liggen op plekken die voor RWS minder urgent zijn.

In 2003 is het daarom in vele opzichten tijd om het door de directie ingezette regionale beleid na tien jaar te evalueren.



### **Bodemsanering**

De directie heeft gelden ontvangen om in 2002 diverse bodemonderzoeken uit te voeren. Er zijn 19 van de 35 locaties overgebleven die voor nader onderzoek in aanmerking komen. In het lopende proces van dit beheerplan kon echter nog geen zicht worden verkregen op analysesresultaten. Wel is de aanbesteding voorbereid, veldwerk wordt in 2002 uitgevoerd. In de Overleggroep Bodem en Afvalstoffen (OGBA) zal echter nieuw onderzoeksgeld voor 2003 worden gevraagd zodat de V&W doelstelling in 2005 wordt gehaald. Daardoor is zicht op de omvang van bodemproblematiek verkregen.

### **Landschap en milieu**



Heischrale berm langs de A73, met struikheide, zandhoornbloem en klein tasjeskruid.

In de zomer van 2001 is een vegetatiekundig onderzoek in de rijksbermen uitgevoerd, ten doel het maaibeheer te evalueren ("Evaluatie van natuurvriendelijk maaibeheer langs rijks- wegen in Limburg 1993-2001, Natuurbalans/Limes Divergens – EurEco, 2001). Op de werkvloer wordt dit onderzoek reeds "de maaievaluatie" genoemd. Uit dit onderzoek is gebleken dat lokaal het gevoerde beheer zeker tot successen heeft geleid. Meer soorten rijkdom en een toename van zeldzame en bedreigde plantensoorten is wetenschappelijk aangetoond. Dit is in tegenstelling tot het landelijk door de DWW verkregen beeld waar niet overal vooruitgang kan worden geconstateerd. Door het gedegen onderzoek van de directie ziet ze haar inspanning gerechtvaardigd; het Limburgse groenbeheer werpt zijn vruchten af. De floristische waarde van de Limburgse bermen wordt daarom verder ontwikkeld.

### **Geluid**

Het beleid van het ministerie van VROM in het NMP4 richt zich op het effectiever aanpakken van bestaande problemen. Geluidhinder en emissie van luchtverontreinigende stoffen zijn hier een voorbeeld van. V&W werkt samen met VROM aan onder andere een innovatieprogramma tegen geluidhinder. Voorts moeten er tot 2010 grootschalig maatregelen getroffen worden waardoor de geluidsimmissie op de woonomgeving afneemt. Dit wordt in navolgende hoofdstukken verder toegelicht.

Dit voorjaar is door AVV eindelijk de programmatuur Silence 2 opgeleverd. Hier heeft de directie lange tijd op gewacht. De programmatuur heeft haar eerste cyclus doorlopen, na wat



opstartproblemen. De berekeningen die in dit beheerplan zijn opgenomen moeten dan ook gezien worden als een eerste stap in de goede richting: een dienstbreed instrument voor het bepalen van geluidhinder.

Het is zaak dat er in een volgende generatie hiervoor uniforme uitgangspunten op tijd worden gecommuniceerd. De directie is zeker gecharmeerd van de resultaten, maar toch vragen de specifieke Limburgse omstandigheden om optimalisering. Zo is bijvoorbeeld maaiveld hoogte in het model Silence onvoldoende betrokken terwijl in het reliëfrijke heuvelland dit van wezenlijke invloed is op de geluidssituatie.

#### **4.4 Streefbeelden**

##### **Ontsnippering**

Vanuit het beleid kunnen meerdere streefbeelden worden gedestilleerd. Over het algemeen loopt de realisatie van het beleids achter. Voor ontsnippering wordt bijvoorbeeld in het NVVP de uitspraak gedaan dat in 2000 40% van de knelpunten moet zijn opgelost en in 2010 90% reductie van het aantal versnipperingknelpunten is gerealiseerd. Hierbij valt de kanttekening te maken dat in 2001 de 35% van de knelpunten (van de oorspronkelijke TNO-lijst uit 1992) was opgelost. Voorts stelt de directie dat gecompliceerde en dus dure knelpunten door beperkt budget naar achteren zijn geschoven.

##### **Bodemsanering**

Voor bodembeheer geldt het streefbeeld dat alle mogelijk verdachte locaties nader onderzocht zijn in 2005. Hieruit voortvloeiend volgt dat in 2010 de meest ernstige verontreinigde locaties zijn gesaneerd. Uiteindelijk moeten alle ernstig verontreinigde locaties in 2023 zijn gesaneerd. Dit alles wordt door het Meerjaren Programma Bodemsanering Staatseigendommen goed in beeld gebracht en gemonitord waardoor dit een realistische planning lijkt.

##### **Landschap en milieu**

Bij landschap en milieu wordt als streefbeeld aangehouden dat voor rijkswegen een landschapsplan en een groenbeheerplan aanwezig moet zijn. De directie heeft dit aangevuld met een vegetatiekundige onderbouwing van haar maaibeheer. Deze studie hoort eveneens thuis bij streefbeelden en wordt up-to-date gehouden.

##### **Geluid**

Voor geluidhinder wordt een streefbeeld gehanteerd waarbij ingezet wordt op een reductie van 50 % ten opzichte van het aantal woningen dat in 2000 een geluidsbelasting had van meer dan 60 dB(A). In de periode tot 2010 zullen de knelpunten langs het hoofdwegennet, waar sprake is van geluidsniveaus van 70 dB(A) of meer worden aangepakt. Daarnaast moet in 2010 90% van de knelpunten bij woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A).

Voor andere aspecten als luchtverontreiniging en diffuse verontreiniging zijn door het ontbreken van concreet beleid geen streefbeelden geformuleerd. Deze aspecten zullen in navolgende paragrafen niet meer verder uitgediept worden. Mogelijk dat in volgende generaties met het concreet worden van nieuw beleid streefbeelden duidelijk worden gedefinieerd vanuit Den Haag.

## 4.5 Analyse huidige situatie

### Ontsnippering

Met betrekking tot ontsnippering is er de afgelopen jaren met de beschikbare middelen een aantal knelpunten opgelost. Anno 2002 zijn van de 82 knelpunten met de ecologische hoofdstructuur er inmiddels 30 opgelost. Bij aanlegprojecten worden de gestelde doelen niet altijd gehaald. Dit verhoogt de druk op het beheer- en onderhoudsprogramma. Met de toekenning van het taakcijfer over 2002 heeft de directie de toezegging gekregen om Ecoduct Kruisberg voor te bereiden. Hiervoor zijn echter slechts beperkt financiële middelen beschikbaar gesteld.

Voor de directie is in het kader van knelpunt-definiëring een groot aantal trajecten opgenomen. Deels afwijkend van landelijk beleid om (P)EHS te ontsnipperen zijn aanvullend trajecten opgevoerd. In de bijlage is daarom een tabel opgenomen die deze verschillen inzichtelijk maakt. Deze trajecten worden gekenmerkt door hoge faunaslachtoffergegevens. Tenslotte dient nog aangemerkt dat prioriteit gelegd moet worden bij bijvoorbeeld Habitatrichtlijn gebieden of leefgebied van beschermde aandachtsoorten in plaats van een TNO-lijst van een tiental jaar oud die slechts ingaat op dassen en andere mindere prioritaire soorten. Hiermee zijn in de ogen van de directie andere prioriteiten gemotiveerd. Gerealiseerde maatregelen zijn vooral te vinden langs de A79, A67 en delen van de A76. Op de A73 zijn ten tijde van de aanleg een groot aantal voorzieningen gerealiseerd. Helaas zijn deze laatste nog steeds pas voor een deel functioneel. Dit is het meest pregnante voorbeeld waar onzorgvuldige aanleg ten laste komt van beheer en onderhoud.

### Bodemsanering

In de Wet Bodembescherming en Meerjarenprogramma Sanering Staatseigendommen staat de inspanningsverplichting van het Rijk voor bodemsanering. De afgelopen jaren is (de staat van) de bodem in beeld gebracht. Dit heeft erin geresulteerd dat voor de Directie Limburg anno 2002 wordt onderzocht, welke van de 19 locaties voor saneringsonderzoek in aanmerking komen. Blijkt uit de nadere onderzoeken dat een locatie ernstig is verontreinigd, dan wordt een saneringsonderzoek en saneringsplan opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag, zijnde de provincie of de daartoe aangewezen gemeente. Het bevoegd gezag bepaalt de urgentie van sanering en stelt het saneringsplan vast.

### Landschap en milieu

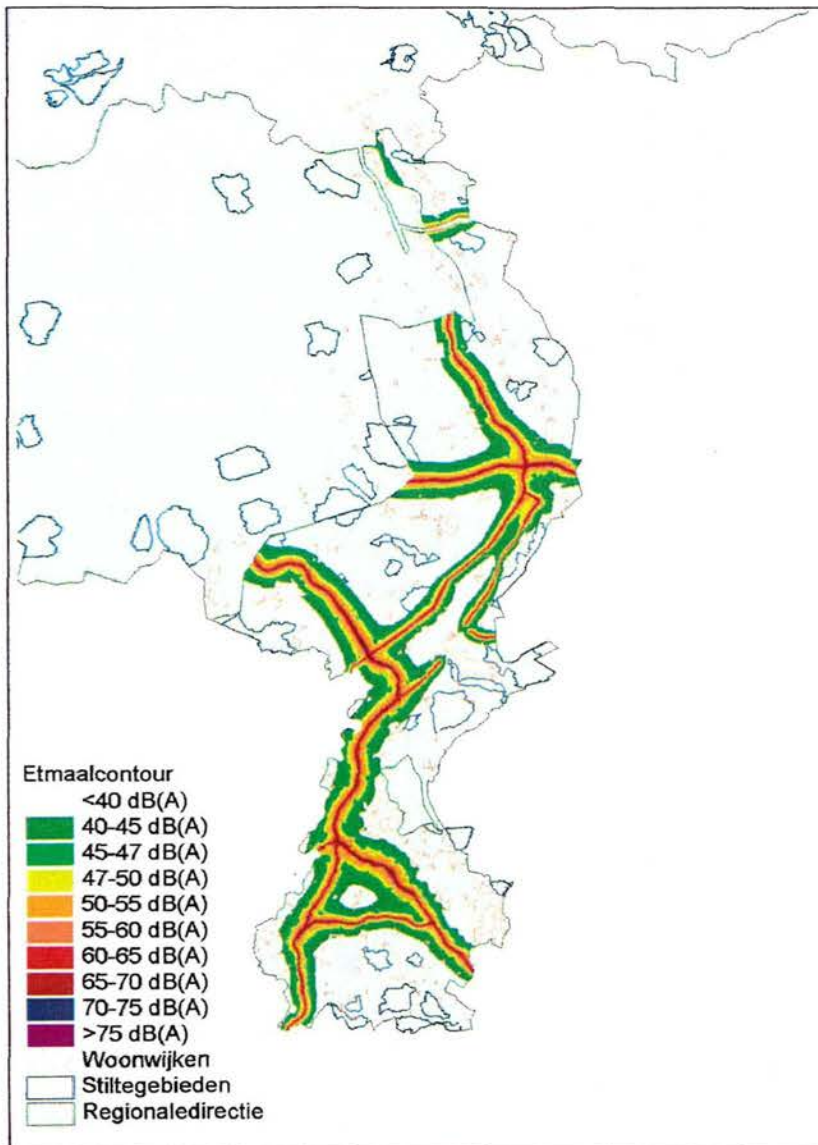
Van vele rijkswegen zijn landschapsplannen opgesteld. In volgorde zijn dat A67, A2, A79 en in dit jaar de A73 tussen Boxmeer en Venlo. In voorbereiding op de prestatiebestekken moeten nog groenbeheerplannen verder worden uitgewerkt. Als enig nog weg te werken traject resteert de A76, dit volgt in 2004. In 2002 wordt een inhaalslag gemaakt voordat een aantal innovatieve (prestatie) contracten in groenbeheer op de markt komt.

### Geluid

Veel energie is reeds gestoken om de voorgedragen sanering (zogenaamde A-lijst, Wet Geluidhinder) in overleg met het ministerie van VROM aan te pakken. Rijkswaterstaat heeft oude sanering goed opgepakt en veel maatregelen gerealiseerd. Echter door het nieuwe geluidsbeleid en de groei van het verkeer ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten. Daarom is in dit Beheerplan generatie een eerste beeld voor geluidhinder vlakdekkend voor de directie berekend. De geluidhinder is in beeld gebracht op basis van berekende geluidscontouren voor de periode 2000 - 2007. Aan dit beheerplan ligt dus een eerste detailstudie op het gebied van geluidhinder ten grondslag (DGMR, 2002). In de onderliggende studie wordt nadrukkelijk een aantal vervolgstappen aanbevolen. Uit deze studie blijkt anno 2000 dat een



ruime 5000 woningen, die soms geclusterd, maar verspreid langs het wegennet liggen, binnen de 60 dB(A)-contour zijn gelegen. De aantasting stiltegebied is eveneens nog ruim; daar waar de grens is gesteld op 40 dB(A) blijkt in de richting Limburg nog circa 1000 hectare stiltegebied te kampen met een hogere geluidsbelasting.



Kaart 4.1 Geluidsbelast oppervlak 2007

#### 4.6 Knelpunten, maatregelen en effecten

##### Ontsnippering

Het aspect ontsnippering wordt door de Directie Limburg getoetst aan het voorkomen van versnipperingsknelpunten. De knelpunten voor de directie zijn geïnventariseerd aan de hand van het rapport "Versnippering van faunaleefgebieden door Rijks- en Provinciale wegen in Limburg" (Bugter 1993). Vervolgens worden voor de verschillende wegtrajecten individuele ontsnipperingsonderzoeken opgesteld, die tot een concrete oplossing van de knelpunten moeten leiden. Uitwerking voor rijkswegen op het niveau van gedetailleerde ontsnipperingsonderzoeken zijn er voor de A79, A67 (Brabantse grens - Zaarderheike) en de A2. Verder is een deel van de A76 ten behoeve van de trajectnota MER uitgewerkt. Tenslotte wordt in 2002 onderzocht waar op het traject Zaarderheike – Duitse grens de knelpunten liggen.

De vanouds zware knelpunten in het Heuvelland met zeldzame doelsoorten worden aangepakt en opgelost. Verder moeten een aantal knelpunten worden geoptimaliseerd. Het aanleggen van een dassentunnel wil natuurlijk niet zeggen dat alle andere diersoorten dan eveneens geholpen zijn. Zo zijn een aantal overkruisingen op de A67 in het verleden deels aangepakt. In het verleden zijn de meest urgente knelpunten aan de A79 opgelost. Wat volgt zijn de knelpunten op de A2 ten zuiden van Maastricht, ter hoogte van Rijckholt en ter hoogte van de verzorgingsplaats Vossedal. Het resterende deel van de A67 ten noorden van Venlo moet hierna snel volgen. De directie maakt zich nog steeds hard om voldoende maatregelen te realiseren. Voor de voorbereiding van het ecoduct Kruisberg is groen licht gegeven. De dienstkring heeft vervolgens een projectteam in het leven geroepen die met de uitwerking aan de slag is gegaan. Uitvoeringsbudget voor deze maatregel dient op korte termijn beschikbaar te komen.

Verder zijn verkeersafgeleide effecten als licht- en geluidhinder belangrijk voor ecologie. Met name op de A2 en de A67 ter hoogte van de provinciale grens met Brabant kan dit tot knelpunten leiden. Deze gebieden, Weeterbossen en Groote Peel/Deurnese Peel zijn tevens begrensd in het kader van Europese regelgeving (Vogelrichtlijn). Bestaande knelpunten in de EHS liggen bij de vaak verlichtte knooppunten als Zaarderheike, Ten Esschen en Kruisdonk. Verder hebben vele toe- en afritten verlichting terwijl ze in EHS zijn gelegen (bijv. N273 Beegderheide en A79 Meerssen). In de bijlage is een kaart opgenomen met EHS en bestaande verlichting. Trajectsgewijze conventionele verlichting zoals die in het verleden is aangebracht op bijvoorbeeld de A2, is tegenwoordig op vele plaatsen niet meer gewenst uit het oogpunt van natuur. Voor deze bestaande verlichting zijn voorsnog geen maatregelen voorzien. Eerder dient men bij vervanging hiermee rekening te houden.

### Bodemsanering

Momenteel is bekend dat een 19-tal locaties nader onderzocht moeten worden. Afhankelijk van meerdere factoren worden deze al dan niet gesaneerd. Voor een beperkt aantal andere is geconcludeerd dat ze, alhoewel licht verontreinigd zijn niet verder worden onderzocht. Momenteel is nog geen beeld te geven van de concrete saneringsinspanning voor 2003. Dit heeft als voornaamste oorzaak dat een afstemming over de uitvoering van saneringen met het bevoegd gezag (provincie) na de nadere onderzoeken moet plaatsvinden.

Omschrijving locatie	Gemeente	RW	hm.	
Geluidswal km 265.650-266.100	Eijsden	2	265,7	nader onderzoek
Shellstation te Venlo (Van Opzeeland)	Venlo	772	70,3	nader onderzoek
Parkeerplaats Swentibold	Born	2	236,2	nader onderzoek
Opslagterrein Swalmen/Maalbroek	Swalmen	768	33	nader onderzoek
Geluidswal km 212.600-212.700	Thorn	2	212,6	nader onderzoek
Geluidswal km 190.260-190.550	Weert	2	190,3	nader onderzoek
Opslagterrein Roosteren	Roosteren	2	228,1	nader onderzoek nodig en karteren
Hoofdsteenpunt Kerensheide (Elsloo)	Stein	2	243,0	nader onderzoek nodig en karteren
Opslagterrein Heel	Heel en Panheel	773	46,7	nader onderzoek voor grondwater diverse deellocaties
Parkeerplaats Roevenpeel	Weert	2	203,0	nader onderzoek voor grondwater verontreiniging
Parkeerplaats Ellerburg	Grathem	2	208,0	nader onderzoek voor grondwater verontreiniging
Geluidswal km 265.600-265.650	Eijsden	2	265,6	nader onderzoek

Tabel 4.1 Locaties Bodemsanering droog



### **Landschap en milieu**

Landschapsplannen worden aangevuld en geconformeerd aan de nieuwe eisen van de prestatiebestekken groenbeheer. Enkel een deel van de A76 is nog achterstallig, dit wordt in 2004/2005 opgelost. Dit heeft als belangrijkste reden dat het meest complexe deel van deze weg in MER-procedure is. Hiermee komt het niveau van dit aspect op goed te liggen; voor alle wegen zijn actuele plannen voorhanden. Belangrijkste risicopunt blijft de financiële zekerheid van beheer- en onderhoudsbudget voor het groenareaal.

### **Geluid**

Als knelpunten zijn aangemerkt gedeelten van het wegennet waaraan zich woningen bevinden met een gevelbelasting van meer dan 55dB(A). Ze komen voor op plaatsen waar de weg langs of door een woonkern gaat en waar nog geen afdoende geluidssanering is uitgevoerd. Het gaat om de kernen en woningen aan de N273 en N271 en bij de A2 ter hoogte van Weert/Nederweert, Maasbracht, Meerssen-/Rothem. Dit zijn knelpunten conform het oude beleid op basis van de wet geluidhinder.

In de contourklassen boven de 70 dB(A) komen nog een groot aantal woningen voor. Toename van de geluidsbelasting door verkeersgroei kan lokaal door toepassing van ZOAB worden gereduceerd. In algemene zin geldt echter dat de verkeersgroei en de daarmee gepaard gaande geluidsbelasting niet valt te remmen. Hierdoor ontstaan grote knelpunten terwijl weinig budget aanwezig is voor saneringen. Ter hoogte van Neerbeek en Spaubeek zijn het meest recent schermen geplaatst. De schermen op de A2 ter hoogte van Meerssen zijn in uitvoering genomen. Daarnaast is voor instandhouding rekening te houden met waar schermen geplaatst zijn, dit in verband met beheer en toekomstige vervanging van de schermen.

Voor de komende planperiode 2004-2009 dient de A73 Zuid ingevoerd te worden. Deze weg wordt opengesteld in 2008. De A73-Zuid is niet opgenomen in de databestanden en dient derhalve handmatig te worden ingevoerd. De A73 heeft een belangrijke invloed op het verkeer in midden Limburg, een invloed die grote gevolgen kan hebben voor de akoestische situatie in het directe gebied. Eventuele andere toekomstige infrastructuur die in de betreffende periode gerealiseerd wordt eveneens ingevoerd.

In de komende planperiode gaat gebruik gemaakt worden van het regionale verkeersmodel zoals dat medio 2002 gereed zal zijn. Het verkeersmodel geeft naar verwachting een grotere nauwkeurigheid voor de toekomstige ontwikkeling van de verkeersintensiteiten dan de gebruikte extrapolatie van telgegevens. Het gebruik van dit verkeersmodel is eveneens een randvoorwaarde, indien toekomstige infrastructuur zoals de A73-zuid opgenomen wordt in Silence.

## **4.7 Programmering**

De beleidsdoelprogrammering voor leefbaarheid is een programmering die er primair op gericht is de streefbeelden waarvoor de regionale directie aan de lat staat te halen.

De taakcijferprogrammering is veel kleiner door te gering budget voor verbeterwerken. Hiermee schiet de uitvoering van het beleid op alle terreinen tekort.

In de afhechtbrief is aangegeven hoeveel beschikbaar is als TCP voor ontsnippering. Dit blijft echter onvoldoende om de te realiseren voorzieningen financieel volledig te dekken.

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
A2 Faunavoorzieningen (raster en tunnel)	421	52						
A2 Ecoduct Kruisberg	168	587	20	605	295	243	6746	561
A2 Faunavoorziening (raster en tunnel)			908	68				
A76 Mitigerende maatregelen BROM							466	51
A2 Mitigerende maatregelen BROM					175	27		
A2 Geluidsanering Maasbracht		68						
A67 raster en tunnel		14	694	29	697	29		
A76 mitigerende maatregelen BROM					337	28		
A2 Mitigerende maatregelen ecoduct						48		61
A2 Mitigerende maatregelen							96	22
A2 Mitigerende maatregelen		446						
A79 Geluidsanering Meerssen								
<b>Totaal</b>	589	1.167	1.622	702	1.504	375	7.308	695
<b>Totaal in k€.</b>	1.756		2.324		1.879		8.003	

Tabel 4.2. Beleidsdoelprogrammering Leefbaarheid

Deelplan	2003		2004		2005		2006	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
A2 Faunavoorzieningen (raster en tunnel)			405	42				
A2 Ecoduct Kruisberg		63	41	140				
A2 Faunavoorziening (raster en tunnel)	734	74						
A2 Geluidsanering Maasbracht		68						
A79 Geluidsanering Meerssen		446						
<b>Totaal</b>	734	651	446	182				
<b>Totaal in k€.</b>	1.385		628					

Tabel 4.3. Taakcijferprogrammering Leefbaarheid

Voor de beperkte budgetten die beschikbaar zijn in het kader van Leefbaarheid is de directie Limburg afhankelijk van een aantal landelijke prioriteringsrondes. Onder andere de ontsnipperende maatregelen en maatregelen in het kader van bodemsanering zijn onderhevig aan deze prioriteringen. Dientengevolge worden in de beleidsdoelprogrammering voorstellen gedaan die helaas in slechts in beperkte mate worden gehonoreerd. De uitvoering van ontsnipperende maatregelen is afhankelijk van de landelijke prioritering in de BROM-commissie. Het honoreren van onderzoeksgelden voor bodemsanering is afhankelijk van het advies van het OGBA aan de stuurgroep Wegbeheer.

In de afheftbrief is aangegeven hoeveel beschikbaar is als TCP voor ontsnippering. Dit blijft echter onvoldoende om de te realiseren voorzieningen financieel volledig te dekken.

#### 4.8 Conclusies

Met de beschikbare gelden is weer een bescheiden verbetering voor het thema Leefbaarheid bereikt. Veel energie blijft nog nodig om knelpunten en verdere uitwerkingen in de volgende Beheerplan in beeld te brengen. Dit is waar de directie zich voor heeft ingespannen en blijft doen. Zo is in deze generatie met een eerste geluidsberekening gewerkt. Afhankelijk van de



---

verdere ontwikkeling van de programmatuur wil de directie in de volgende Beheerplan(nen) geluidhinder beter in beeld brengen.

Verder zijn op een aantal plekken concreet maatregelen uitgevoerd. Het blijft echter moeilijk om de autonome groei van het verkeer en de daarvan afgeleide effecten als geluidhinder te neutraliseren. Niet voor niets was een van de conclusies van het nieuwe milieubeleid dat milieuproblematiek nog steeds toeneemt. Er kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de doelen en streefbeelden voor 2010 te ambitieus zijn. Voor de huidige organisatie is het een te grote taak om alle milieuzaken op te pakken. Financieel gezien is daar evenmin ruimte voor.

Als successen binnen Leefbaarheid zijn te noemen de aspecten landschap en milieu (maai-beheer) en ontsnippering. Uit onderzoek en vergelijking is gebleken dat de inspanningen voor het groenareaal in de directie positiever scoren dan het landelijk beeld. Deze kleine winstpunten blijven van wezenlijk belang ter motivatie van het milieubeleid in de directie.

## 5 Instandhouding

### 5.1 Landelijk beleid

#### Inleiding

Voor het Landelijk beleid is gebruik gemaakt van hoofdstuk 2 van de 'uitgangspunten beheerplannen droog' en daarvan de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3. In deze paragrafen worden een aantal beleidsvisies weergegeven, waarbij de uitgangspunten voor instandhouding benoemd zijn. De te hanteren uitvoeringskaders zijn aangegeven voor het groot onderhoud aan onze rijkswegen en welke afspraken hieromtrent landelijk zijn gemaakt. De belangrijkste aandachtspunten uit deze paragrafen zijn voor Directie Limburg als volgt:

#### Algemeen

Instandhoudingmaatregelen worden opgesteld aan de hand van normen (kwaliteitsniveau, fysiek /technisch) en interventieniveaus (afbreukrisico's). De normen en interventieniveaus liggen in landelijke en regionale c.q. dienstkring voorschriften, aanschrijvingen, handboeken en richtlijnen redelijk vast.

Binnen instandhouding maken we onderscheid tussen vast en variabel. Als richtlijn is in paragraaf 2.4 en 2.5 een lijst van instandhoudingsmaatregelen opgenomen, op basis van de zgn. 5-deling (verkeersvoorzieningen, kunstwerken, verhardingen, landschap en milieu en exploitatie wegnen) met een onderverdeling in vast en variabel. Voor de programmering wordt alleen gekeken naar de hoofdlijnen, wat resulteert in het vullen van Proweg. Hierin wordt voor het vaste onderhoud per aspect van de vijfdeling voor de gehele directie de benodigde middelen aangegeven.

Voor het variabele onderhoud worden enkel de grote onderhoudsmaatregelen aangegeven. Voor verhardingen betekent dat alleen de baanbrede maatregelen specifiek worden aangegeven en dat voor kunstwerken de maatregelen die meer dan 500 k€ aan PU gaan kosten, worden ingevoerd. Alle kleinere maatregelen worden opgebost tot een totaal, zodat wel alle benodigde middelen voor de uitvoeringsjaren wordt aangegeven.

#### Verhardingen

Het ZOAB-beleid wordt gehanteerd voor onze autosnelwegen. Bij werkzaamheden aan de verharding wordt rekening gehouden met het beperken van de filevorming. Bij de niet-autosnelwegen wordt specifiek naar de situatie gekeken of ZOAB toegepast kan worden, rekening houdend met de voordelen van deze verharding afgezet tegen de kosten. Dubbellaags ZOAB wordt in de directie niet toegepast en wordt voor de toekomstige onderhoudsmaatregelen niet voorgeschreven.

Via IVON wordt aan de hand van metingen en gedragsmodellen het benodigde verhardingsonderhoud op netwerkniveau bepaald. De DWW geeft hierbij tevens aan wat de netto kosten zijn om de maatregelen uit te voeren. Jaarlijks wordt deze planning herzien, waardoor verschuivingen in de maatregelen op kunnen treden. De afspraak is dat de directie de IVON-planning overneemt en daar maximaal één jaar van af mag wijken. De toegepaste toeslagfactoren, die op de kale kosten worden berekend, mogen maximaal tussen de 2,2 en de 2,4 liggen. Bij afwijkingen dient de directie dit te motiveren.



## Kunstwerken

Voor het variabel onderhoud aan de kunstwerken wordt een grens van 500 k€ gehanteerd. Deze grens is aangehouden om op hoofdlijn te kunnen kijken welk grootschalig onderhoud aan 'onze' kunstwerken nodig is. De onderhoudsmaatregelen die deze grens overschrijden, moeten voorzien zijn van een projectadvies van de Bouwdienst, voordat ze opgenomen mogen worden in de programmering. Dit geldt voor de planjaren 2003, 2004 en bij voorkeur ook voor 2005. Als de directie hiervan gaat afwijken, dient zij dit te motiveren.

## 5.2 Regionaal beleid

### Inleiding

Uit het Landelijk beleid worden aandachtspunten gehaald, die als basis dienen voor het regionaal beleid. Binnen de directie wordt het beleid ten aanzien van de instandhouding gebaseerd binnen de kaders die het Hoofdkantoor stelt, op de adviezen van de specialistische diensten en op de eigen inzichten. Het opgestelde Regionaal beleid, betreffende de instandhouding, wordt door de directie als leidraad gebruikt bij de uitvoering van haar werkzaamheden. Het beleid wordt op de volgende wijze uitgedragen.

De dienstkringen Sint-Joost en Venlo-Wegen van de Directie Limburg stellen een Lokaal Beheerplan op als basis voor hun bijdrage aan het Regionaal Beheerplan. Het Lokaal Beheerplan (LokBP) wordt op detailniveau gevuld met alle benodigde onderhoudsmaatregelen voor vast- en variabel onderhoud.

Voordat elk deelplan wordt onderkend, zijn een aantal zaken algemeen geldend. Het betreft met name aandachtspunten die bij de uitvoering van de diverse maatregelen van toepassing zijn. Het landelijk beleid streeft naar een veilige, file-arme en efficiënte wijze van het beheer en onderhoud. Het streven van de Directie is dan ook om voor elk van de 5 thema's binnen instandhouding, deze aandachtspunten zo goed mogelijk toe te passen.

### Algemeen Geldend

#### *Veilig werken aan de weg*

In concreto impliceert dit werken volgens de ARBO-wetgeving. In de publicaties 96a en 96b en 129 van de CROW, zijn de benodigde maatregelen en het te doorlopen voorbereidings- en uitvoeringsproces bij werken in uitvoering bij (niet-)autosnelwegen beschreven. Door deze regels wordt het tijdens de wegwerkzaamheden veiliger voor de medewerkers van de aannemers en die van de Rijkswaterstaat. De omvang van de te treffen maatregelen is onder meer afhankelijk van een aantal factoren zoals de intensiteit van het verkeer en de lokale omstandigheden met betrekking tot het wegprofiel en de objecten waar het onderhoud aan uitgevoerd wordt. Onderstaande tabel geeft een indicatie van ongevallen bij wegwerkzaamheden in de Directie Limburg.

Directie	Omstandigheid	Ongevallen		Risicocijfer
		Totaal	Slachtoffers	
Limburg	Wegwerkzaamheden	24	24	0,0596
Zuid-Holland	Wegwerkzaamheden	152	152	0,2160

Tabel 5.1 Slachtoffers bij wegwerkzaamheden 1998-1999 Bron VIA Ongevallen bij wegwerkzaamheden

#### *File-arm werken aan de wegen*

De werkzaamheden mogen de automobilist geen tot weinig hinder opleveren. Dit kan onder andere worden gerealiseerd door de werkzaamheden buiten de bloktijden uit te voeren of werkzaamheden binnen, bij voorkeur, een 4-0 contra-flow-systeem te laten plaatsvinden. De brief van het hoofdkantoor nr. HKW/ub2001/1388 is hier duidelijk in. Door het oude wegennet waarbij het profiel op sommige locaties smal is, is het niet altijd mogelijk om een 4-0 systeem

toe te passen. De directie vindt een vertraging van maximaal 30 minuten filevorming ten gevolge van werk in uitvoering per voertuig toelaatbaar op haar wegennet. Het File-arm werken kan een spanning opleveren met het veilig werken aan de weg als de 30 minutengrens wordt genaderd. De directie stelt de veiligheid boven het file-arm werken.

#### *Efficiënt werken*

De werkzaamheden kunnen efficiënt uitgevoerd worden, waarbij de overlast voor de weggebruikers zo laag mogelijk wordt gehouden. Door werkzaamheden te combineren hoeven de aannemers minder vaak op de weg te zijn, waardoor ook minder afzettingen nodig zijn en minder voertuigverliesuren door wegwerkzaamheden ontstaan. Het combineren van werkzaamheden van diverse thema's zorgt voor integrale projecten, waarbij meerder voordelen zijn te behalen qua organisatie en qua uitvoering.

#### **Deelplannen Directie Limburg**

De instandhouding van het wegennet hanteert een onderverdeling in twee hoofdgroepen: vast onderhoud en variabel onderhoud

Binnen deze 2-deling van het onderhoud worden 5 werksoorten onderscheiden:

Verkeersvoorzieningen  
Kunstwerken  
Verhardingen  
Landschap & Milieu  
Exploitatie.

De dienstkringen stellen per werksoort een deelplan op. In dit deelplan komen de maatregelen voor het vaste en het variabele onderhoud aan bod. In de komende paragrafen wordt elk van de deelplannen behandeld met daarin de belangrijkste beleidspunten.

#### *Deelplan Verkeersvoorzieningen*

Verkeersvoorzieningen vormen een belangrijk hulpmiddel om de verkeersveiligheid en de doorstroming van de weggebruiker te waarborgen. Voor dit onderdeel is geen landelijk beleid vastgesteld, anders dan de reductie van het aantal slachtoffers en verbetering van de doorstroming, wat zich met name uit bij de thema's Veiligheid en Bereikbaarheid. De Directie streeft er naar verkeersvoorzieningen te laten voldoen aan de ROA- en RONA-richtlijnen en het handboek bermbeveiligingsmiddelen. De kwaliteit van de bermbeveiligingen zijn getoetst volgens PRIO-berm. Aan de hand van onderzoeken en inventarisatie worden de bermbeveiligingen vastgelegd in het programma PRIO-berm en wordt met behulp van dit programma geprogrammeerd. Het programma geeft aan welke bermbeveiliging in welk interventiejaar aan onderhoud toe is. De Directie tracht zo goed mogelijk de gegenereerde lijst van maatregelen uit te voeren.

#### *Deelplan Kunstwerken*

De onderhoudswerkzaamheden aan kunstwerken worden gebaseerd op de beheer en onderhoud systematiek van de Bouwdienst. Voor elk kunstwerk is een instandhoudingsplan met een inspectiecyclus aanwezig. Voor onderhoud en vervanging zijn op basis van de eenheidsprijzen de benodigde budgetten vastgelegd. Dit betreffen dan alleen de netto kosten die gemoeid zijn met dat onderhoud. De volgende stap die genomen wordt is om deze kosten te verhogen met middelen die benodigd zijn voor onder andere verkeers- en milieumaatregelen en natuurlijk de BTW.

TISBO-droog is bij de dienstkringen geïmplementeerd en wordt toegepast bij de diverse werkzaamheden. Tegen het eind van dit jaar zal volgens de huidige planning TISBO II bij de directie worden geïmplementeerd waarbij meerdere modules zijn geïntegreerd.



#### *Deelplan Verhardingen*

In het opgestelde deelplan verhardingen zijn de uitgangspunten c.q. beleidsthema's beschreven.

De instandhouding moet primair gericht zijn op het voorkomen van overschrijding van interventieniveaus. Deze interventieniveaus zijn vastgelegd in de verhardingstechnische planning die uit IVON2 c.q. het MJPO (MeerJarenPlanning Verhardingsonderhoud) komen. De IVON-planning wordt zo veel mogelijk aangehouden waarbij verschuivingen in de tijd van maximaal 1 jaar zijn toegestaan. Grotere afwijkingen dienen grondig onderbouwd te worden door bijvoorbeeld een WEB-advies. Deze WEB-adviezen, die ook bij de voorbereiding van werken worden aangevraagd, worden bij de DWW ter goedkeuring voorgelegd. De DWW neemt eventuele wijzigingen na overleg en overeenstemming over in de IVON-planning.

De Directie kiest voor toestandsafhankelijk onderhoud zoals beschreven in de DWW-wijzer 'Groot onderhoud aan snelwegen'. Gestreefd wordt naar een kwaliteitsverbetering en economisch wegbeheer. Dat wil zeggen: optimale doelmatigheid en effectiviteit van de onderhoudsmaatregelen, waarbij wordt gestreefd naar een gunstige verhouding tussen levensduurverlenging en kosten.

Uit het landelijk beleid volgt dat het aanleggen van ZOAB op reconstructievakken nog steeds gewenst is. De Directie streeft naar maximaal hergebruik van materialen.

#### *Deelplan Landschap en Milieu*

Het gewenste beleid is om de opgestelde groenbeheerplannen na te leven en te verwerken in de onderhoudsbestekken. Het maairegime wordt onder andere bepaald aan de hand van een maai-evaluatie, die iedere vijf jaar wordt uitgevoerd, voor alle wegen die in het beheer van de Directie Limburg zijn. Eind 2001 is een maai-evaluatie uitgevoerd, die de Directie als richtlijn gebruiken voor het bepalen van de eind- en streefbeelden en het bijbehorende onderhoud. Dit wordt verder vertaald in de komende innovatieve bestekken.

Milieuzaken die zich manifesteren op rijkseigendommen worden volgens de vergunningen en vigerende wetgeving aangepakt. Dit houdt o.a. in dat bij calamiteiten elke vorm van verontreiniging direct op een verantwoorde manier opgeruimd wordt en dat bodemonderzoeken worden uitgevoerd om dit te verifiëren. De Directie Limburg heeft een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van zwerfval en illegale dumpingen. Dit uit zich in het plaatsen van grote afvalcontainers (MOLOK's) en het vaker ruimen van zwerfafval. De illegale dumpingen van onder andere klein chemisch afval worden bij de politie aangegeven.

#### *Deelplan Exploitatie*

Er is voor exploitatie geen landelijk beleid geformuleerd. De Directie heeft voor de diverse onderdelen binnen exploitatie geen nadere uitwerking van het beleid.

### **5.3 Ontwikkelingen**

#### **Inleiding**

Door veranderingen van inzicht, beheerwijzen en de vormen van de contracten, is de instandhouding van het hoofdwegennet ook aan veranderingen onderhevig. De ontwikkelingen die binnen de Directie Limburg ingezet zijn, vormen de basis voor een andere aanpak binnen het variabele en vaste onderhoud dan dat de Directie traditioneel gewend is geweest. De belangrijkste ontwikkelingen:

#### **Het vaststellen van een basisonderhoudsniveau**

Het instandhouden van het areaal van de directie heeft als voornaamste reden de veiligheid en de bereikbaarheid te garanderen. Hiervoor worden veel regels, eisen, richtlijnen, e.d. voorgeschreven, waaruit de Directie het minimaal benodigde onderhoud haalt. Hierbij gelden veelal de adviezen die door specialistische diensten worden gegeven.



De Bouwdienst heeft landelijk een beheer- en onderhoudssystematiek doorgevoerd, waardoor het onderhoud van kunstwerken inzichtelijk wordt en de kosten gegenereerd worden op basis van kentallen en eenheidsprijzen. Dit is vertaald in het programma TISBO-droog, wat door de dienstkringen wordt toegepast voor het bepalen van het benodigde onderhoud aan de kunstwerken.

De Dienst Weg- en Waterbouw is adviserend ten aanzien van beheer & onderhoud in het algemeen en heeft een aantal systematieken ontwikkeld, zoals PRIO-berm en IVON. Deze systematieken worden gepubliceerd in de DWW-wijzer. Bij het opstellen van deelbeheerplannen conformeren de dienstkringen zich hieraan.

Het expertisecentrum beheer en onderhoud (EBO) richt zich op de onderbouwing en de efficiency en effectiviteit van het beheer en onderhoud. De Directie gaat dit middel in de komende tijd veelvuldiger gebruiken om tot een beter beheer- en onderhoudsregime te komen. De landelijke kennis van dit centrum kan ons daarbij goed helpen.



In de wereld van beheer en onderhoud is veel kennis aanwezig. Het probleem is dat die kennis 'in de hoofden' van de mensen zit of opgeborgen blijft. Informatie is versnipperd, niet snel beschikbaar of moeilijk toegankelijk. Ook is kennis soms verouderd of impliciet. Naast de procesmatige ondersteuning van de beheerplancycclus bestaat er behoefte aan inhoudelijke ondersteuning op het gebied van beheer en onderhoud. Het EBO maakt kennis uit diverse delen van de organisatie toegankelijk, ontwikkelt kennis over de sector als geheel en verspreidt deze.

Er zijn ontwikkelingen die het terrein van beheer en onderhoud beïnvloeden. De vraag 'wat wil de klant?' wordt steeds belangrijker. Naast 'technisch beheer' wordt steeds meer 'functioneel beheer' gehanteerd om tot een goed onderbouwd onderhoudsadvies te komen. Functioneel beheer is 'het beheren van een object waarbij gekeken wordt of het object nog aan de toegewezen functies voor dat object voldoet. Het EBO volgt en stimuleert ontwikkelingen en beoordeelt de consequenties voor de sector als geheel.

Bovenstaande heeft met name betrekking op het variabel onderhoud. Wat betreft het vast onderhoud probeert de Directie met benchmarken en toetsen op doelmatigheid, grip te krijgen op het basis takenpakket en daarmee op de grootte van het onderhoudsbudget. Voor elk van de aangemerkte onderdelen van vast onderhoud wordt een beheervisie opgesteld waarbij het areaal op functionaliteit wordt bekeken. Hieruit wordt na een toetsing aan vigerende regelgeving het beheer- en onderhoudsniveau bepaald per aangemerkte functie. Vervolgens wordt bekeken welke prioriteiten aangemerkt kunnen worden, waarbij de veiligheid en de bereikbaarheid de belangrijkste zijn. Aan de hand van de contractvorm wordt verder bekeken of een beheerplan nodig is of dat de visie voldoende is.

### **Markt beter benut**

Door het inzetten van de markt bij voorbereiding en uitvoering wil Rijkswaterstaat meer verantwoordelijkheid bij de marktpartijen leggen. Innovatief aanbesteden, kwaliteitszorg, betere beheersbaarheid van de contracten zijn de kernpunten van het beleid. Bij de twee dienstkringen zijn innovatieve contracten in voorbereiding, die in de komende jaren op de markt komen.

Bij dienstkring Sint Joost gaat dit in de loop van 2002 een zes-jarig onderhoudsbestek lopen op een innovatieve manier. Het groen, grijs en wit onderhoud wordt hierbij op een prestatieniveau beschreven en de aannemer zal op de gestelde prestatie-eisen worden gecontroleerd. Op basis van tekeningen en het bestek zal de aannemer zijn eigen beheer op het areaal moeten gaan uitvoeren, zodat de instandhoudingskwaliteit gehandhaafd blijft en wellicht zal verbeteren ten opzichte van de nu heersende kwaliteit.



---

Naast het onderhoudsbestek gaat dienstkring Sint-Joost andere innovatieve contracten op de markt brengen. Het grootschalig frees en asfaltwerk, de reconstructie van de A79, het maken van dassentunnels en het groenonderhoud van de stadstraverse Maastricht zijn hier de invulling van.

Bij dienstkring Venlo-Wegen wordt dit jaar een innovatief bestek voorbereid, dat per 1 januari 2003 gaat lopen. De exacte vorm is op dit moment nog niet duidelijk aangezien meerdere mogelijkheden zich voordoen. De dienstkring is voornemens om zo veel mogelijk vast onderhoud in het bestek op te nemen, zodat de aannemer de benodigde werkzaamheden op een zodanige wijze kan combineren dat de overlast voor de weggebruiker tot een minimum beperk kan worden.

Dienstkring Venlo-Wegen is in onderhandeling met de Bouwdienst om een innovatief contract af te sluiten, waarbij de bouwdienst voor de komende drie jaar, startend in 2002, het variabele onderhoud aan het kunstwerkenareaal gaat uitvoeren. Hierbij wordt tevens een deel vast onderhoud meegenomen en ook de benodigde inspecties, GTI, TTI en besteksinspecties worden in het contract meegenomen. Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen om het contract op te stellen tussen de dienstkring en de Bouwdienst.

De Markt wordt ook meer ingezet bij de voorbereiding en uitvoering van projecten. Dit kan in de vorm van inhuur zijn van bijvoorbeeld een bestekschrijver of een tekenaar, maar ook een toezichthouder behoort tot de mogelijkheden. Deze mensen zijn gespecialiseerd en kunnen direct aan het werk. Dit scheelt tijd en is efficiënt. Bij het opstarten van projecten worden ook steeds meer specialisten van de markt benaderd. Dit is dan in de vorm van een extern bureau, die een onderzoek uitvoert, een ontwerp maakt of het proces begeleidt.

#### **Functioneel denken**

De directie Limburg gaat het areaal steeds meer op een functionele manier bekijken. Hierbij wordt eerst van elk element bekeken wat de functie is, waarna bepaald kan worden welk onderhoudsniveau hierbij hoort. Het kan hierbij zo zijn dat een element voldoet aan de ene functie terwijl een andere functie niet voldoet. Zo kan het voorkomen dat een leuning van een kunstwerk roestvorming heeft, terwijl de functie leuning hierdoor niet aangetast hoeft te zijn. De vraag is vervolgens of iets aan de roestvorming gedaan moet worden of niet.

De functionaliteiten worden in beheervisies vastgelegd, waarbij bepaald wordt welke functie het belangrijkste is en welk beheer uitgevoerd moet worden. Daar waar een innovatief (prestatie gericht) bestek op de markt wordt gezet, worden de beheervisies in prestatie-eisen omgezet. De aannemer moet dan zelf zijn beheerplan opzetten hoe hij de beheervisies cq. prestatie-eisen wil gaan realiseren. Bij de traditionele bestekken worden de beheervisies vertaald naar een beheerplan, dat als basis voor het bestek gaat dienen.

### **5.4 Onderbouwing**

Deze paragraaf behandelt de wijze waarop het vaste- en het variabele onderhoud van de Directie is onderbouwd. Het doel van deze paragraaf is om duidelijk te maken hoe de dienstkringen omgaan met het opstellen van de diverse maatregelen en hoe de ramingen voor de benodigde middelen zijn opgezet. Als eerste wordt het vaste onderhoud behandeld en in het volgende deel wordt komt variabele onderhoud aan bod.

#### **Algemeen**

Het onderbouwingproces voor de vijfde generatie is in oktober opgestart. De eerste stap was de resultaten van 2001 te bekijken om te zien of daar verschillen te vinden waren met hetgeen in de derde en vierde generatie was opgegeven. De verschillen zijn uit de diverse voortgangsrapportages naar voren gekomen met opgaaf van reden. Deze argumentatie is



vervolgens gebruikt om te bepalen wat in de vijfde generatie benodigd is aan beheer en onderhoud met de benodigde middelen.

De komende innovatieve contracten dragen zorg voor een stuk efficiëntie van het uit te voeren beheer en onderhoud. Dit uit zich niet alleen in de werkzaamheden die door de opdrachtnemers worden uitgevoerd, maar ook de eigen apparaatskosten kunnen dalen. De wijze waarop toezicht gehouden gaat worden is anders en doordat het langlopende contracten zijn, scheelt het tijd in de voorbereiding en het opstellen van een nieuw bestek. Dit zijn voornamelijk inschattingen en op de langere termijn moet bekeken worden welke effecten deze contracten hebben op de inzet.

Voordat men met het onderhouden van het benodigde vast- en variabel onderhoud is begonnen zijn een aantal uitgangspunten meegegeven. Deze zijn:

Prijzen in Euro aangeven

Prijspeil 2001

De BTW bedraagt 19%

Het voorcalculatorisch afdelingstarief bedraagt 59 Euro

#### **5.4.1 Onderbouwing vast onderhoud**

Voor het bepalen van de benodigde middelen voor vast onderhoud is als richtlijn de in paragraaf 2.4 en 2.5 (Uitgangspunten beheerplannen droog) genoemde lijst van instandhoudingsmaatregelen toegepast, op basis van de zgn. 5-deling (verkeersvoorzieningen, kunstwerken, verhardingen, landschap en milieu en exploitatie wegennet). De onderverdeling in deelproducten, die onder de 5-deling is aangemerkt, is aangehouden om binnen de interne bedrijfsvoering de uitgaven in geld en uren op te kunnen stellen en deze in het Planproces te kunnen borgen.

Bij het bepalen van de benodigde middelen voor 2003-2008, zijn vele mensen betrokken geweest. Voor hun deelproduct zijn zij de specialist, die het beste weten wat binnen hun deelproduct uitgevoerd moet gaan worden en met wie. Aan de hand van de beschikbare gegevens van de Regionale Beheerplannen, de uitvoering van voorgaande jaren en het wenspakket voor de toekomst, wordt bepaald wat benodigd is. Hierbij wordt het regionaal beleid betrokken om te zien of de benodigde maatregelen stroken met dit beleid en waar afgeveken wordt. Als er afwijkingen zijn moet dit goed te onderbouwen zijn anders mogen deze maatregelen niet opgevoerd worden.

Gegevens over beheervisies worden meegenomen in het bepalen van de benodigde maatregelen. De maai-evaluatie die in het najaar van 2001 is gehouden, geeft aan dat bepaalde delen van het groen areaal een ander eindbeeld kan krijgen dan dat nu het geval is. Dit betekent direct een wijziging in het beheer en onderhoud bij het vaststellen van deze evaluatie als beleid. Dit voorbeeld geeft aan dat onderzoeksresultaten worden meegenomen voor de onderbouwing van benodigd onderhoud. In dit geval betreft het niet zo zeer het instandhouden van wat je hebt, maar het verbeteren van de instandhoudingskwaliteit.

Voor bijvoorbeeld het schoonmaken van vele objecten en elementen op en naast de weg gelden minimale frequenties. Aangezien het areaal van de directie over een divers landschap is verdeeld, worden de lokale omstandigheden bekeken. Hieruit komt de benodigde argumentatie om af te wijken van de minimale frequenties en dit resulteert in een groter benodigd budget voor dat gedeelte van het areaal. In de meeste ramingen wordt uitgegaan van de areaalgegevens om aan de hand van eenheidsprijzen te bepalen welk budget nodig is.

De opgestelde raming wordt vergeleken met de afgesloten bestekken van de afgelopen jaren om te zien hoe de marktprijzen zich verhouden tot de bedrijfseconomische ramingen die opgesteld zijn. Uit deze analyse volgen de eventueel bijgestelde ramingen die meer marktconform zijn. Dit is nodig om de ramingen meer realiteit te geven, zodat het beschikbare



---

budget beter ingezet kan worden. Met andere woorden kunnen we meer uitvoeren bij scherpere reële ramingen dan puur bij bedrijfseconomische ramingen. Dit komt de betrouwbaarheid ten goede.

Als de financiële ramingen opgesteld zijn, is de volgende stap om te zien hoeveel mensen benodigd zijn om de gestelde maatregelen te initiëren, voor te bereiden, te begeleiden, te realiseren en te evalueren. Aangezien het vaak moeilijk is om het aantal uren in te schatten, is sterk gekeken naar de gerealiseerde uren van dezelfde deelproducten in het afgelopen jaar. Voor de innovatieve contracten is een inschatting gemaakt welke urenposten veranderen ten opzichte van de traditionele bestekken. Met name in de toezichtsfere verandert een en ander en ook de voorbereiding van nieuwe bestekken kost minder tijd aangezien dit maar eens in de vijf jaar hoeft in plaats van om het jaar.

De aangegeven uren zijn niet alleen als een totaal aantal benodigde uren bekeken, maar ze zijn verdeeld naar de benodigde disciplines binnen en buiten de dienstkring. Hierbij is een claim bij andere afdelingen van de directie gelegd in het voortraject, zodat deze afdelingen tijdig op de hoogte zijn van de benodigd aantal uren. De controle die zij hierbij doen, zorgen er tevens voor dat de inschatting beter wordt. De ingeschatte hoeveelheid uren is vervolgens door de dienstkringteams van de beide dienstkringen bekeken en is men kritisch elk deelproduct doorgelopen. Hierbij zijn op een aantal deelproducten de uren gecorrigeerd, waardoor de inplanning reëler is geworden.

Het totaal aan benodigde middelen, uitgedrukt in PU, DUP en DUC, is per deelproduct en per dienstkring op een overzicht verwerkt. Per deelproduct is een productdossier opgesteld waarin de informatie van het betreffende deelproduct is verwerkt. Dit zijn de ramingen die voor WegBeheer zijn opgesteld met de beschrijving van doel, nut, middelen, uren, etc. Op deze manier zijn alle gegevens in een oogopslag te bekijken en zijn de gegevens voor iedereen beschikbaar. De ingevulde overzichten gaan dienen om de formats in te vullen, zodat de vertaling van WegBeheer naar het uitvoeringsjaar 1 op 1 loopt en we niet geconfronteerd worden met andere gegevens tijdens de uitvoering.

#### **5.4.2 Onderbouwing variabel onderhoud**

Voor het bepalen van de benodigde middelen voor vast onderhoud is als richtlijn de in paragraaf 2.4 en 2.5 (Uitgangspunten beheerplannen droog) genoemde lijst van instandhoudingsmaatregelen toegepast, op basis van de zgn. 5-deling (verkeersvoorzieningen, kunstwerken, verhardingen, landschap en milieu en exploitatie wegnnet). De onderverdeling in deelproducten, die onder de 5-deling is aangemerkt, is aangehouden om binnen de interne bedrijfsvoering de uitgaven in geld en uren op te kunnen stellen en deze in het Planproces te kunnen borgen.

Voor de onderbouwing van het variabele onderhoud worden beheersystematieken gebruikt zoals IVON, TISBO en PRIO-bem. Daarnaast stellen de dienstkringen een eigen programma van maatregelen op waar geen beheerprogramma aan ten grondslag ligt. Dit betreffen dan met name de maatregelen voor Landschap en Milieu en Exploitatie.

#### **Verhardingen**

Verhardingsonderhoud wordt jaarlijks aan de hand van de IVON-planning vastgesteld. Eind 2001 zijn de planningen voor de beide dienstkringen beschikbaar gekomen en zijn deze tussen de DWW en een afvaardiging van de Directie besproken. Hierbij worden jaarlijks de aangegeven maatregelen voor de planjaren t+1 t/m t+6 doorgesproken. Bij deze overleggen komen veelal verschillen in inzichten aan de orde en dit levert over het algemeen veel discussie op. Daarbij komend is het feit dat een aantal maatregelen in de jaren t, t+1 en t+2 worden verschoven ten opzichte van het vorige MJPO. De afspraak is echter dat voor deze jaren er geen verschuivingen plaats mogen vinden. In een andere passage worden de gesignaleerde problemen die de Directie hebben met de IVON-planning uitgebreider toegelicht.



De IVON-planning wordt zo veel mogelijk aangehouden met een minimale verschuiving van maatregelen. De maximale verschuiving mag 1 jaar betreffen, zonder dat er een grondige onderbouwing nodig is. Voor deze generatie is de IVON-planning, zoals de laatste versie aangeeft, aangehouden. Aan de hand van de deklagenplanning wordt vastgesteld welke maatregelen in welk jaar op de lijst staan. Dit wordt vervolgens in een planning verwerkt waarbij de toeslagfactoren per maatregel berekend worden. De toeslagfactoren hangen sterk samen met de wijze van uitvoering en de benodigde verkeersmaatregelen.

Uit de IVON-planning komen alleen de benodigde deklagen, maar in een aantal gevallen moet meer dan alleen de deklaag vervangen worden. De onderlagen worden niet meegenomen in de kostenbepaling van de DWW, maar de Directie neemt dit wel mee. Bij het Slinger-trace van de A2 tussen kilometer 188,4 en 194,4 wordt aangegeven dat alleen de bovenlaag van een nieuwe laag ZOAB voorzien moet worden. Dit is echter niet correct aangezien de fundering onder de asfaltlagen niet goed meer is en deze vervangen dient te worden. Hierdoor worden de toegepaste toeslagfactoren hoger dan de maximaal gestelde grens van 2,2 – 2,4. Bij de toepassing van een 4-0 systeem, komt het voor dat een klein stuk asfalt aangebracht moet worden dat zorgt voor de benodigde minimale wegbreedte. Dit zijn allemaal kostenverhogende factoren die niet tot uiting komen in de netto-kosten uit het MJPO (Meer-JarenPlanning verhardingsOnderhoud).

Als duidelijk is welke maatregelen in welk jaar uitgevoerd moeten worden, worden hier projecten van gemaakt. Vervolgens wordt bekeken welke inzet nodig is voor de diverse projecten. Hierbij wordt het totale project bekeken van voorbereiding tot en met de uitvoering. De benodigde inzet wordt op discipline bepaald met de benodigde aantal uren per activiteit. Dit wordt voor elk van de aangegeven planjaren gedaan om een goed beeld van de personele invulling te verkrijgen.

### **Kunstwerken**

Het benodigd onderhoud aan de kunstwerken komt uit TISBO. Ten grondslag aan TISBO zijn de Beheer- en Onderhoudssystematieken van de Bouwdienst. Om een goede planning van maatregelen te krijgen is bij dienstkring Sint-Joost een opdracht uitgezet, waarbij een bureau de planning heeft bijgewerkt aan de hand van inspectierapporten. Tevens hebben zij bekeken welk onderhoud tot het vaste onderhoud hoort en welk onderhoud tot variabel. Om een ideaal programma te krijgen hebben zij het kunstwerkonderhoud getoetst aan het verhardingsonderhoud. Hierbij kwam naar voren dat een aantal maatregelen aan de kunstwerken beter afgestemd konden worden op het verhardingsonderhoud op hetzelfde wegvak. Wat zij gedaan hebben is de maatregelen in de tijd verschuiven zodat op één wegvak tegelijkertijd de uitvoering van onderhoud aan de verharding en de kunstwerken kan plaatsvinden. Dit hebben zij tevens in TISBO verwerkt.

Bij dienstkring Venlo-Wegen is een dergelijke opdracht niet uitgevoerd. Het areaal van Venlo-Wegen is kleiner dan dat van Sint-Joost en is betrekkelijk nieuw. Hier is naar de gegenereerde maatregelen uit TISBO gekeken en heeft een handmatige toevoeging vanuit de uitgevoerde inspecties plaatsgevonden. De afstemming met het verhardingsonderhoud is niet van toepassing geweest, omdat hier geen directe links aanwezig zijn tussen de kunstwerken en de verharding.

Uit TISBO komen de kale- ofwel netto-kosten. Bij deze kosten moeten de kosten van verkeersmaatregelen, milieumaatregelen en andere bijkomende kosten worden meegenomen. Dit wordt uitgedrukt in een toeslagfactor, die per kunstwerk kan verschillen. De opslagfactoren bij kunstwerken liggen tussen de 1,4 en 2,3 waarbij de kunstwerken over water hoger uitvallen dan de kleinschalige duikers onder een weg door. Deze toeslagfactoren zijn in de beheerplannen vastgelegd.



---

De afspraken die de dienstkringen onderling hebben gemaakt is om het onderhoud dat qua kosten onder de 500 k€ ligt op te bossen. Op deze wijze blijven alleen de grote kunstwerken over in de programmering en wordt op hoofdlijnen duidelijk wat uitgevoerd wordt. Voor de dienstkringen onderling wordt elk kunstwerk afzonderlijk aangegeven. Dit is nodig om aan te kunnen geven aan welke kunstwerken daadwerkelijke maatregelen nodig zijn om op te kunnen nemen in bestekken.

Als duidelijk is welke maatregelen uitgevoerd moeten worden en in welk jaar, worden hier projecten van gemaakt. Vervolgens wordt bekeken welke inzet nodig is voor de diverse projecten. Hierbij wordt het totale project bekeken van voorbereiding tot en met de uitvoering. De benodigde inzet wordt op discipline bepaald met de benodigde aantal uren per activiteit. Dit wordt voor elk van de aangegeven planjaren gedaan om een goed beeld van de personele invulling te verkrijgen. De Bouwdienst is een belangrijke partner in dit verhaal en zij zijn benaderd om het benodigde onderhoud te begeleiden. Tussen de dienstkring en de Bouwdienst wordt een innovatief contract gesloten waarbij de bouwdienst zorg draagt voor de uitvoering van het onderhoud voor de komende drie jaar. De kosten van de bouwdienst worden als DUP aangemerkt.

### **Verkeersvoorzieningen**

Binnen de verkeersvoorzieningen wordt alleen bij dienstkring Sint-Joost maatregelen aangegeven. Het betreft dan onderhoud aan de geleiderails binnen het areaal van de dienstkring en vervanging van het file-detectiesysteem. De geleiderail-maatregelen worden gegenereerd door het programma PRIO-bem, waarin de onderhoudstoestand staat van de geleiderails. Hierbij wordt de geleiderail op een aantal beheeraspecten getoetst zoals roestvorming, scheefstand en te lage stand. Net als bij TISBO genereert het programma de benodigde onderhoudsmaatregelen die de dienstkring heeft overgenomen. De raming wordt opgesteld aan de hand van geldende prijzen en standaard eenheidsprijzen. Voor de vervanging van het filebeveiligingssysteem zijn de projectkosten bepaald met behulp van de specialistische afdeling van het Centraal Apparaat. Alle maatregelen die in één jaar worden uitgevoerd worden als een project gezien waarbij de benodigde uren worden vastgesteld.

### **Landschap en Milieu**

Voor landschap en milieu is op dit moment nog geen computersoftware beschikbaar om het groenbeheer in te regelen. De Directie houdt zich zo veel mogelijk aan groenbeheerplannen, landschapsplannen en inrichtingsplannen bij het bepalen van benodigd variabel onderhoud. Hieruit komen een aantal aanpassingen bij knooppunten op de A67, waarbij nieuwe aanplant nodig is om een duidelijk en eenduidig wegbeeld te krijgen. Voor dienstkring Sint Joost is er achterstallig onderhoud aan de bomen en de beplantingen. Dit wordt in 2003, 2004 en 2005 weggewerkt, zodat vanaf dat moment alle beplantingen en bomen voldoen aan de door de directie gestelde norm.

Langs een groot deel van onze wegen zijn faunakerende voorzieningen aangebracht, waarvan een deel aan vervanging toe is. Dit geldt ook voor de geluidwerende voorzieningen, waarbij ieder jaar een deel aan aanpassing dan wel vervanging toe is. Gedurende dit jaar en begin volgend jaar wordt nader bekeken wat er exact aan maatregelen moeten gaan uitvoeren aan de geluidwerende voorzieningen om een betere onderbouwing neer te kunnen leggen.

### **Exploitatie**

Voor exploitatie staan twee maatregelen op de lijst te weten de nieuwbouw van het dienstkringkantoor voor dienstkring Sint-Joost en de overdracht van rijkswegen van Rijkswaterstaat aan andere overheden. De onderbouwing van het dienstkringkantoor komt voort uit het gemaakte onderwerp. Hierbij is een gedegen kostenraming opgesteld door de projectleider in samenwerking met de architect. De benodigde uren zijn gebaseerd op de begeleiding van het project.



Voor de overdracht van rijkswegen is eind 2001 een onderzoek uitgevoerd om de normkilometers te bepalen alsmede het achterstallig onderhoud. Uit dit onderzoek zijn de overdrachtkosten bepaald aan de hand van de vastgestelde normkilometers en de overdrachtprijs per normkilometer en het achterstallig onderhoud. De onderhandelingen met de gemeenten en provincie moeten nog gevoerd worden voor de over te dragen delen die in de komende jaren over gaan. Hierdoor zijn de nu opgenomen bedragen enkel richtbedragen die als uitgangspunt voor de onderhandelingen gelden. Zo snel als duidelijk wordt wat de werkelijke benodigde middelen zijn, wordt dit aangegeven. De benodigde uren zijn nodig voor de onderhandelingen en het opstellen van de diverse overeenkomsten. Hiervoor zijn relatief weinig uren nodig om veel geld om te zetten.

Het totaal aan benodigde middelen, uitgedrukt in PU, DUP en DUC, is per project en per dienstkring op een overzicht verwerkt met de onderverdeling in afzonderlijke maatregelen. Per project is een productdossier opgesteld waarin de informatie van het betreffende project is verwerkt. Dit zijn de ramingen die voor WegBeheer zijn opgesteld met de beschrijving van doel, nut, middelen, uren, etc. Op deze manier zijn alle gegevens in een oogopslag te bekijken en zijn de gegevens voor iedereen beschikbaar. De ingevulde overzichten gaan dienen om de formats in te vullen, zodat de vertaling van WegBeheer naar het uitvoeringsjaar 1 op 1 loopt en we niet geconfronteerd worden met andere gegevens tijdens de uitvoering.

## **5.5 Knelpunten, maatregelen en effecten**

### **Inleiding**

Binnen deze paragraaf worden de knelpunten, maatregelen en de effecten behandeld met betrekking tot instandhouding. De knelpunten die we tegen komen bij het beheer en onderhoud, die door een goed beheer en onderhoud opgelost kunnen worden, worden hier behandeld. Voor elk van de aangegeven soort knelpunten kan een uitwerking gegeven worden. Uit diverse analyses komen de knelpunten naar boven en kunnen inzichtelijk gemaakt worden. Voor het onderdeel maatregelen worden de te nemen maatregelen beschreven om de aangemerkte knelpunten op te lossen.

### **Knelpunten Beheer en Onderhoud**

Voor het onderdeel instandhouding komen de knelpunten aan de orde die gesignaleerd worden voor het vaste en het variabele onderhoud van de Directie Limburg. Uit de analyse van deze knelpunten moet duidelijkheid worden verschaft in de aard van het knelpunt en de oplossing daarvoor in de vorm van concrete maatregelen. Deze maatregelen zijn verschillend van aard en zijn terug te vinden als afzonderlijke variabele maatregelen. Ook binnen het vaste onderhoud zijn maatregelen aan te geven.

### **Verkeersvoorzieningen**

#### *Vast onderhoud Verkeersvoorzieningen*

De ernst en aantal schades aan verkeersvoorzieningen is een probleem dat moeilijk van tevoren in te schatten is. Ieder jaar fluctueert het aantal schaderijdingen. Hoe de schaderijdingen zich in 2003 en verder gaan verhouden is niet vast te stellen en te beheersen. Vanwege de moeilijke inschatting is de raming voor 2003 en verder, gebaseerd op de uitgaven van 2001. Er is geen rekening gehouden met een mogelijke toename van de benodigde middelen ten gevolge van een uitzonderlijke calamiteit waarbij ernstige schade aan verkeersvoorzieningen ontstaat. Door dit uitgangspunt te kiezen, kan verantwoord worden aangegeven waarom tijdens het uitvoeringsjaar problemen in de financiën ontstaan als dat mocht voorkomen.

De posten met betrekking tot de gladheidbestrijding zijn tegen het licht gehouden om inzicht te krijgen in de aanschaffingen, het onderhoud en de gladheidbestrijding zelf. Uit de gemaakte analyse blijkt dat door de veranderlijkheid van het weer het niet goed mogelijk is om een goede inschatting te maken van de te verwachten uitgaven. Besloten is het gemiddelde



uitgegeven bedrag aan de gladheidbestrijding van de afgelopen jaren te nemen en dit in de reeks mee te nemen als benodigd budget. Het gevaar hiervan is wel dat het aangemerkte budget veel te laag kan zijn ten tijde van een kwakkelende winterperiode. Vanuit het ingenomen standpunt kan nu wel inzichtelijk gemaakt worden waar de afwijkingen optreden en wat dit voor financiële gevolgen heeft. Voor het onderhoud van het materieel is een contract met NIDO afgesloten, waardoor deze kosten vast liggen.

Bij dienstkring Sint-Joost is voor de verkeerbeheersingssystemen een groter budget nodig. Dit komt door de signalering die ondertussen onderhoud behoeft. De oplossing is gevonden door een hoger budget aan de WED beschikbaar te stellen om het benodigd onderhoud uit te voeren. Dit is in het kader van DVM belangrijk, aangezien de signalering een cruciale rol vervult bij calamiteiten, incidenten, wegonderhoud en verkeersmanagement. Er worden in de toekomst geen problemen met de aanwezige signaleringen verwacht.

#### *Variabel onderhoud Verkeersvoorzieningen*

Dienstkring Venlo-Wegen heeft de laatste jaren geen onderhoud aan de geleiderails in haar beheersgebied uitgevoerd. Dit komt enerzijds door het vrij nieuwe areaal op de A73 en de aanwezige betonnen barrier op de A67. Elders in de dienstkring is maar zeer weinig geleiderail aanwezig. Het risico dat nu ontstaat is dat de geleiderails niet voldoet aan de gestelde normen en richtlijnen wat een gevaar voor de veiligheid kan betekenen. Ter voorbereiding van het innovatief onderhoudsbestek 2003-2007 wordt, als het mogelijk is dit jaar of anders volgend jaar, een 'nul'-situatie gecreëerd. Hierdoor wordt in één actie het geleiderailareaal op peil gebracht, zodat het voldoet aan de gestelde normen en richtlijnen.

De geleiderail in de dienstkring Sint-Joost is relatief oud. Hierdoor is veel onderhoud aan de geleiderail nodig, maar ook het vervangen van de geleiderails is nodig. Tevens zijn er oude typen aanwezig die vervangen moeten worden door de voorgeschreven constructies. In de komende jaren worden grote stukken geleiderail vervangen in combinatie met grootschalig verhardingsonderhoud op de A76. Hierdoor wordt het geleiderailareaal in een aantal jaar op peil gebracht, zodat het voldoet aan de gestelde normen en richtlijnen.

Het Gladheid Meld Systeem is in de huidige vorm niet optimaal. De capaciteit van de centrale is bereikt, waardoor geen nieuwe GMS-punten aangebracht kunnen worden. Dienstkring Venlo-Wegen heeft hier last van aangezien zij drie meetpunten voor het gehele areaal hebben. Dit is te weinig om gladheidbestrijding te realiseren die voldoet aan de gestelde eisen voor een goede uitvoering van de gladheidbestrijding. Het wachten is op een landelijk georganiseerd GMS waarin de huidige GMS-meetpunten geïntegreerd kunnen worden en nieuwe meetpunten aangelegd kunnen worden.

#### **Kunstwerken**

##### *Vast onderhoud Kunstwerken*

Doordat de Directie de laatste jaren op ad-hoc basis en niet op structurele basis het noodzakelijke kleinschalige onderhoud heeft uitgevoerd, zijn knelpunten ontstaan. De Bouwdienst heeft aangegeven dat door het niet uitvoeren van preventief vast onderhoud de levensduur van bepaalde onderdelen wordt verkort. Met de huidige gang van zaken wordt enkel onderhoud uitgevoerd als het te laat is en er een schade ontstaat die opgelost moet worden. In samenwerking met een adviesbureau is eind 2001 een onderzoek uitgevoerd om te bekijken welk vast onderhoud in de dienst gepleegd moet worden. Het gaat dan om kleinschalig civieltechnisch onderhoud en schoonmaakwerkzaamheden aan de kunstwerken. Intern is ook naar het vast onderhoud gekeken en is een onderhoudsstrategie vastgesteld. Hierbij gaan we minder op ad-hoc basis te werk, om problemen te voorkomen. Dit wordt de komende jaren beter uitgewerkt aan de hand van functionele inspectie en in samenwerking met de Bouwdienst.

De voegovergangen van kunstwerken staan de laatste tijd ter discussie. Het komt regelmatig voor dat de voegovergang kapot gereden wordt, waardoor spoedreparaties uitgevoerd moe-



ten worden. Uit een onderzoek van de Bouwdienst blijkt dat door preventief onderhoud en een andere benadering van de voegovergangen problemen voorkomen kunnen worden. De uitkomsten van dit onderzoek moeten nog verder uitgewerkt worden en er dient vervolgens voor het gehele areaal bekeken te worden wat de consequenties zijn.

#### *Variabel onderhoud Kunstwerken*

Het variabel onderhoud aan de kunstwerken wordt uit TISBO gegenereerd. Knelpunten hierbij zijn dat het systeem bijgewerkt moet worden aan de hand van de inspecties en uitgevoerde werkzaamheden. Na de implementatie is dit niet voldoende uitgevoerd waardoor de gegevens niet goed bruikbaar waren voor de programmering van de vijfde generatie. Bijkomend probleem is dat de programmering van de vierde generatie met de daar verschoven maatregelen ook niet verwerkt zijn.

Bij dienstkring Sint-Joost is een bureau ingehuurd die de database van TISBO heeft bijgewerkt en zij hebben de programmering voor de vijfde generatie opgesteld. Hierbij hebben ze de maatregelen gekoppeld aan het verhardingsprogramma waardoor werkzaamheden gecombineerd kunnen worden. Bij Venlo-Wegen waren de knelpunten alleen aanwezig in de vorm van de inspectierapporten. Deze zijn handmatig verwerkt in de programmering en dit jaar worden alle inspectierapporten alsmede het uitgevoerd onderhoud verwerkt. Het eerder aanwezige achterstallig onderhoud is minder geworden doordat uit inspecties is gebleken dat bepaalde onderdelen later in de tijd uitgevoerd kunnen worden. Grote pieken in het onderhoud aan de kunstwerken zijn in 2003 en 2005 te verwachten.

### **Verhardingen**

#### *Vast onderhoud Verhardingen*

De fietspaden die langs de N-wegen liggen en dan met name langs de N271 en de N273, hebben meer onderhoud nodig. Uit de dagelijkse inspecties blijkt dat de verharding op sommige punten niet voldoet en dat deze verharding steeds slechter wordt bij het niet uitvoeren van herstelwerkzaamheden. Verzakkingen, opdrukkingen door boomwortels en afwateringsproblemen komen veel voor. Hierdoor ontstaan verkeersonveilige situaties, welke leiden tot ongevallen met fietsers en bromfietzers. Om deze problemen op te kunnen lossen wordt onderzocht of de asfaltverharding vervangen kan worden door een betonverharding. Met dit type verharding zijn minder schadebeelden te verwachten en zijn de onderhoudskosten lager.

Schades aan alle aanwezige verhardingen, die het gevolg zijn van calamiteiten, zijn moeilijk in te schatten qua aard en omvang. Schades kunnen uiteenlopen van diepe krassen in het wegdek tot verbranding van het wegdek. Bij fietspaden kan herstrating nodig zijn door het stuk rijden van de verharding. De kosten die met de herstelwerkzaamheden gemoeid zijn, kunnen door de verscheidene mogelijkheden van calamiteiten niet ingeschat worden. Voor de schades zijn de middelen van de afgelopen jaren aangehouden waarbij de inschatting aan de hogere kant is gehouden. Hierdoor kunnen we anticiperen op grotere en meerdere schades.

#### *Variabel onderhoud Verhardingen*

Voor het variabel onderhoud is bij de directie Limburg het deelplan verhardingen leidend, dat is volledig tot stand gekomen op basis van de MeerJaren Planning Onderhoud (MJPO) 2002 – 2008, opgesteld door de DWW. Eind 2001 zijn de planningen voor de beide dienstkring beschikbaar gekomen en zijn deze tussen de DWW en een afvaardiging van de Directie besproken. Hierbij worden jaarlijks de aangegeven maatregelen voor de planjaren t+1 t/m t+6 doorgesproken. Bij deze overleggen komen veelal verschillen in inzichten aan de orde en dit levert over het algemeen discussie op. Door middel van goed overleg met de DWW proberen we de programmering onderling beter afgestemd te krijgen, waardoor minder tijd en energie gestoken hoeft te worden in afwijkingen ten opzichte van het vastgestelde MJPO.



---

Een groot knelpunt betreft het Grensemplacement Venlo aan de A67. De verharding is in zeer slechte staat en de verlichting en riolering voldoen niet. Met de exploitant van het restaurant zijn onderhandelingen over herinrichting gaande. De verharding is tijdelijk verbeterd en in 2004 wordt het emplacement grootschalig heringericht. De voorbereidingen hiervoor zijn ondertussen uitgevoerd en de besteksfase kan nu ingegaan worden. Na afrondende werkzaamheden is sprake van een volwaardig emplacement / verzorgingsplaats met een weggebonden restaurant.

Voor de A76 en A79 blijkt uit onder meer het MJPO en WEB-adviezen dat de restlevensduur nihil is.

Ook de A2 heeft volgens de IVON systematiek grootschalig onderhoud nodig, een deel bestaat uit achterstallig onderhoud. De noodzakelijke maatregelen op de A76 hebben de hoogste prioriteit en worden in 2002 en 2003 uitgevoerd. Vervolgens wordt de A79 aangepakt in 2003 en 2004. De A2 wordt tot 2004 alleen berijdbaar gehouden door het uitvoeren van het zogenoemde grootschalige frees- en asfaltwerk. Vervolgens is het Slingertracé van de A2 aan de beurt.

Langs de A67 liggen twee parkeerplaatsen die niet meer voldoen aan de regels en eisen die aan een verzorgingsplaats worden gesteld. Deze parkeerplaatsen moeten opgeheven worden en worden aan de natuur terug gegeven. Om de verloren gaande parkeercapaciteit op te vangen wordt bij het huidige benzinestation Deersels een verzorgingsplaats aangelegd. Dit is in oorsprong een integraal project waarin diverse onderdelen vertegenwoordigd zitten zoals Landschap&Milieu, Verkeersvoorzieningen, Leefbaarheid en Verhardingen. Op het laatste onderdeel ligt de nadruk en om deze reden wordt dit project onder de verharding geplaatst.

## **Landschap en Milieu**

### *Vast onderhoud Landschap en Milieu*

Het milieubeleid is erop gericht verontreiniging van de bodem te voorkomen of te saneren. Hiertoe worden jaarlijks milieugevaarlijke plaatsen onderzocht. Om binnen een aantal jaren inzichtelijk te krijgen waar welke verontreiniging zit en op welke wijze dit bestreden dient te worden, wordt budget opgenomen om de diverse onderzoeken uit te kunnen voeren. Hierbinnen valt een aantal vaste locaties. Onderzoeken ten gevolge van een calamiteit vallen hier ook onder. Omdat het adequaat opruimen van verontreinigingen bij een calamiteit van groot belang is om de belasting aan het milieu tot een minimum te beperken, is de noodzaak van een calamiteitenbestek ter voorkoming van milieuproblemen, aanwezig.

### *Variabel onderhoud Landschap en Milieu*

Voor Landschap & Milieu is er een eenmalig inhaalslag opgevoerd teneinde het beheergebied qua beplantingen kwalitatief op een dusdanig niveau te brengen dat het onderhoud conform het groenbeheerplan uitgevoerd kan worden en het beheergebied geschikt is om op innovatieve wijze te onderhouden (innovatief bestek). De wens is dit in 2003, 2004 en 2005 uit te voeren binnen het areaal van dienstkring Sint-Joost.

Voor Landschap en milieu is een knelpunt aanwezig op de A67 vanaf Trade Port tot aan de Duitse grens. Hier zijn geen mitigerende maatregelen aanwezig en daardoor worden er nog wel eens dieren aangereden. Om dit probleem te ondervangen, zijn rasters en tunnels gepland aan weerszijden van de A67. In 2002 wordt onderzoek opgestart om vast te stellen welke maatregelen daadwerkelijk benodigd zijn. Deze maatregel worden opgenomen onder Leefbaarheid en zal hier niet verder besproken worden.

## **Exploitatie**

### *Vast onderhoud Exploitatie*

De innovatieve bestekken zorgen voor een verandering binnen de organisatie, die op het personele gebied merkbaar zullen zijn. De opdrachtnemers van de innovatieve onderhouds-



bestekken gaan binnen het bestek een deel van de inspectie en schouw overnemen. Dit is inherent aan een innovatief bestek op prestatieniveau, aangezien de aannemer zelf moet bepalen wanneer welk onderhoud waar nodig is om aan de gestelde prestatienormen te blijven voldoen. Een gevolg hiervan is dat de gebruikelijke inspectie en schouw, zoals we dat nu hebben bij de lopende, voornamelijk traditionele bestekken, komt te vervallen. Eveneens is de verwachting dat het toezicht en de administratieve afhandeling minder capaciteit zal vragen. Deze vrijkomende capaciteit zal voor een deel worden benut ten behoeve van de gerichte schouw en functionele inspecties. Overwogen wordt nog het inzetten van spitsinspecties..

#### *Variabel onderhoud Exploitatie*

Binnen het variabele onderhoud zijn geen knelpunten aanwezig.

#### **Algemeen**

Begin dit jaar is de omleiding van de Napoleonsweg te Healen aanbesteedt en gegund. Onderdeel van deze omleiding is het onderhoud van deze omleiding gedurende tien jaar na openstelling van de weg. Het bedrag dat hiermee gemoeid is komt op €1.675.000,- over tien jaar wat gelijk is met €167.500,- per jaar. Op dit moment zijn deze instandhoudingskosten niet in de programmering opgenomen en wel om de reden dat we nog geen duidelijk beeld hebben hoe dit bedrag over de diverse deelproducten is verdeeld. Bijkomend is dat gelijktijdig delen van de Nopoleonsbaan worden overgedragen. Het saldo van het vast onderhoud is nog niet bekend en zal in het volgende beheerplan worden meegenomen.

### **5.6 Programmering en prioritering**

#### **Inleiding**

Vanuit de beleidsdoelstellingen, knelpunten en visies, zijn voor de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid maatregelen gegenereerd. Daarnaast zijn maatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van het hoofdwegennet. Deze maatregelen zijn gecombineerd dan wel op elkaar afgestemd met als resultaat een zo logisch en consistente mogelijke planning in de tijd. Aan de hand van de beschikbare middelen wordt vervolgens vastgesteld welke maatregelen daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen. Hierbij wordt rekening gehouden met een stuk overplanning om de uitputting te realiseren.

#### **Landelijke prioritering**

In de "Uitgangspunten Beheerplannen Droog 2003-2008 " is ten behoeve van het opstellen van de vijfde generatie Regionale Beheerplannen het landelijk beleid geformuleerd voor bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en instandhouding. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het Regionaal Beheerplan. De Uitgangspunten vormen ook het handvat voor de programmeringsbijeenkomst van de Stuurgroep Wegbeheer, als op basis van kosteneffectiviteit van maatregelen en rekening houdend met beschikbare budgetten, keuzes gemaakt moeten worden over het programmeren tot en met 2008.

Voor de deelprogramma's benutting, bediening, beheer en onderhoud voorbereiding en beheer en onderhoud realisatie worden per directie Indicatieve Taakcijfers gegeven.

Voor verbeteringen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden landelijke prioriteiten gehanteerd met betrekking tot de door de regionale directies verstrekte programmering.

Voor de vijfde generatie beheerplannen geldt binnen beheer en onderhoud de volgende prioritering:

Vast onderhoud

Variabel onderhoud

Een afzonderlijke categorie zijn die maatregelen die op grond van bestuurlijke afspraken juridisch afdwingbaar zijn: de EBA's. (EBA= erkende bestuurlijke afspraken). Deze maatre-



gelen worden gefinancierd uit het aanlegartikel voor wat betreft de benuttingsmaatregelen en uit instandhouding voor wat betreft verbetering verkeersveiligheid. De EBA's van leefbaarheid worden gefinancierd uit het budget voor leefbaarheid ontsnippering. Deze maatregelen staan niet meer ter discussie, zij worden als verplichting beschouwd.

### **Regionale prioritering**

Voor de regionale prioritering is de landelijke prioritering uitgangspunt. De handreiking volgens de "Uitgangspunten Beheerplannen Droog 2003-2008" is gevolgd, zodat overeenkomstig gehandeld wordt. Regionale programmering kan alleen plaatsvinden binnen het kader van de landelijke uitgangspunten. Op hoofdlijnen zijn de volgende uitgangspunten van belang voor de programmering en prioritering van maatregelen die door de Directie Limburg gesteld worden:

Vast Onderhoud

Variabel Onderhoud

Het gewenste maatregelenpakket van de Directie Limburg is weergegeven in de Beleidsdoelprogrammering (BDP). De programmeringen zijn opgesteld met behulp van het programma Proweg 5.2. Met dit specifieke programma worden diverse clusterings en/of visuele presentaties uitgevoerd.

In Proweg is van onderstaande thema's de Beleidsdoelprogrammeringen opgenomen.:

BDP Bereikbaarheid

BDP Veiligheid

BDP Leefbaarheid

BDP Instandhouding (variabel onderhoud)

Voor Instandhouding (Vast Onderhoud) is ook een gewenst maatregelenpakket (Beleidsdoelprogrammering) opgesteld. Dit is niet opgenomen in Proweg maar is verwerkt in dit hoofdstuk.

Als prijspeil is het jaar 2001 aangehouden dat inhoud dat gerekend is met 19% BTW. Deze uitgangspunten zijn door het Programmamanagement WegBeheer vastgesteld.

### **Aangehouden taakcijfers bij de programmering**

Op 25 januari 2002 is door het programmamanagement WegBeheer de afhechtbrief verstuurd met daarin de ITC's voor de komende jaren. Voor directie Limburg geven deze taakcijfers een grillig verloop over de komende jaren.

In 2001 is geconstateerd bij de taakcijferprogrammering voor 2001 t/m 2007 dat het verloop van de taakcijfers niet gelijkmatig over de jaren verdeeld was. Oorzaak hiervan kan liggen in de eerder aangedragen beleidsdoelprogrammering van de directie Limburg. Een sterk wisselt taakcijfer over de jaren heen is echter niet wenselijk. Bij grote verschillen kent ook het aantal benodigde medewerkers per jaar een grote schommeling. Bovendien in de jaren 2004 en 2006 waren de geplande taakcijfers zo hoog dat de werken niet uitgevoerd konden worden doordat er onvoldoende capaciteit was. Hierbij werd al rekening gehouden met inhuur en uitbesteding van 30% van het takenpakket.

De grote schommelingen in de beleidsdoelprogrammering werden binnen Limburg vooral veroorzaakt door het oplopen van het achterstallig onderhoud. In 2001 is aandacht besteed aan het inzichtelijk maken van dit achterstallig onderhoud. Dit is mede gebeurd door het gebruik van TISBO en het opstellen van een deelbeheerplan kunstwerken i.r.t. het MJPO.

In het Strategisch Bedrijfsplan 2003-2007 van Rijkswaterstaat Directie Limburg zijn de afspraken over een gelijkmatige verdeling van de programmering vastgelegd. Dit is vertaald naar het Managementcontract Directie Limburg 2002, waar de passage is opgenomen over



het steven van de directie naar een gelijkmatige omvang van het productenpakket. Het totale volume over deze jaren blijft in de trend van het volume dat de ITC's aangeven.

De beleidsdoel programmering is nu gelijkmatig over de jaren heen verspreid. Hierdoor wordt een constant takenpakket gegarandeerd voor de dienstkringen over de jaren 2003 t/m 2008. In overleg met de deelprogrammleider is besloten de beleidsdoelprogrammering niet aan te passen aan de aangeleverde taakcijferprogrammering. Deze aanpassing zou zuiver theoretisch zijn en een onrealistisch beeld geven van de uit te voeren werken.

### 5.6.1 Beleidsdoelprogrammering

Dit is een programmering om te laten zien welke maatregelen nodig zijn om de beleidsdoelen te halen of dichterbij te brengen voor de planjaren 2003-2008. Per jaar staat aangegeven welke maatregelen uitgevoerd zouden moeten worden en in welke volgorde of samenhang om de gestelde beleidsdoelen te realiseren. Voor het vast onderhoud wordt niet gesproken over een Beleidsdoelprogrammering, maar de directie heeft binnen de eigen organisatie wel een dergelijke programmering opgezet.

#### Vast onderhoud

De beleidsdoelprogrammering voor vast onderhoud komt voort uit het "onderhoudsniveau" dat door de Directie is gebaseerd op basis van vorige generaties, analyses, historische gegevens, onderzoeken, het wensenpakket en de onderlinge vergelijking. In de volgende tabellen zijn per deelplan de benodigde middelen aangegeven voor vast onderhoud.

Deelplan	2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
Verkeersvoorzieningen	4.799	1.932	4.765	1.833	4.924	1.717	5.030	1.641	5.202	1.753	5.182	1.768
Kunstwerken	195	247	155	198	156	224	113	224	138	224	115	229
Verhardingen	2.299	319	2.299	319	2.299	311	2.299	311	2.299	341	2.299	299
Landschap & Milieu	2.692	358	2.710	360	2.710	355	2.710	355	2.710	367	2.710	376
Exploitatie	962	4.277	988	4.362	1.017	4.155	1.043	4.258	1.055	4.217	1.100	4.274
Totaal	10.947	7.133	10.917	7.072	11.106	6.762	11.195	6.789	11.404	6.902	11.406	6.946
Totaal in k€	18.080		17.989		17.868		17.984		18.306		18.352	

Tabel 5.2 Beleidsdoelprogrammering Vast Onderhoud directie Limburg

#### Variabel onderhoud

In de Proweg-tabellen staan de afzonderlijke maatregelen opgevoerd. In de volgende tabellen wordt een overzicht gegeven wat de totale beleidsdoelprogrammering variabel onderhoud is.

Deelplan	2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu	pu	duu
Verkeersvoorzieningen	460	35	1.149	115	1.149	115	1.149	115	1.149	115	1.149	115
Kunstwerken	6.341	1.708	4.080	1.163	10.820	2.701	4.470	1.551	4.873	1.294	3.135	310
Verhardingen	12.003	1.394	13.417	1.120	15.103	918	13.967	2.275	16.567	4.077	10.206	1.955
Landschap & Milieu	1.184	27	1.291	30	1.234	24	100	3	100	3	100	3
Exploitatie	3.301	121								18	5.292	6
Eba's	7.413	368	3.706	79								
Integrale proj			3.789	144								
Totaal	30.702	3.653	27.432	2.651	28.306	3.758	19.686	3.944	22.689	5.507	19.882	2.389
Totaal in k€	34.355		30.083		32.064		23.630		28.196		22.271	

Tabel 5.3 Beleidsdoelprogrammering Variabel Onderhoud



De regel integrale projecten is op deze manier aangegeven om de programmering variabel onderhoud zuiver te houden. De projecten zijn wel onder Verhardingen en Landschap&Milieu onder gebracht in de Proweg-tabellen.

### 5.6.2 Taakcijferprogrammering

Dit is een programmering van maatregelen die moet sluiten op de Indicatieve Taakcijfers (ITC's) voor de jaren 2003-2008. De ITC's worden door het hoofdkantoor uitvoering verstrekt voor elk afzonderlijk deelprogramma. Het jaar 2002 is het contractjaar en 2003 het begrotingsjaar. De directie Limburg houdt vast aan de 'eigen' reeks.

Budgetten toegewezen ITC, Besluit WB; Afhechtbrief juli 2001 incl. Loon en prijsbijstelling						
		2003	2004	2005	2006	2007
Vorbereiding	810	810	810	810	810	810
Benutting	142	142	0	0	0	0
Goederen	0	0	0	0	0	0
Bediening	91	91	91	91	0	0
Veiligheid	720	726	0	0	0	0
Leefbaarheid	871	628	0	0	0	0
Vast onderhoud	16.191	16.191	16.191	16.191	16.191	16.191
Variabel onderhoud	19.233	33.908	45.953	45.674	26.401	26.401
<b>totaal afspraken</b>	<b>38.058</b>	<b>52.496</b>	<b>63.045</b>	<b>62.766</b>	<b>43.402</b>	<b>43.402</b>

<b>totaal afspraken vast, var, V, L, G</b>	<b>37.015</b>	<b>51.453</b>	<b>62.144</b>	<b>61.865</b>	<b>42.592</b>	<b>42.592</b>
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Tabel 5.4 Vrijgegeven ITC door het Programmamanagement WegBeheer juli 2001

### Vast Onderhoud

Deelplan	2003		2004	
	pu	duu	pu	Duu
Verkeersvoorzieningen	4.611	1.932	4.576	1.833
Kunstwerken	187	247	147	198
Verhardingen	2.011	319	2.011	319
Landschap & Milieu	2.399	358	2.418	360
Exploitatie	962	4.277	988	4.361
<b>Totaal</b>	<b>10.170</b>	<b>7.133</b>	<b>10.140</b>	<b>7.071</b>
<b>Totaal in k€.</b>	<b>17.303</b>		<b>17.211</b>	

Tabel 5.5 Taakcijferprogrammering Vast Onderhoud

De taakcijferprogrammering is tot stand gekomen door het verschil tussen de traditionele raming van de onderhoudsbestekken en de inschatting van de innovatieve raming van het nog op te stellen innovatief onderhoudsbestek. De directie heeft een marge van 169 k€ aangehouden als **interne** overplanning voor 2003 en 232 k€ voor 2004. Deze interne overplanning is opgenomen omdat deze twee jaren diverse innovatieve contracten op de markt komen en hierbij aanbestedingsvoordeel wordt Door voordelen tijdens het uitvoeringsjaar zal deze overplanning worden opgevangen.

Voor het variabele onderhoud is geen afwijkende taakcijferprogrammering opgesteld; de beleidsdoelprogrammering wordt aangehouden. Hierdoor is een constante verdeling van de producten gewaarborgd en volgt de programmering de trend van de afgesproken taakcijferverdeling binnen de directie.

## 5.7 Conclusies

Uit landelijk beleid, dat tot uitdrukking komt in de 'Uitgangspunten Beheerplannen Droog', wordt het Regionaal Beleid geformuleerd. Kernpunten zijn hierbij het veilig en file-arm werken aan de weg en efficiënt werken aan de projecten. Dit beleid wordt verder uitgewerkt in de lokale beheerplannen van de dienstkringen, waarbij voor de onderdelen Verkeersvoorzieningen, Kunstwerken, Verhardingen, Landschap & Milieu en Exploitatie belangrijke uitgangspunten worden aangemerkt.

De ontwikkelingen binnen instandhouding richten zich op het vaststellen van het basisonderhoudsniveau aan de hand van adviezen van de specialistische diensten, het beter benutten van de markt door innovatieve contracten en door het functioneel benaderen van de infrastructuur. Deze ontwikkelingen worden door de directie aangegrepen om het beheer en onderhoud op een andere wijze aan te pakken dan dat traditioneel het geval was.

Het onderbouwingsproces van het vast- en variabel onderhoud is deze generatie breed uitgezet binnen de dienstkringen. Het Lokaal Beheerplan is de grondslag voor het Regionaal Beheerplan en bevat gedetailleerde ramingen qua middelen en inzet voor de benodigde onderhoudsmaatregelen die gebaseerd worden op beheerstrategieën en adviezen. Dit resulteert in een reële programmering voor de jaren 2003-2008.

Tijdens het onderbouwen van de maatregelen kunnen knelpunten aan het licht komen. Binnen het vast onderhoud zijn op deelproductniveau enkele knelpuntenesignaleerd en is naar oplossingen gezocht. Dit heeft geresulteerd in een aantal uitgangspunten, zodat duidelijk is waar we voor gaan. Binnen het variabel onderhoud zijn geen knelpunten aan te merken die niet opgelost kunnen worden door gerichte onderhoudsmaatregelen.

Dit resulteert in een programmering voor vast en variabel onderhoud dat is te verdelen in een BeleidsDoelProgrammering (BDP) en een TaakCijferProgrammering (TCP).

De Taakcijfers die de directie aan heeft gehouden, zijn die, die in het Strategisch Bedrijfsplan en in het Managementcontract zijn afgesproken. Deze wijken af van de Taakcijfers die vrijgegeven zijn door het Programmamanagement WegBeheer. Deze verdeling is aangehouden aangezien het een stabiele verdeling van beschikbare middelen bevat, wat tot uitdrukking komt in een constante omvang van het productenpakket. Het totale volume over de bekeken jaren blijft hierbij gehandhaafd.



