

Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Nota van reacties en wijzigingen

Maastricht, januari 2007

Colofon

Uitgave:

Provincie Limburg

Postbus 5700

6202 MA Maastricht

Tel.: +31 (0)43 389 99 99

Fax: +31 (0)43 361 80 99

E-mail: postbus@prvlimburg.nl

Internet: www.limburg.nl

Limburglaan 10

6229 GA Maastricht

Tekst:

Provincie Limburg

Grafische vormgeving en druk:

Provincie Limburg

Inhoud

Leeswijzer	5
A. Het kader	7
1. INLEIDING	9
2. RIJKSBELEID	11
2.1. Nota Ruimte	11
2.2. Pieken in de delta.....	11
2.3. Nota Mobiliteit.....	11
3. PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG 2006.....	12
4. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN.....	13
B. De visie	15
5. DUURZAME MOBILITEIT: ECONOMIE, RUIMTE EN MILIEU	17
5.1. Ruimte en economie: bepalende en beïnvloedende factoren	17
5.2. Duurzaamheid: voorsorteren op de lange termijn.....	18
5.3. Strategische milieubeoordeling (SMB).....	19
6. HOOFDFILOSOFIE PVVP	21
C. Het plan	25
7. AMBITIE EN STRATEGIE DEELTHEMA'S MOBILITEIT	27
7.0. Inleiding	27
7.1. Wegverkeer	28
7.2. Langzaam verkeer	40
7.3. Openbaar vervoer	43
7.4. Goederenvervoer	49
7.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement	52
7.6. Verkeersveiligheid	54
7.7. Luchthavens en technische infrastructuur	55
7.7.1. Luchthavens	55
7.7.2. Technische infrastructuur	55
7.8. Mobiliteit en ruimtelijke ordening	55
8. UITVOERINGSPROGRAMMA	58
8.1. Wegverkeer	59
8.2. Langzaam verkeer	60
8.3. Openbaar vervoer	61
8.4. Goederenvervoer	61
8.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement	61
8.6. Verkeersveiligheid	62
9. FINANCIËEL KADER.....	63
10. MONITORING EN EVALUATIE	64
11. OVERIGE TEKSTWIJZIGINGEN ONTWERP-PLAN	65
Bijlagen	67
Bijlage 1 Lijst van indieners van zienswijzen	69
Bijlage 2 Advies van de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg	71
Bijlage 3 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	75

Leeswijzer

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 14 november 2006 het ontwerp van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) vastgesteld. Van 16 november tot en met 29 december 2006 heeft het ontwerp-PVVP ter inzage gelegen in de bibliotheek van het Gouvernement te Maastricht en zijn de betreffende documenten via de website van de Provincie Limburg voor een ieder ter beschikking gesteld. Verder is het ontwerp-plan aan alle direct betrokken overheden en organisaties toegestuurd.

In totaal hebben 26 personen en instanties gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot inspraak. Hiervan hebben 2 organisaties aangegeven geen opmerkingen te hebben of niet binnen de inspraakperiode te kunnen reageren. Van elke binnengekomen reactie is de zienswijze kort samengevat. Reacties over hetzelfde onderwerp zijn steeds gezamenlijk, hoofdstuksgewijs gerangschikt. De indeling van de Nota van reacties en wijzigingen komt daarmee overeen met die van het ontwerp-PVVP.

In de hoofdstukken 1 tot en met 10 zijn de reacties en voorstellen voor wijzigingen van het ontwerp-PVVP opgenomen. In hoofdstuk 11 zijn de voorstellen voor tekstwijzigingen opgenomen ter verbetering van een aantal type- en stijlfouten en voor kleine verbeteringen in kaarten. Over de in hoofdstuk 5 en het bijlagenrapport van het ontwerp-PVVP opgenomen uitkomsten van de strategische milieubeoordeling (SMB) heeft de Commissie voor de m.e.r. apart geadviseerd. Daarnaast heeft de Provinciale Commissie voor omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) geadviseerd over het ontwerp-PVVP. Beide adviezen zijn in de bijlagen opgenomen.

In bijlage 1 is de lijst opgenomen met alle binnengekomen reacties op het ontwerp-PVVP. In bijlage 2 is het advies opgenomen van de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL). In bijlage 3 is opgenomen het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de strategische milieubeoordeling (SMB) van het ontwerp-PVVP.

De inhoudelijke reactie is steeds samengevat onder het kopje “Zienswijze”. Het standpunt van Gedeputeerde Staten over de ingediende zienswijze is te vinden onder het kopje “Standpunt Gedeputeerde Staten”. In dit antwoord wordt door Gedeputeerde Staten gemotiveerd hoe zij tegenover de zienswijze staan en of dit voor hen aanleiding is om een voorstel aan Provinciale Staten te doen om de tekst van het ontwerp-PVVP te wijzigen. Deze wijzigingsvoorstellen zijn te vinden onder het kopje “Voorstel aan Provinciale Staten”.

A. HET KADER



1. Inleiding

Gemeenten RMO Sittard-Geleen

Zienswijze:

Het RMO Sittard-Geleen betreurt het ten eerste dat het ontwerp-PVVP niet tot stand is gekomen in samenwerking met het bestuurlijk Tripool Overleg Bereikbaarheid en de RMO's. Binnen de inspraaktermijn is het niet mogelijk binnen de gemeenten en tussen de gemeenten onderling tot een zorgvuldige bestuurlijke afstemming te komen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het ontwerp-PVVP hebben wij zoveel mogelijk in overleg met de gemeenten tot stand gebracht. Gedurende de twee jaar van voorbereiding is een externe ambtelijke werkgroep actief geweest, waarin alle RMO-coördinatoren en de steden vertegenwoordigd waren. Tevens is een voor iedereen toegankelijke discussieavond gehouden over de hoofdlijnen van het beoogde beleid (juni 2005) en is de Sonderingsnotitie PVVP ter beschikking gesteld (juni 2006). Tripool is daarenboven volledig betrokken bij de gezamenlijke totstandkoming van de Netwerkanalyse Zuid-Limburg. Het eindrapport, waarvan de uitkomsten in het PVVP zijn geïntegreerd, is door de bestuurders van Tripool ondertekend. Naar onze mening hebben wij daarmee voldoende gelegenheid geboden om voorafgaand aan het ontwerp-PVVP de mening van de gemeenten te vernemen. De inspraaktermijn is conform de Algemene wet bestuursrecht op zes weken gesteld.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Sittard-Geleen

Zienswijze:

Het RMO Sittard-Geleen doet het dringende beroep om binnen de vaststellingsprocedure van het PVVP en GVP de bestuurlijke discussie te voeren in Tripool Overleg bereikbaarheid en RMO. Men verzoekt in dit licht om uitstel van besluitvorming om tot de vereiste afstemming binnen de regio en in Tripool-verband te komen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De bedoelde discussie en afstemming hebben al plaatsgevonden in het kader van de opstelling en vaststelling van de Netwerkanalyse Zuid-Limburg. Het gaat te ver om de vaststelling van het PVVP voor geheel Limburg te laten wachten op de interne afstemming binnen één regio.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo

Zienswijze:

Venlo is van mening dat bereikbaarheid niet ten koste van alles mag gaan. De leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn eveneens belangrijk.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zijn het met u eens. Leefbaarheid en veiligheid hebben wij dan ook steeds onder de randvoorwaarde van duurzaamheid meegewogen in het PVVP.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo**Zienswijze:**

Volgens Venlo is een vervoerwijzekeuze in het stedelijk gebied mogelijk. Venlo staat geen dwingende maatregelen voor; met het bieden van kwalitatief hoogwaardige voorzieningen voor fiets en OV is beïnvloeding haalbaar.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zijn het met u eens. Via goede fiets- en OV-voorzieningen en een eventueel noodzakelijke beïnvloeding tot het gebruik ervan moeten we proberen te komen tot een vervoerwijzekeuze in het stedelijk gebied.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo**Zienswijze:**

Het is volgens Venlo zaak om het PVVP goed af te stemmen op beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening, groen, economie en milieu, die een belangrijke rol spelen bij de mobiliteit in Limburg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het PVVP is een aanvulling op het POL, waarin de nodige afstemming tussen de verschillende beleidsvelden al heeft plaatsgevonden. In het PVVP hebben wij aan de afstemming met ruimtelijke ordening, economie en milieu nog specifieke aandacht besteed in de hoofdstukken 5 en 7.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Provincie Belgisch Limburg**Zienswijze:**

In verband met de vele afkortingen zou een samenvattende lijst met betekenissen de leesbaarheid kunnen vergroten.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij nemen uw suggestie ter harte en zullen in de definitieve versie van het PVVP een dergelijke lijst opnemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Het opnemen in het definitieve PVVP van een verklarende lijst van afkortingen.

2. Rijksbeleid

2.1. Nota Ruimte

Geen reacties.

2.2. Pieken in de delta

Geen reacties.

2.3. Nota Mobiliteit

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP

Zienswijze:

Het PVVP is een plan voor 5 jaar. Niet bij alle doelen is duidelijk welke kwantitatieve bijdrage het PVVP beoogt te leveren aan de nationale doelen in 2010 en 2020.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor zover mogelijk hebben wij aangegeven op welke punten wij (kwantitatief) bijdragen aan de nationale doelen. Dit is onder andere het geval bij de gehanteerde normen m.b.t. doorstroming van wegverkeer en bij verkeersveiligheid. In andere gevallen is kwantificering soms erg moeilijk. Door middel van monitoring zullen wij de vinger aan de pols houden en eventueel het uitvoeringsprogramma bijstellen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

3. Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Gemeenten RMO Sittard-Geleen

Zienswijze:

In de beleidsvoorstellen wordt de afweging tussen de verschillende beleidsterreinen gemist, zoals bedoeld in het POL-stelsel. Voor de Westelijke Mijnstreek speelt dit o.a. ten aanzien van het ontwerp-Goederenvervoerplan in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld de keuzes die bevorderen dat goederenstromen zich kunnen blijven ontwikkelen, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en de stedelijke herstructureringsopgave. De vraag wordt gesteld of het PVVP voldoende richtinggevend is om als input te dienen voor besluitvorming op nationaal niveau over het Basisnet (voor vervoer van gevaarlijke stoffen).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De integrale afweging tussen de verschillende beleidsterreinen is gemaakt in het POL2006. Het PVVP heeft dit als uitgangspunt, zoals ook in hoofdstuk 3 is aangegeven, en maakt daarbinnen sectorale keuzes voor verkeers- en vervoersonderwerpen. De integrale beleidsafweging is tevens toegepast in de strategische milieubeoordeling van het ontwerp-PVVP, die daarvoor door ons is verbreed naar een duurzaamheidsbeoordeling.

Voor de zaken die spelen in de relatie tussen goederenvervoer en (verkeers)veiligheid is het concept van het kwaliteitsnet goederenvervoer geïntroduceerd. Hiermee wordt beoogd de belangrijke goederenstromen mogelijk te (blijven) maken zonder in te leveren op de veiligheid. Juist dit kwaliteitsnet is zeer geschikt als input voor besluitvorming op nationaal niveau over het Basisnet (voor vervoer van gevaarlijke stoffen).

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Zoals ook in het kader van het ontwerp-POL is opgemerkt, is het niet eenvoudig om het beleidskader van Nederlands Limburg te overzien. Dit leidt ertoe dat wellicht enkel specialisten dit overzicht nog hebben, wat niet verhelderend is voor een inzichtelijk beleid.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het POL2006 hebben wij met het POL-stelsel (hoofdstuk 7) getracht zo overzichtelijk mogelijk aan te geven hoe de verschillende planonderdelen samenhangen. De bijbehorende figuur is in het PVVP nogmaals opgenomen. Met de introductie van POL-Actueel is via onze website steeds en direct een actueel inzicht in het totale beleid te vinden, waardoor dit niet alleen aan specialisten is voorbehouden.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

4. Trends en ontwikkelingen

Gemeenten RMO Sittard-Geleen

Zienswijze:

De visie in het rapport “Bereikbaarheid economische centra” dient één op één te worden opgenomen in het PVVP. Tevens dient er samenhang te zijn met de hierin aanwezige regionale programma’s, i.c. voor de Westelijke Mijnstreek het programma ‘Bereikbaarheid’.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het rapport “Bereikbaarheid economische centra” is de visie van Tripool op de mobiliteitsaspecten van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van Tripool. Bij de totstandkoming van de netwerkanalyse en het ontwerp-PVVP is hiermee rekening gehouden. Het gaat te ver om dit (gemeentelijke) document één op één in het PVVP over te nemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het effect van o.a. vergrijzing en bevolkingskrimp is moeilijk in te schatten. Het risico bestaat dat het mobiliteitspatroon afwijkt van de schattingen. Voortdurende, intensieve monitoring is gewenst.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Dit is in essentie ook in hoofdstuk 4 (blz. 23) aangegeven. In het POL hebben wij hierover uitgangspunten en daaraan verbonden beleidslijnen vastgelegd, die voor het PVVP en de verkeersmodellen vertrekpunt zijn. Monitoring is inderdaad erg belangrijk; zie hiervoor hoofdstuk 10 en bijlage 4.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor de tekst van hoofdstuk 4 met onderstaande aan te vullen:

Nieuwe tekst: (blz. 24, toevoegen vóór Netwerkanalyse stedelijk netwerk Zuid-Limburg)

“Voor de komende jaren blijft het verkennen van de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit erg belangrijk om tijdig in te kunnen spelen op de ontwikkelingen die zich voordoen. Modeluitkomsten kunnen onderling verschillen, omdat verkeersmodellen worden ingezet voor diverse toepassingen, gebaseerd worden op uiteenlopende uitgangspunten en zich bedienen van verschillende methodieken. Te nemen maatregelen zullen meer onderbouwd moeten worden op basis van bandbreedte benaderingen. Vanuit een provinciale regierol willen wij een wildgroei van modeluitgangspunten voorkomen. Wij verwachten van initiatiefnemers van verkeersprognosestudies dat zij afstemming zoeken met provinciaal beleid en uitgangspunten (sociaal-economische gegevens) conform het POL-beleid.”

Gemeente Weert

Zienswijze:

Er ontbreekt volgens Weert een gedegen integrale probleemanalyse van de huidige en toekomstige problemen. Weert is van mening dat er in de regio Weert problemen zijn/komen. De onvolledigheid van de probleemanalyse blijkt onder andere uit het alleen uitvoeren van een netwerkanalyse in Zuid-Limburg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De probleemanalyse is in 2005 uitgevoerd als onderdeel van de onderbouwing van de Discussienotitie PVVP via het rapport ‘Trends in mobiliteit’ en destijds uitgebreid met de gemeenten besproken. De netwerkanalyse is een uitvloeisel van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit. Deze heeft nauwelijks

nieuwe knelpunten aan het licht gebracht. In 2007 zal overigens nog een nadere studie worden uitgevoerd met betrekking tot de relaties tussen de uitkomsten van de netwerkanalyse Brabantstad en de in het ontwerp-PVVP genoemde studies voor de regio's Noord- en Midden-Limburg.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

EVO is van mening dat een dalende bevolking niet per definitie leidt tot een afname in de mobiliteit.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De totale mobiliteit in Limburg zal, zoals in het PVVP is aangegeven, nog groeien. Het is echter ook van belang te weten dat bepaalde subcategorieën waaruit die totale mobiliteit is samengesteld van aard en omvang zullen veranderen. Zo zal het transit (goederen)vervoer de komende jaren nog sterk stijgen, maar zal de bijdrage van de Limburgse bevolking aan de totale mobiliteit nauwelijks nog groeien. Het is van belang om de ontwikkeling van deze subcategorieën te kennen, om de juiste prioriteiten te stellen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB

Zienswijze:

De KvK's zijn het niet geheel eens met de aannames over de effecten van vergrijzing in de zin dat het verkeer hierdoor afneemt. Dit mede gezien de euregionale verknoping en de ambities ten aanzien van toerisme. In het PVVP wordt geconstateerd dat de nu gehanteerde voorspellingen voor een omvangrijke groei van de havens Antwerpen en Rotterdam mogelijk niet zou kloppen. De KvK's gaan er vanuit dat effecten hiervan op het verkeer onverminderd zeer groot zullen zijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het licht van de demografische ontwikkeling hebben wij slechts aangegeven dat de bijdrage van de Limburgse bevolking aan de totale mobiliteit in Limburg, na eerst nog een stijging te kennen tot 2015, op langere termijn vooral in de spitsuren weer zou kunnen gaan dalen. In totaal gaan wij nog steeds uit van een groei van het totale verkeer van 35-55% in 2020 (t.o.v. 2003).

Wij hebben wat betreft de ontwikkeling van het goederenvervoer (niet alleen verbonden aan de havens van Antwerpen en Rotterdam) geconstateerd dat de CPB-scenario's "Four futures for Europe" voor de lange termijn sterk uiteenlopende effecten laten zien. Hiermee willen wij rekening houden om niet teveel en eenzijdig op een prognose af te gaan.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Stichting Milieufederatie Limburg

Zienswijze:

De verwachte toename van het goederenvervoer en afname van het woon-werkverkeer vraagt om een lange termijn visie en lange termijn planning. Een plantermijn van 10 jaar is dan te kort.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Via onze prognoses hebben wij een doorkijk gemaakt tot 2020, dus voor ongeveer 15 jaar. Daarnaast hebben we via de trends en ontwikkelingen getracht een beeld te krijgen van latere ontwikkelingen, zoals de demografische ontwikkeling. Tegelijkertijd gaan ontwikkelingen zo snel en is het noodzakelijk op nieuwe ontwikkelingen in te kunnen spelen, waardoor we flexibele uitvoeringsagenda willen hanteren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

B. DE VISIE



5. Duurzame mobiliteit: economie, ruimte en milieu

5.1. Ruimte en economie: bepalende en beïnvloedende factoren

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

EVO ondersteunt de keuze voor een prioriteit bij de economische bereikbaarheid, maar vindt dat de uitwerking van het PVVP op verschillende onderdelen duidelijker moet en dat kansen op het onderliggend wegennet optimaal moeten worden benut.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het PVVP is het algemene beleidskader voor de aanpak van de mobiliteitsproblematiek. De uitwerking op onderdelen vindt plaats in een aantal beleidsplannen, waaronder de al eerder uitgebrachte OV-visie en het Goederenvervoerplan, dat gelijktijdig met het PVVP is uitgebracht.

In de paragrafen 7.1 en 8.1 is onze aanpak met betrekking tot het (onderliggend wegennet beschreven), waarbij wij van mening zijn dat daarmee de kansen van het onderliggend wegennet optimaal worden benut.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo

Zienswijze:

Het PVVP is gericht op het ondersteunen van de ruimtelijk-economische ontwikkeling (w.o. Greenport). Met name de ontwikkelingen in het kader van Klavertje Vier en de Floriade zijn daarbij belangrijk. Een goede en permanente autobereikbaarheid en ontsluiting via andere vervoerswijzen is een absolute voorwaarde om deze plannen tot een succes te maken.

De doorstroming op de A67 en A73 moet ook in de toekomst gegarandeerd zijn. Knooppunt Zaarderheiken speelt hierin een cruciale rol en dient dus voldoende capaciteit te bieden. Verder is een snelle aanleg van de A74 onontbeerlijk voor Venlo. Venlo verzoekt een pro-actieve rol in te nemen ten aanzien van de op te starten integrale benuttingsstudie A67 en de MIT-verkenning A67 (incl. A73/A74). In deze studies moeten naast infrastructurele maatregelen (bouwen en benutten) ook mobiliteitsaspecten zoals modal shift (meer over water en spoor) en efficiënter vervoer (meer combineren) een prominente rol te krijgen. Verder moet aandacht worden besteed aan de grensoverschrijdende spoorwegverbinding vanuit Brabant via Venlo naar Duitsland (HST-Connect).

Op regionaal niveau moeten in onderling overleg de mogelijkheden van ontbrekende schakels in het hoofdwegennet worden gezien (Guliksebaan, Vierpaardjes, Roermondsepoort, Koninginneplein) en de kwetsbaarheid van de huidige verbinding tussen Venlo en Tegelen (Venloseweg-Tegelseweg).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het belang van de ontwikkeling van Greenport en de daartoe noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen is in het ontwerp-PVVP onderkend (zie o.a. de hoofdstukken 4, 6, 7 en 8). De genoemde studies naar de A67 en A73/A74 zijn in het uitvoeringsprogramma opgenomen (par. 8.1). Daarbij zal ook de rol van het

goederenvervoer worden meegenomen. Voor de spoorverbinding Eindhoven – Venlo – Duitsland (HST-Connect): zie paragraaf 7.3 bij reactie Bezirksregierung Düsseldorf.

De genoemde knelpunten zullen in onderling overleg worden beoordeeld op hun lokale of regionale impact. Lokale projecten zullen ook op lokaal niveau moeten worden opgelost.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Zie tekstvoorstel in paragraaf 7.3 bij reactie Bezirksregierung Düsseldorf.

5.2. Duurzaamheid: voorsorteren op de lange termijn

Gemeente Venlo

Zienswijze:

Leefbaarheid staat op gespannen voet met mobiliteit. Nadelen van mobiliteit moeten worden geminimaliseerd. Concreet voor Venlo betekent dit:

- Het doorgaande lange afstandsverkeer concentreren op het autosnelwegennet;
- De barrièrewerking van het hoofdwegennet tot een minimum beperken;
- De geluids- en trillingsoverlast van het doorgaande vrachtverkeer terugdringen;
- De aspecten luchtkwaliteit en fijnstof volledig te betrekken bij de uitvoering van het PVVP en GVP.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De mobiliteitsmaatregelen zijn steeds geformuleerd binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid. Uit de strategische milieubeoordeling (SMB) van de PVVP-agenda is gebleken dat er bij Venlo geen knelpunten zullen optreden ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid of barrièrewerking. Bij al lopende projecten zijn deze aspecten een belangrijk aandachtspunt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP

Zienswijze:

Op (vaar)wegen zijn er vooralsnog geen knelpunten m.b.t. externe veiligheid. Dit moet in de toekomst ook worden voorkomen. In steden is er wel degelijk een spanningsveld tussen vervoer van gevaarlijke stoffen door stadscentra (m.n. per spoor) en ruimtelijke ontwikkelingen in die steden.

Er wordt nauwelijks aandacht besteed aan de essentiële onderdelen security en spoorwegveiligheid bij gedecentraliseerde treindiensten.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Er moet inderdaad worden voorkomen dat er knelpunten gaan ontstaan m.b.t. externe veiligheid. Waar een spanningsveld wordt geconstateerd, zal een zorgvuldige, integrale afweging worden gemaakt tussen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de eisen die er vanuit externe veiligheid worden gesteld. Zonodig zullen voorzieningen worden getroffen. Wij zullen de tekst van het PVVP op dit punt aanvullen.

Ten aanzien van security spelen er ons inziens geen omvangrijke, generieke zaken op basis waarvan PVVP-beleid dient te worden geformuleerd. Waar nodig zullen wij de noodzakelijke maatregelen treffen. Spoorwegveiligheid bij gedecentraliseerde treindiensten is meegenomen in onze OV-visie en doorvertaald in de uitwerking van ons light railconcept. Verder is het een onderwerp dat integraal in het kader van de dienstregeling(ontwikkeling) wordt meegenomen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Nieuwe tekst: (invvoegen op blz. 31, in paragraaf 5.2):

“Externe veiligheid is geen generiek mobiliteitsknelpunt in Limburg gebleken ten aanzien van plaatsgebonden risico. Dit willen wij graag ook zo houden. Daarom zal het aspect van externe veiligheid steeds bij de algemene ontwikkeling van (voorzieningen voor) vervoersmodaliteiten worden meegewogen. Op projectniveau zullen wat betreft het groepsrisico de gemeenten een afweging moeten maken en zonodig maatregelen treffen om de externe veiligheid binnen de normwaarden te houden.”

5.3. Strategische milieubeoordeling (SMB)

Gemeente Stein

Zienswijze:

Stein vraagt om de belangen van de inwoners van Kerensheide niet uit het oog te verliezen met het oog op de door haar verwachte geluidsproblematiek en verwacht dat er voldoende maatregelen op dit punt zullen worden getroffen. Stein wil graag in dit traject betrokken blijven.

Hetzelfde geldt ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit (PM10 en NO2). Op dit punt wordt verzocht een oplossing bij Kerensheide te bewerkstelligen die de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de verbreding van de A2 bij Kerensheide teniet zal doen. Dezelfde overwegingen hebben betrekking op de gebiedsontwikkeling bij Bramert Noord in Urmond.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De door de gemeente genoemde problemen met betrekking tot geluidsoverlast en luchtkwaliteit zullen allen ten tijde van een projectuitwerking aan de orde komen en te zijner tijd door de projectverantwoordelijke partij (RWS) in een milieueffectrapportage (MER) worden betrokken. De gemeente zal hier als belanghebbende vanzelfsprekend bij worden betrokken.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

De uitvoering van de SMB wordt als positief gewaardeerd. Desondanks blijft maatwerk noodzakelijk. PVVP-maatregelen kunnen op lokaal niveau specifieke uitwerkingen hebben.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De SMB is alleen bedoeld om op strategisch niveau het mobiliteitsbeleid in de breedte te toetsen op milieueffecten. Dit laat inderdaad onverlet dat, waar relevant, op projectniveau via een milieueffectrapportage de exacte effecten in beeld moeten worden gebracht.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP

Zienswijze:

V&W vraagt nadrukkelijk aandacht voor de oplossing van luchtkwaliteitsknelpunten in Limburg, die duidelijk zijn geworden op basis van de ‘saneringstool’ en voor natuur (barrièrewerking), ruimte (archeologisch waardevolle gebieden) en water (vervuiling grond- en oppervlaktewater en doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden en grondwaterwingebieden). Er zijn nog geen maatregelen voorzien naar aanleiding van de uitkomsten van de SMB (‘oranje stoplicht’).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Uit de SMB zijn de genoemde aandachtspunten gebleken. Tevens is geconstateerd dat dit geen beletsel is voor het in het PVVP geformuleerde beleid. Wij hebben aangegeven dat bij de uitwerking van concrete

projecten deze aandachtspunten zullen worden betrokken en dit dan kan leiden tot specifieke mitigerende maatregelen of ontwerpogaven.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

6. Hoofdfilosofie PVVP

Gemeente Maastricht

Zienswijze:

Maastricht vindt het negatieve beeld van bereikbaarheid dat in het algemeen bestaat niet in overeenstemming met de feitelijke situatie en wil in 2007 met een communicatietraject hierin verandering brengen. Graag wil zij hierover met de Provincie overleggen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij willen graag met Maastricht hierover overleggen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het RMO Maastricht vraagt aandacht voor de agenda van het RMO. Voorgesteld wordt om sommige algemene beleidszaken in regionale workshops te behandelen, waarmee ook inspraaktrajecten soepeler kunnen verlopen. Hierdoor ontstaat de ruimte om in de RMO-agenda meer inhoudelijk in te gaan op onderwerpen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zijn al enige tijd in overleg met de RMO-coördinatoren bezig met een verbeteringstraject voor het RMO. De agendasetting maakt daar deel van uit. Wij zullen uw aandachtspunt en de voorgestelde verbeteringsopties ter harte nemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het RMO Maastricht verzoekt om binnen de gebiedsgerichte en gemeentegrensoverschrijdende samenwerking meer verantwoordelijkheid bij de regio te leggen. Voorgesteld wordt om per regio een bedrag uit de BDU beschikbaar te stellen dat door de regio zelf kan worden verdeeld over projecten die raakvlakken hebben met de PVVP-kaders. Verder wordt verzocht andere criteria te hanteren bij de afrekening van subsidiegelden. Door het geld te koppelen aan een meerjarig uitvoeringsprogramma kan de regio met projecten schuiven.

Ten slotte wordt verzocht om middelen te reserveren om regionale planvorming (beleid of uitvoering) te stimuleren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Op dit moment is het voor RMO-gebieden al mogelijk om op basis van een vooraf bekendgemaakt budget een gezamenlijk uitvoeringsprogramma in te dienen ten behoeve van het jaarlijkse BDU-bestedingsplan. Het is door de eisen van het Rijk (jaarlijks bestedingsplan en afrekening) niet mogelijk een meerjarig uitvoeringsprogramma te hanteren. Dit hoeft een RMO-gebied overigens niet tegen te houden een meerjarig uitvoeringsprogramma op te stellen, op basis waarvan dan jaarlijkse BDU-voorstellen worden gedaan.

Regionale planvorming moet in principe ook door de regio worden gefinancierd. Waar in specifieke gevallen ook een bovenregionaal belang wordt gediend, is vaak al in planvorming of uitwerking voorzien en hoeven dus geen specifieke middelen te worden gereserveerd.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo**Zienswijze:**

Benutten kenmerkt zich door tijdelijkheid, waardoor benuttingsmaatregelen rondom Venlo alleen als een interim-oplossing mogen worden beschouwd in afwachting van structurele maatregelen. Gezien de vele ambities in Venlo en het vele internationale vrachtverkeer zal ook zeker in en rondom Venlo gebouwd moeten worden om de grote verkeersgroei in de omgeving Venlo te kunnen faciliteren.

Na het bouwen en benutten van infrastructuur voor het autoverkeer richt Venlo zich bij de overige maatregelen op de fiets. Daarbij is steun vanuit de Provincie onontbeerlijk. Venlo pleit er verder voor zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk december 2007, de nieuwe en snelle treinen in te zetten op de Maaslijn, opdat station Blerick weer opgenomen wordt in de dienstregeling van de Maaslijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zullen via de in hoofdstuk 8 opgenomen maatregelen Venlo steunen bij hun fietsmaatregelen. Benutten zal daarnaast zoveel mogelijk worden toegepast als structurele maatregel. Als dan nog een structurele vergroting van de wegcapaciteit noodzakelijk is, zullen we trachten dit zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen. Ook om tussentijdse knelpunten in de doorstroming dan op te vangen zijn benuttingsmaatregelen inzetbaar.

De nieuwe treinen voor de Maaslijn worden volgens de planning eind 2007 geleverd. Het staat de vervoerder vrij om station Blerick te bedienen. Dit valt echter buiten de provinciale prioriteiten (zie OV-visie); wij hebben dit in het kader van de aanbesteding daarom niet als eis geformuleerd.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

EVO Zuid-Nederland**Zienswijze:**

EVO zet vraagtekens bij de hoofdfilosofie “benutten, beïnvloeden, bouwen”. Gezien de ‘infrastructuurachterstand’ ten opzichte van de mobiliteitsgroei van de laatste twee decennia, zou de volgorde voor verbindingen moeten zijn “bouwen, benutten, beïnvloeden”.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het inhalen van de “infrastructuurachterstand” is onderdeel van de in uitvoering zijnde infrastructuuragenda. Het PVVP kijkt daar overheen naar de verdere toekomst, die op dit punt minder knellend is. De hoofdfilosofie “benutten, beïnvloeden, bouwen” is onze algemene denkwijze en afwegingskader bij de benadering van mobiliteitsknelpunten. Daarbij willen we vooral kijken hoe we de bestaande structuren en netwerken zo goed mogelijk kunnen gebruiken via benutten en beïnvloeden. Als dat echter geen structurele oplossing biedt, kiezen we alsnog voor bouwen, binnen de context van economische bereikbaarheid én duurzaamheid. Dit sluit dus niet uit dat er voor bepaalde verbindingen alsnog voor een bouwoptie wordt gekozen, zoals ook blijkt uit de uitvoeringsagenda van het PVVP.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Stichting Milieufederatie Limburg**Zienswijze:**

De Milieufederatie stelt voor om eerst in te zetten op beïnvloeden en daarna op beter benutten en pas in laatste instantie te bouwen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Uitgangspunt van de Nota Mobiliteit en het PVVP is dat “mobiliteit mag”. Naar onze mening is het allereerst alleen inzetten op beïnvloeding te weinig effectief om de geconstateerde knelpunten te verhelpen. Benuttingsmaatregelen leveren daarnaast sneller resultaat op: beïnvloedingsmaatregelen hebben vaak een vrij lange ‘incubatietijd’. Vaak zal er overigens sprake zijn van een combinatie van deze twee maatregelen. De optie bouwen passen we alleen toe als duidelijk is dat alleen dit een structurele oplossing biedt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

TLN regio Zuidoost**Zienswijze:**

TLN stelt voor een vierde element aan de trits benutten-beïnvloeden-bouwen toe te voegen, namelijk behouden. Te vaak worden wegen afgewaardeerd. De Provincie dient er voor zorg te dragen dat minimaal behouden blijft wat we hebben en dat het wegennet vrachtautovriendelijk wordt ontworpen.

Het oplossen van knelpunten is maatwerk; afhankelijk van de specifieke omstandigheden moet een oplossing worden aangedragen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het behouden wat we hebben is voor ons een vanzelfsprekendheid en niet direct een middel om knelpunten op te lossen. Daarom beschouwen hebben we behouden niet opgenomen als onderdeel van de hoofdfilosofie. Het oplossen van knelpunten is inderdaad maatwerk; de trits benutten-beïnvloeden-bouwen is hierbij een afwegingsvolgorde. Behouden is voor ons dan een onderdeel van benutten.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Progressief Leudal**Zienswijze:**

In het PVVP blijven de negatieve effecten van mobiliteit onderbelicht ten aanzien van veiligheid en milieu. Voorgesteld wordt om de volgorde van de trits benutten-beïnvloeden-bouwen te veranderen in beïnvloeden-benutten-bouwen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De mogelijke negatieve effecten van mobiliteit zijn naar onze mening zeker niet onderbelicht gebleven. Juist daarom is er een strategische milieubeoordeling uitgevoerd, waarin de milieueffecten van het beoogde beleid uitgebreid aan de orde zijn gesteld en afgewogen.

Naar onze mening is het allereerst alleen inzetten op beïnvloeding te weinig effectief om de geconstateerde knelpunten te verhelpen. Benuttingsmaatregelen leveren daarnaast sneller resultaat op: beïnvloedingsmaatregelen hebben vaak een vrij lange ‘incubatietijd’. Vaak zal er overigens sprake zijn van een combinatie van deze twee maatregelen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

C. HET PLAN



7. Ambitie en strategie deelthema's mobiliteit

7.0. Inleiding

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Het PVVP blijft zeker wat betreft de uitwerking van grensoverschrijdende aspecten algemeen en voorzichtig benoemd en omschreven en daarmee vaag.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Aangezien de grensoverschrijdende projecten veelal nog in een oriënterende of startfase verkeren, zijn ze inderdaad minder concreet en uitgewerkt dan de andere projecten. Daarnaast willen we graag in goed overleg met onze grensoverschrijdende partners tot een nadere invulling komen. Over de meeste genoemde projecten lopen inmiddels contacten om tot een dergelijke uitwerking te komen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Het PVVP verwijst vaak naar nog op te stellen studies of later overleg. Hierdoor is niet steeds duidelijk wat het eigen beleid terzake is.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wat betreft de geconstateerde grensoverschrijdende knelpunten is dit inderdaad het geval. Wij vinden deze knelpunten in ieder geval van zo groot belang dat wij op kortere termijn met onze grensoverschrijdende partners tot een concrete probleemdefinitie en uitwerking willen komen. Daarbij zullen wij onze ideeën voor oplossingsrichtingen ter sprake brengen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Stichting Milieufederatie Limburg

Zienswijze:

In de beleidsuitgangspunten beïnvloeden en benutten is een sterke regierol weggelegd voor de Provincie. Een sterke regierol is ook gewenst bij de IJzeren Rijn. Dit is niet alleen een zaak tussen de drie betrokken landen, maar heeft ook betrekking op Limburg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij hebben in het POL2006 onze positie en rol aangegeven. Ten aanzien van de IJzeren Rijn is onze formele positie ten opzichte van de drie betrokken landen niet zodanig dat een regierol op zijn plaats is. Wij zullen natuurlijk wel de Limburgse belangen in dit traject op de geijkte momenten bewaken.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

7.1. Wegverkeer

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Niet alleen de N280-Oost behoort tot het functietype hoofdweg, maar de hele N280; dit wordt bevestigd door de keuze om de N280-west uit te bouwen tot regionale stroomweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PVVP hebben wij de N280 opgenomen als een bovenregionale verbinding die deel uitmaakt van het regionaal verbindende wegennet (RVWN). Dus niet als hoofdweg deel uitmakend van het hoofdwegennet (HWN). Voor wegen met een bovenregionaal verbindende functie hebben wij een inrichting als stroomweg of als gebiedsontsluitingsweg voor ogen. Voor de N280-west opteren wij vooralsnog voor een stroomweg (2x1 rijbaan) tussen de A2 en de N273 met een omleiding om Baexem. Bovendien willen we de ontsluiting van Roermond via de N280 aanpassen. Tussen Weert en de A2 willen we de verkeersveiligheid verbeteren en (eventueel) medewerking verlenen aan gedeeltelijke verlegging van dit trajectdeel indien dit door Weert wordt gewenst. Op grond van nog uit te voeren tracé-MER onderzoek en inhoudelijke, procedurele en financiële ondersteuning vanuit de regio moet nog een definitief besluit worden genomen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Oude tekst: (blz. 58)

“Vanwege de verbindingfunctie bouwen wij de N280 uit tot een regionale stroomweg (vooralsnog 2x1 rijbanen) om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren.”

Nieuwe tekst:

“Vanwege de verbindingfunctie en de in de toekomst te verwachten intensiteiten constateren wij dat het uitbouwen van de N280 tussen de A2 en de N273 tot een regionale stroomweg (2x1 rijbaan) een evenwichtige oplossing is. Hiermee kan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden verbeterd. Verder kan de ontsluiting van Roermond via de N280 en de verkeersveiligheid tussen Weert en de A2 worden verbeterd. Wij willen echter voorkomen dat een opwaardering van de N280 tot een bovengemiddelde groei van het transitovrachtverkeer leidt. Op grond van nog uit te voeren tracé-MER onderzoek en de standpunten vanuit de regio zal een definitieve keuze voor de N280-west gemaakt worden.”

Gemeente Heythuysen

Zienswijze:

Gelet op de te verwachten toename van het (vracht)verkeer op de N280 indien deze als stroomweg wordt ingericht, gaat de voorkeur uit naar een gebiedsontsluitingsweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Zie bovenstaande tekstwijziging bij reactie Gemeente Roermond.

Gemeente Haelen

Zienswijze:

Gewezen wordt op het risico van niet-gewenste neveneffecten die een opwaardering van de N280 tot regionale stroomweg met zich mee kan brengen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Zie bovenstaande tekstwijziging bij reactie Gemeente Roermond.

EVO Zuid-Nederland**Zienswijze:**

De vraag wordt gesteld of het voorstel voor de N280-west voldoende oplossend vermogen heeft en toekomstvast is.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Zie bovenstaande tekstwijziging bij reactie Gemeente Roermond.

H. van Mal**Zienswijze:**

De capaciteit van de N280-west is ook voor de toekomst ruim voldoende.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Zie bovenstaande tekstwijziging bij reactie Gemeente Roermond.

Dorpsraad Baexem**Zienswijze:**

Is aanpassing van de N280 noodzakelijk na gereedkomen van de A73, ook met het oog op de doorsnijding van het Leudal? Is niet ook de A67 van belang in dit kader? Ontmoedig na gereedkomen van de A73 vrachtverkeer op de N280. Wijzig de functie van de N280 tot interlokale verbindingsweg voor de afwikkeling van interlokaal verkeer binnen de regio.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Zie bovenstaande tekstwijziging bij reactie Gemeente Roermond.

Progressief Leudal**Zienswijze:**

Een verdubbeling van de N280 lost de problematiek niet op en is nadelig voor leefbaarheid. Voorkeur voor het ombouwen van de N280 tot een regionale stroomweg met twee rijstroken (2x1) via het huidige tracé en voorzien van een rondweg bij Baexem.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Zie bovenstaande tekstwijziging bij reactie Gemeente Roermond.

Gemeente Roermond**Zienswijze:**

In het ontwerp-PVVP is aangegeven dat voor de verkeersafwikkeling op de A2 uitgegaan wordt van een ondergrens van 80 km/uur i.p.v. 70 km/uur. Gevreesd wordt dat dit leidt tot een extra beslag op schaarse provinciale infrastructuurmiddelen voor een rijksweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij vinden een vlotte verbinding tussen het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en de Randstad voor beide regio's van groot belang. De relatief grote afstand naar de Randstad staat in contrast met de vele reisrelaties vanuit de Randstad naar en door Zuid-Limburg. Zo hebben we ook in de netwerkanalyse Zuid-Limburg geconstateerd. In reistijd willen we dit compenseren door voor de A2 een hogere reistijdnorm van 80 km/uur als ondergrens na te streven. Met de in paragraaf 8.1 opgenomen (interim)maatregelen voor de uitbreiding van de capaciteit van de A2 op het traject tussen Maasbracht en Geleen én gebruikmakend van de door het Rijk geboden mogelijkheid (versnellingsprijs) om deze uitbreiding vervroegd te realiseren willen wij een verkeersafwikkeling nastreven die aan de gestelde reistijdnorm voldoet zonder extra beslag op provinciale infrastructuurmiddelen te leggen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Parkstad Limburg**Zienswijze:**

Het beoordelingskader voor reistijden en rijsnelheden moet minder Randstad geïnspireerd zijn en ambitieuzer door uit te gaan van lagere acceptabele vertragingen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeente Roermond**Zienswijze:**

De realisering van de Buitenring Parkstad kan leiden tot een sluiproute vanaf de A73 bij Roermond via de N293 en de N274 naar oostelijk Zuid Limburg en de regio Aken.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De Buitenring Parkstad zorgt voor een meer evenwichtige stadsregionale ontsluiting van en rond Parkstad Limburg. Daarom hebben wij de verbinding vanuit Parkstad Limburg via N274/N297 naar de A2 als van bovenregionaal belang getypeerd. Wij hebben onderzocht of de N274/N293 vanuit Parkstad Limburg naar de A73 een bovenregionale verbindende functie zou kunnen gaan vervullen. Dit blijkt, buiten calamiteiten, maar beperkt het geval te zijn. Wij verwachten daarom niet dat dit een sluiproute wordt. Wij blijven echter de ontwikkeling van het verkeer monitoren. In overleg met de gemeenten Ambt Montfort en Roerdalen bezien wij momenteel mogelijke verbeteringen voor de fietsers langs de N293.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeente Stein**Zienswijze:**

Een extra belasting van het onderliggende wegennet ten gevolge van (tijdelijke) knelpunten op de A2, met name richting alternatieve noord-zuid route aan de westelijke maasoever op Belgisch grondgebied moet voorkomen worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Extra belasting van het onderliggend wegennet proberen wij te beperken door de realisatie van spitsstroken op de A2 in zuidelijke richting en een 'versnelde' verbreding van de A2. De noord-zuid route op de westelijke Maasoever op Belgisch grondgebied kan slechts een beperkte regionaal verbindende functie vervullen. De definitieve functietypering van deze route alsook de inzet ervan in het kader van verkeersmanagement zullen we met de Belgische overheden nog afstemmen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Parkstad Limburg**Zienswijze:**

Het belang van de binnenring en de aansluitingen daarvan op de A76 en de ontlastende werking daarvan op de N281 moet in het PVVP maar aandacht krijgen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Bij het voorstel voor de regionale netwerkvisie hebben wij ons gebaseerd op de netwerkanalyse stedelijk netwerk Zuid-Limburg. De Parkstad Binnenring heeft in onze visie primair een stedelijke ontsluitingsfunctie, complementair aan de stadsregionale ontsluiting van de buitenring. In de netwerkanalyse is geconstateerd dat bij de stadspoorten en op de koppelvlakken HWN/RVWN zich afwikkelingsproblemen voordoen. In paragraaf 8.5 geven we aan dat we deze problematiek willen oplossen door betere benutting, o.m. door verkeersmanagement. Als uitwerking van de netwerkvisie willen wij nader onderzoeken hoe Binnen- en Buitenring en de aansluitingen op de A76/N281 zo optimaal mogelijk ingezet kunnen worden voor de bereikbaarheid van Parkstad Limburg.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Ten aanzien van de MIT studie Maaskruisend verkeer wordt gepleit voor terughoudendheid inzake voorkeursalternatieven.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In de netwerkanalyse hebben wij alleen geconstateerd dat wij oplossingen die uitgaan van een beter benutten van het huidige Noorderbrugtracé voldoende kansrijk achten om de bereikbaarheid te kunnen waarborgen. De definitieve besluitvorming over het al dan niet nodig zijn van een tweede Noorderbrug zal echter plaatsvinden in 2007 op basis van de lopende MIT-planstudie Maaskruisend verkeer.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Over de functietypering van grensoverschrijdende regionaal verbindende wegen kunnen nog geen definitieve besluiten genomen worden gelet op de lopende discussie daarover in België. Het voorlopige voorstel in het PVVP ten aanzien van de grensoverschrijdende wegen wordt onderschreven.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zullen de betreffende wegtyperingen nog grensoverschrijdend afstemmen. Voorbereidend afstemmingsoverleg vindt momenteel plaats. De lopende discussies over de functies van de grensoverschrijdende wegen worden in de afstemming betrokken.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Gepleit wordt om de volledige aanwezige hoofdstructuur in Maastricht (waaronder de Vijverdalseweg, Cabergerweg/Fort Willemsweg) te benutten en toe te voegen aan de netwerkvisie.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Bij het voorstel voor de regionale netwerkvisie hebben wij ons gebaseerd op de netwerkanalyse stedelijk netwerk Zuid-Limburg. Het traject Cabergerweg/Fort Willemsweg heeft in onze visie primair een stedelijke ontsluitingsfunctie. Complementair aan de in capaciteit beperkte stadsregionale ringontsluiting functioneert dit traject wel als noodzakelijke bypass. Hiermee wordt een zo optimaal mogelijke benutting van de aanwezige wegcapaciteit bewerkstelligd. Op basis van de besluitvorming over de gewenste ontsluiting voor het Maaskruisend verkeer willen wij de stadsregionale ontsluitingstructuur nader bezien. Ook een mogelijk gewijzigde 'aanlanding' van de Noorderbrug in het kader van de planontwikkeling Belvédère kan hierop van invloed zijn.

De Vijverdalseweg beschouwen wij primair als stedelijke ontsluitingsweg die met behulp van verkeersmanagement complementair aan de regionale ontsluiting via de toekomstige A2-tunnel kan worden benut. Mede omdat in onze visie de N590 functioneert als regio ontsluitende weg en niet zozeer als regionaal verbindende weg, vinden wij dat de Vijverdalseweg geen deel hoeft uit te maken van de het regionaal verbindende wegennet.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

De N298 typeren als een bovenregionaal verbindende weg gelet op de schakel die deze weg vormt tussen het Heuvelland en de A79 en de N595 typeren als een regionaal verbindende weg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PVVP hebben wij de N298 en de N595 getypeerd als regio ontsluitende wegen. De wegen vervullen in onze visie primair een ontsluitende functie en veel minder een verbindende functie tussen stedelijke en regionale kernen. Met de te nemen maatregelen voor deze wegen willen wij streven naar een optimale verhouding tussen bestemmings- en doorgaand verkeer in de kernen. We willen met dit beleid in het Heuvelland de verbindende verkeersfunctie via deze wegen niet stimuleren. De verbindende functie wordt vooral vervuld door de A79, de N278 en de N281. De N298 en de N595 moeten zorgen voor een goede ontsluiting van de regio in relatie tot deze regionaal verbindende wegen. De relatief lage intensiteiten op de N298 en de N595 ondersteunen deze visie.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Aandacht wordt gevraagd bij de inrichting van de wegen conform de richtlijnen van duurzaam veilig voor de specifieke lokale situatie in het Heuvelland met veel bochtige, heuvelachtige wegen door smalle dorpskernen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zijn er ons van bewust dat de specifieke situatie bij de inrichting van wegen conform de richtlijnen van duurzaam veilig om maatwerk vraagt. Bij de nadere uitwerking van de DV-categorisering zullen we in samenspraak met de regio's en het ROVL aangeven hoe met bijzondere situaties omgegaan kan worden. Het primaat van de DV-inrichting ligt bij de wegbeheerders

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Betere benutting en managementmaatregelen vragen soms ook voor een (beperkte) aanvulling van het wegennet. Infrastructurele maatregelen moeten dan ook niet bij voorbaat uitgesloten worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij onderschrijven dit standpunt. Daar waar bij het streven naar een betere benutting van het wegennet zich knellocaties voordoen sluiten wij aanvullende infrastructurele aanpassingen zeker niet uit. Dergelijke maatregelen beschouwen wij als onlosmakelijk verbonden aan een (integraal) maatregelenpakket in het kader van verkeers- en mobiliteitsmanagement zoals beschreven in paragraaf 7.5 en 8.5

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het RMO Maastricht vraagt aandacht voor het probleem van het vrijetijdsverkeer, met name in en om Valkenburg, dat vooral in de weekenden en het toeristisch seizoen optreedt. Gemeente verzoekt om de problematiek specifiek te benoemen in het PVVP, deze als onderdeel van het uitvoeringsprogramma op te nemen en hiervoor extra middelen te reserveren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor de problematiek van het vrijetijdsverkeer in het Heuvelland is gezamenlijk door gemeenten en Provincie een pakket van maatregelen ontwikkeld. Deze maatregelen zijn momenteel in uitvoering. Wij zijn van mening dat dit maatregelenpakket eerst volledig moet zijn uitgevoerd, gemonitord en geëvalueerd, alvorens er een beeld is of er nog steeds problemen bestaan en hoe deze opgelost zouden kunnen worden. Voor die tijd heeft het, mede gezien de beperktheid aan middelen, nog geen zin om al extra gelden te reserveren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

RMO Maastricht verzoekt om wegen met een verblijfsfunctie (ETW) niet uit te sluiten voor wat betreft de toepassing van verkeersmanagement.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Met behulp van verkeersmanagement willen we samen met de andere infrastructuurbeheerders het verkeer zo over het netwerk geleiden dat een betrouwbare en goede afwikkelingskwaliteit wordt gegarandeerd. Daarvoor is allereerst een gezamenlijk gedragen regionale regelstrategie (RRS) nodig. Deze RRS geeft de regelprioritering aan, waarin de wegen zijn geprioriteerd die worden ingezet voor verkeersmanagement. Het sturen van verkeer via wegen met een verblijfsfunctie (ETW) is in principe niet wenselijk omdat dan het doorstromingskarakter ten behoeve van de bereikbaarheid veelal in strijd is met het verblijvende karakter ten behoeve van de leefbaarheid en veiligheid. Omdat we streven naar een gesloten en verbindend netwerk is het in sommige gevallen onontkoombaar om wegen met een verblijfsfunctie te betrekken in de RRS. Ter verduidelijking zullen wij de tekst wijzigen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Oude tekst: (paragraaf Verkeersmanagement, blz. 52/53)

De netwerkvisie hoofdwegen en regionaal verbindende wegen zien wij als de basis voor een uitwerking in een regionale regelstrategie voor structureel verkeersmanagement op het HWN en het RVWN. Ook voor

het incidentmanagement is de netwerkvisie het uitgangspunt voor de regelprioritering op het HWN/RVWN. Daarom willen wij met behulp van verkeersmanagement waar mogelijk parallelle routes inzetten. Dat kan eventueel ook via het wegennet in het aangrenzende buitenland. Hiervoor zijn afspraken met andere wegbeheerders noodzakelijk. Verkeersmanagement is behalve op het niveau van de (boven)regionale bereikbaarheid ook nodig voor de lokale bereikbaarheid. Het verkeersmanagement is dan gericht op lokale wegen met een verkeersfunctie. Verkeersmanagement via wegen met een verblijfsfunctie (ETW) is in principe niet wenselijk, maar het is in sommige gevallen onontkoombaar ook een ETW bij het (incident)management te betrekken.

Nieuwe tekst:

De netwerkvisie hoofdwegen en regionaal verbindende wegen zien wij als basis voor een uitwerking in een regionale regelstrategie (RRS) voor structureel verkeersmanagement op het HWN en het RVWN. Ook voor het incidentmanagement is de netwerkvisie het uitgangspunt voor de regelprioritering op het HWN/RVWN. Bij de uitwerking van de RRS zijn afspraken met andere wegbeheerders, ook van het aangrenzende buitenland, noodzakelijk.

Wij willen ten behoeve van een betere benutting van het wegennet waar mogelijk parallelle routes inzetten. Wegen met een verblijfsfunctie zijn in principe niet wenselijk als parallelle route. Omdat we echter streven naar een gesloten en verbindend netwerk is het in sommige gevallen onontkoombaar om erftoegangswegen (ETW) te betrekken in de RRS.

Verkeersmanagement is behalve op het niveau van de (boven)regionale bereikbaarheid ook nodig voor de lokale bereikbaarheid. Het verkeersmanagement is dan gericht op lokale wegen met in principe een verkeersfunctie, waarbij het gebruik van ETW's vrijwel onvermijdelijk is. Omdat in eerste instantie niet de (boven)regionale bereikbaarheid hierdoor verbeterd wordt, ligt hiervoor een primaire rol bij de desbetreffende wegbeheerder.

Gemeente Weert

Zienswijze:

Bij toepassing van een versnellingsprijs dienen de mogelijke economische gevolgen voor de regio alsmede de verdringingseffecten op het onderliggende wegennet meegenomen te worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het onderzoek naar de mogelijkheden van de versnellingsprijs is met deze gevolgen en effecten rekening gehouden.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Weert

Zienswijze:

In het ontwerp PVVP wordt aangegeven dat er in 2020 I/C-problemen te verwachten zijn op de A2 tussen Budel en Maasbracht. Geconstateerd wordt dat niet voldaan wordt aan de bereikbaarheidsnorm en dat er bij het Rijk wordt aangedrongen op benuttingsmaatregelen. Deze schakel van het HWN blijft daarmee onderbelicht en gevraagd wordt om meer concrete maatregelen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Vooralsnog gaan wij ervan uit dat de intensiteit op het A2-traject tussen Weert en Eindhoven weliswaar kritisch hoog (80 tot 90.000 mvt per etmaal) wordt, maar dat de verkeersafwikkeling met benuttingsmaatregelen beheersbaar blijft en dat gestelde reistijdnormen niet overschreden worden. Ten zuiden van Maasbracht zorgt vooral de aansluiting van de A73 op de A2 voor een zodanige toename van de verkeersintensiteit dat daar bouwen noodzakelijk is. Ten gevolge van de A73 wijzigt treden ook routekeuze effecten op die gunstig uitpakken voor het A2-traject tussen Maasbracht en Eindhoven. Wij

willen echter de ontwikkelingen zorgvuldig monitoren. Dit geldt ook voor eventuele knelpunten in de toename afvoer naar/van de A2 in relatie tot de N275 om indien nodig benuttingsmaatregelen te treffen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Vlaamse overheid

Zienswijze:

Voor de in het PVVP aangegeven functietypering van de regionaal verbindende wegen heeft nog geen grensoverschrijdende afstemming plaatsgevonden. Het heeft geen zin om een hoge verbindingfunctie toe te kennen aan een grensoverschrijdende weg wanneer deze functie binnen de categorisering aan de Belgische zijde niet wordt toegestaan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PVVP hebben wij aangegeven dat wij de wegtyperingen nog euregionaal zullen afstemmen. Voorbereidend afstemmingsoverleg vindt inmiddels plaats. De lopende discussies over de functies van de grensoverschrijdende wegen worden in de afstemming betrokken.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Voor de in het PVVP aangegeven functietypering van de regionaal verbindende wegen heeft nog geen grensoverschrijdende afstemming plaatsgevonden. Bij deze afstemming dient rekening gehouden te worden met de categorisering zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PVVP hebben wij aangegeven dat wij de wegtyperingen nog euregionaal zullen afstemmen. Voorbereidend afstemmingsoverleg vindt inmiddels plaats. De lopende discussies over de functies van de grensoverschrijdende wegen worden in de afstemming betrokken.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Op pagina 62 van het ontwerp-PVVP wordt vermeld dat men van Belgische zijde tot een verbetering van de verbinding (Hasselt –) Bilzen – Maastricht wil komen. Dit insinueert dat er van Belgische zijde al een voorkeur zou zijn uitgesproken. Wie hier bedoeld wordt met Belgische zijde is niet duidelijk en wij vragen dan ook dit te verduidelijken.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In de tekst is bedoeld aan te geven dat wij het initiatief uit de euregionale ontwikkelingsvisie Maasvallei van de beide Limburgen om op het niveau van grensoverschrijdende verbindingen de relatie (Hasselt –) Bilzen – Maastricht te verbeteren, ondersteunen (zie blz. 7 van de betreffende publikatie).

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP

Zienswijze:

Geconstateerd wordt dat in het PVVP voor sommige rijkswegen (lees: A2-corridor) een hogere ambitie nagestreefd wordt dan het Rijk zelf. Dat is bespreekbaar indien de regio bereid is daarvoor te betalen. Het

Rijk adviseert om een dergelijke regionale ambitie voor het hoofdwegennet vanuit (het vervolg op) de netwerkanalyse af te wegen. In een aantal gevallen wordt de rekening voor in de toekomst op te lossen knelpunten in de van-deur-tot-deur-bereikbaarheid onvoldoende onderbouwd en te gemakkelijk volledig bij het Rijk gelegd.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij vinden een vlotte verbinding tussen het stedelijk netwerk Zuid Limburg en de Randstad van groot belang. De relatief grote afstand naar de Randstad staat in contrast met de vele reisrelaties vanuit de Randstad naar en door Zuid-Limburg. Wij constateren dat onze ambitie voor het Rijk bespreekbaar is.

Eventueel hogere kosten dienen niet vanzelfsprekend voor rekening van de regio te komen. We verwachten dat op basis van de al gemaakte afspraken met het Rijk over maatregelen aan de A2 in en buiten Limburg de gewenste reistijdnorm gehaald zal worden. Ook met de in paragraaf 8.1 opgenomen interim-maatregelen voor de uitbreiding van de capaciteit van de A2 op het traject tussen Maasbracht en Geleen én het gebruikmakend van de door het Rijk geboden mogelijkheid (versnellingsprijs) om deze uitbreiding vervroegd te realiseren willen wij een verkeersafwikkeling nastreven die aan de gestelde reistijdnorm voldoet zonder extra beslag op infrastructuurmiddelen te leggen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

Punt van zorg wordt uitgesproken over het beperkt benutten van het regionale wegennet; verbindingen zoals de N275 en de N280-west worden onvoldoende benut.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Op basis van de in het PVVP aangegeven functie typering in bovenregionaal, regionaal verbindende wegen en regio ontsluitende wegen streven wij naar een gedifferentieerde benutting van het regionale wegennet. Mede op basis van onderzoek hebben wij geconstateerd dat een betere benutting van het regionale wegennet in Limburg nauwelijks een structurele bijdrage kan bieden aan een betere afwikkeling van het verkeer op het hoofdwegennet. De N280-west wordt in onze visie gezien als een bovenregionaal verbindende weg. Wij beogen daarmee in het bijzonder een goede aansluiting van Roermond op de A2 te waarborgen. De N275 is in onze visie een regionaal verbindende weg tussen Weert en Venlo. Gelet op de intensiteit van de relatie tussen deze twee steden achten wij een dergelijke verbinding toereikend. Daarnaast willen wij beide wegen binnen de capacitaire mogelijkheden benutten voor incidentmanagement.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

Bij het monitoren van de ontwikkelingen op het traject Eindhoven – Weert moeten ook de ontwikkelingen op het Belgische grondgebied betrokken worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zullen bij de monitoring van de verkeersafwikkeling op de A2 tussen Eindhoven en Weert in de komende jaren ook nagaan in welke mate ontwikkelingen in het buitenland hierop van invloed zijn. Wij steunen de Provincie Brabant en de regio Eindhoven m.b.t. de verbetering van de N69 richting Hasselt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

Naast de verbinding tussen de A73 en A67 moet gekeken worden of in de huidige situatie niet al de bestaande capaciteiten van de op- en afritten ten noorden en ten westen van het knooppunt Zaarderheiken beter benut kan worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij willen hieraan aandacht besteden in het voorgenomen onderzoek naar de gewenste interim-maatregelen A73/A67 zoals in paragraaf 8.5 bedoeld.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

Voor het traject Eindhoven – Weert zijn de ZSM-projecten waaronder Leenderheide – Budel al jaren valt van belang.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij willen hiervoor aandacht vragen in het kader van de gewenste interim-maatregelen A2 tussen Eindhoven en Weert zoals in paragraaf 8.5 bedoeld.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB

Zienswijze:

Het is handig om een overzicht van de Limburgse verbindingen die behoren tot de Trans-Europese Netwerken (TEN's) op te nemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Dit overzicht is al gegeven in het POL2006 via kaart 2b. Herhaling in het PVVP heeft naar ons idee geen echte toegevoegde waarde.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB

Zienswijze:

Bij de versnellingsprijs moet het gaan om een significante versnelling, die achteraf wordt betaald en waarvan de heffing acuut stopt indien de kosten zijn terugverdiend. Waar mogelijk worden dubbelbetalingen voorkomen voor het regionale bedrijfsleven.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Bij gebruikmaking van de versnellingsprijs zal sprake zijn van het in de tijd naar voren halen van het project met 7-8 jaar. Dit achten wij voldoende significant. De heffing is alleen bedoeld om de (rente)kosten van het eerder uitvoeren van het project te financieren, dus eindigt daarna. Voor de heffing van de versnellingsprijs zal worden aangesloten bij de dan al ingevoerde kilometerheffing. Daarbij is geen sprake van dubbelbetalingen, maar van een extra heffing bovenop de basis kilometerprijs.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB**Zienswijze:**

Vanwege de Maut in Duitsland zal het na realisatie van de A73 gunstiger zijn om langer in Nederland te blijven, met meer drukte als gevolg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zullen het effect van de MAUT na openstelling van de A73 zorgvuldig monitoren. Uit eigen tellingen en die van Rijkswaterstaat leiden we voorlopig af dat dit effect beperkt zal zijn.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB**Zienswijze:**

De KvK's willen graag meedenken en –doen rondom de thematiek van de stadspoorten van de Tripool-steden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Te zijner tijd zal graag van dit aanbod gebruik worden gemaakt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB**Zienswijze:**

Een tweede Noorderbrug behoort wel degelijk tot de mogelijkheden en is nog steeds een noodzaak tenzij het tegendeel bewezen wordt met harde argumenten.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In de netwerkanalyse hebben wij samen met de Tripool-steden geconstateerd dat oplossingen die uitgaan van het beter benutten van het Noorderbrugtracé kansrijk kunnen zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. In het PVVP hebben wij aangegeven dat de definitieve besluitvorming over het al dan niet nodig zijn van een tweede Noorderbrug zal plaatsvinden in 2007, gelet ook op de lopende MIT-planstudie Maaskruisend verkeer.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Stichting Milieufederatie Limburg**Zienswijze:**

Het is niet realistisch om de maximum toegestane snelheid als freeflow-snelheden te beschouwen; bovendien is het voor Limburg beter om als ondergrens de norm te hanteren van een toegestane maximum vertraging van 100% in plaats van de gehanteerde 50%, gelet op de korte woon-werkafstanden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Bij de vaststelling van de freeflow-snelheden baseren wij ons niet uitsluitend op de maximum toegestane snelheden, maar houden ook rekening met 'normale' vertragingen op aansluitpunten. Dit uit zich bijvoorbeeld door op wegen die bestaan uit veelal korte wegvakken tussen de aansluitpunten uit te gaan van een lagere freeflow snelheid dan op wegen die uit langere wegvakken bestaan. Waar mogelijk hebben we de freeflow snelheden bovendien met behulp van een dynamisch verkeersmodel berekend.

Voor wat betreft de gehanteerde normen zijn wij van mening dat een norm die uitgaat van een vertraging van maximaal 50% beter aansluit bij de in vergelijking met de Randstad nog relatief gunstige Limburgse bereikbaarheids situatie. Het acceptabel achten van vertragingen van maximaal 100% impliceert immers dat de weggebruikers met een cumulatieve knelpunten geconfronteerd worden. Hiervan is in Limburg momenteel (nog) geen sprake, maar dat is bovendien een situatie die wij niet acceptabel achten.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Stichting Milieufederatie Limburg**Zienswijze:**

Infrastructurele maatregelen op het hoofdwegennet (kunnen) leiden tot versterking van de bereikbaarheidsknelpunten bij de stadspoorten. Het is daarom beter om ieder geval eerst in beter verkeersmanagement te investeren alvorens in nieuwe infrastructuur.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Benutten, beïnvloeden en waar deze twee strategieën onvoldoende zijn ook bouwen is de strategische volgorde waarmee wij de bereikbaarheid willen waarborgen. Dit is ook de reden waarom wij in het kader van verkeers- en mobiliteitsmanagement een integraal maatregelenpakket willen inzetten voor de stadspoortenproblematiek in met name Tripool en Venlo.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

TLN regio Zuidoost**Zienswijze:**

TLN is teleurgesteld over de geringe aandacht voor concrete maatregelen die bijdragen aan de doelstellingen die betrekking hebben op het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg van de economische centra. Het goederenvervoer wordt geacht mee te liften met de maatregelen die worden getroffen voor de overige weggebruikers. TLN stelt een aantal maatregelen voor:

- medegebruik busbanen voor distributieverkeer;
- passeerplaatsen voor langzaam verkeer op regionale ontsluitingswegen;
- verkeerslichtenbeïnvloeding voor vrachtauto's (Tovergroen);
- opstelstroken voor vrachtverkeer bij toeridoseerinstallaties/VRI's.

Bij de inrichting van provinciale wegen dient voldoende rekening te worden gehouden met het vrachtverkeer (bijv. breedte rijstroken en rotondes, verkeersremmende obstakels, etc.)

De aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande terminals en ROC's leidt tot meer vrachtverkeer in de directe omgeving daarvan, hetgeen maatregelen vraagt voor de doorstroming.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het PVVP bevat juist veel maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid over de weg van de economische centra. Dit zijn wegenprojecten mede gericht op de doorstroming van het (vracht)verkeer, maar tevens projecten ten aanzien van openbaar vervoer, fietsverkeer, management en verkeersveiligheid. Al deze projecten dragen bij aan de bereikbaarheid van de economische centra, hetzij in rechtstreekse zin (wegenprojecten), hetzij in indirecte zin door personen- of goederenvervoer te verschuiven naar andere vervoermiddelen of tijdstippen. Door dit laatste komt er ruimte vrij voor het economische verkeer. De voorgestelde maatregelen zijn deels al in het PVVP opgenomen (bijv. passeerstroken voor langzaam verkeer/landbouwverkeer). Uw suggesties komen mogelijk aan bod bij de uitwerking van het verkeersmanagement.

Bij de inrichting van de provinciale wegen wordt ook rekening gehouden met het vrachtverkeer. Bij de uitwerking van het kwaliteitsnet goederenvervoer komt dit specifiek aan bod. Tegelijkertijd gelden er echter ook eisen vanuit bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer, waardoor het vrachtverkeer niet altijd absolute prioriteit kan krijgen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

TLN regio Zuidoost

Zienswijze:

De Provincie dient te streven naar het verbeteren van de bereikbaarheid van met name de economische centra. Die bereikbaarheid wordt negatief beïnvloedt door de groei van het wegverkeer. De Provincie mag zich niet beperken tot alleen het RVWN, ook wegen in beheer van gemeenten kunnen een essentiële rol spelen binnen het totale netwerk. De Provincie dient er voor zorg te dragen dat de gezamenlijke overheden (Rijk, Provincie en gemeenten) hun beschikbare financiële middelen zodanig inzetten dat de grootste knelpunten als eerste worden aangepakt. De weggebruiker dient centraal te staan. Deze reist van deur tot deur en maakt gebruik van verschillende wegen.

TLN is bereid om samen met de Provincie - en andere partners - een visie op het onderliggend wegennet uit te werken. EVO en TLN hebben hiervoor een instrument ontwikkeld; de Economische Wegwijzer.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Een van de hoofddoelen van het PVVP is bij te dragen aan het verbeteren van de economische bereikbaarheid van Limburg. De ontwikkeling van het wegverkeer speelt hierbij een rol. Wij hebben in onze wegvisie en netwerkbenadering steeds het volledige wegennet beschouwd dat van belang is. dat betreft met name het hoofdwegennet en het RVWN (waarvan ook een aantal gemeentelijke wegen deel uitmaakt). Daarbij stellen wij de reiziger centraal en hanteren we reistijden van-deur-tot-deur.

Wij nemen graag kennis van het door EVO en TLN ontwikkelde instrument.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

TLN regio Zuidoost

Zienswijze:

Aandacht wordt gevraagd voor het toenemend gebruik van stroomwegen en regionaal verbindende wegen door langzaam verkeer zoals landbouwverkeer, brommobielen e.d.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij hebben onze beleidsvisie over het gebruik van RVWN-wegen door landbouwverkeer en brommobielen beschreven in paragraaf 7.1 en 8.1.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

7.2. Langzaam verkeer

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Gemeente Roermond verzoekt de fietsverbinding door het Roerdal op de Roertunnel in Roermond op te nemen als ontbrekende fietsvoorziening in het provinciaal fietsroutenetwerk, zoals afgebeeld op pagina 70 van het ontwerp-PVVP.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het provinciaal fietsroutenetwerk is in 2005 door de Provincie via het RMO-overleg met de Limburgse gemeenten vastgesteld. Het vormt het Limburgbrede netwerk van de regionale fietsroutes voor directe (utilitaire) verbindingen tussen centra van gemeenten onderling, kernen binnen een gemeente met het gemeentecentrum en met fietsbestemmingen over de provinciegrenzen heen. Het provinciaal fietsroutenetwerk vormt samen met de gemeentelijke fietsroutenetwerken een handvat voor de samenwerking aan fietsinfrastructuur. De voorgestelde fietsverbinding over de Roer kan een maatschappelijk zinvolle verbinding zijn tussen de zuidwestelijke en de zuidoostelijke stadsdelen van Roermond. Deze fietsverbinding of -relatie tussen de stadsdelen past echter niet in het stelsel van het

provinciale fietsroutenetwerk, maar vormt daarop een aanvullende gemeentelijke dwarsverbinding. Zoals vele gemeentelijke fietsroutes, sluit de route aan op het provinciale fietsroutenetwerk, maar zal daarin niet worden opgenomen. De gemeente Roermond zal het initiatief moeten nemen om deze oost-west fietsverbinding over de Roer, deels over de Roertunnel A73, ten zuiden van Roermond te realiseren. Een dergelijk initiatief kan wel in aanmerking komen voor mogelijke provinciale steun binnen het beleid ter stimulering van gemeentelijke fietsinfrastructuur.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Heythuysen, Gemeente Haelen

Zienswijze:

De gemeenten Heythuysen en Haelen geven aan dat in 2005 een fietspad is aangelegd langs een deel van de Grathemerweg, waarbij in de kaart van het provinciaal fietsroutenetwerk in het ontwerp-PVVP nog aangegeven staat “ontbrekende fietsvoorziening”.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het provinciaal fietsroutenetwerk is in 2005 door de Provincie via het RMO-overleg met de Limburgse gemeenten vastgesteld. Het vormt het Limburgbrede netwerk van de regionale fietsroutes voor directe (utilitaire) verbindingen tussen centra van gemeenten onderling, kernen binnen een gemeente met het gemeentecentrum en met fietsbestemmingen over de provinciegrenzen heen. Het provinciaal fietsroutenetwerk vormt samen met de gemeentelijke fietsroutenetwerken een handvat voor de samenwerking aan fietsinfrastructuur. In 2007 zullen wij het initiatief nemen om in overleg met de Limburgse gemeenten het fietsroutenetwerk te actualiseren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het RMO Maastricht vraagt bij het stellen van prioriteiten voor fietsinfrastructuur om maatwerk en ook oog voor gemeentelijke fietsnetwerken, mede in het belang van het toerisme in het Heuvelland, en dat subsidiebudgetten hiervoor mogelijkheden moeten bieden. Daarnaast attenderen zij de Provincie op het samenwerkingsverband in het Heuvelland voor recreatieve routes via het VVV Routebureau en dat de gemeente Maastricht in 2007 een integraal fietsprogramma Fietsverkeersplan+ zal opstellen, zoals bedoeld in het ontwerp-PVVP.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het ontwerp-PVVP wordt extra beleidsinzet via brede integrale programma's voorgesteld voor de 4 grote Limburgse steden, bedoeld om in die grote steden bij te dragen aan de stedelijke bereikbaarheid. Aanvullende beleidsinzet, ook voor het fietsen, is daar dan ook nodig en kansrijk. Voor de overige gemeenten is ook een budget voorzien om hen te stimuleren, verbeterings- en veiligheidsmaatregelen te nemen op het gebied van fietsinfrastructuur. Daarnaast wordt er aanvullend verkeersveiligheidsbeleid met stimuleringsgelden voorgesteld, zoals in hoofdstukken 7.6 en 8.6 is beschreven. Met operationele samenwerking, gedragsmatige aanpak en duurzaam veilige weginrichting kan daar voor gemeenten ook voor fietsers verbetering worden bereikt. Dit is in het ontwerp-PVVP nader beschreven. Naast de genoemde mogelijkheden, erkennen wij ook in het ontwerp-PVVP, net als in het POL 2006, de toeristische en gebiedseigen kenmerken van het Heuvelland. Gebaseerd op de ervaringen met de stimuleringsregeling gemeentelijke fietsinfrastructuur van de afgelopen coalitieperiode (relatief weinig ingediende projecten), denken wij dat de er door de partijen in het Heuvelland meer dan voorheen ingezet zou kunnen worden op bereikbaarheidskeuzes voor verkeersveilige fietsvoorzieningen en dat de

mogelijkheden daartoe aanwezig, zinvol en kansrijk zijn. De mogelijkheden van het PVVP bieden ons inziens ruimte voor goede projecten die relatie hebben met het provinciaal beleid.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Weert

Zienswijze:

Gezien de vergelijkbare problematiek zou de stedelijke agglomeratie Weert/Nederweert graag participeren in de fietsstimuleringsprogramma's.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het ontwerp-PVVP wordt extra beleidsinzet via brede integrale programma's voorgesteld voor de 4 grote Limburgse steden, bedoeld om in die grote steden bij te dragen aan de stedelijke bereikbaarheid. In die stadsregio's knelt de stedelijke bereikbaarheid ook aan de randen, waardoor ook de regionale bereikbaarheid in het geding is. Daarnaast zijn deze stadsregio's vanwege de schaalgrootte en bebouwingsdichtheid, met vele relatief korte verplaatsingen en gebundelde stromen kansrijker om het fietsgebruik te verhogen. Met gericht en verantwoord extra fietsbeleid moet het voor die stadsregio's mogelijk zijn meer verplaatsingen te laten plaats vinden met de fiets. De problematiek in Weert/Nederweert is niet van dezelfde omvang en dus geen provinciale prioriteit.

Voor de overige gemeenten is ook een budget voorzien om hen te stimuleren, verbeterings- en veiligheidsmaatregelen te nemen op het gebied van fietsinfrastructuur. Daarnaast wordt er aanvullend verkeersveiligheidsbeleid voorgesteld, zoals in hoofdstukken 7.6 en 8.6 is beschreven. Met operationele samenwerking, gedragsmatige aanpak en duurzaam veilige weginrichting kan daar voor gemeenten ook voor fietsers verbetering worden bereikt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kreis Viersen

Zienswijze:

De Kreis Viersen attendeert op de gerealiseerde grensoverschrijdende fietsroutes in het kader van het Interreg-III project Grenzenlos Radfahren en de in dat kader gebouwde interactieve fietsrouteplanner en verzoekt de gerealiseerde fietsroutes op te nemen in het provinciaal fietsroutenetwerk.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het provinciaal fietsroutenetwerk is in 2005 door de Provincie via het RMO-overleg met de Limburgse gemeenten vastgesteld. Het vormt het Limburgbrede netwerk van de regionale fietsroutes voor directe (utilitaire) verbindingen tussen centra van gemeenten onderling, kernen binnen een gemeente met het gemeentecentrum en met fietsbestemmingen over de provinciegrenzen heen. Ook de relaties met Duitse bestemmingen maken hier dus onderdeel van uit. Het provinciaal fietsroutenetwerk vormt samen met de gemeentelijke fietsroutenetwerken een handvat voor de samenwerking aan fietsinfrastructuur. De grensoverschrijdende routes die in het kader van Grenzeloos Fietsen, met medewerking van de Provincie, zijn ontwikkeld zijn toeristische fietsroutes, met name rustig en aantrekkelijk gelegen. Voor een klein deel vallen routes samen en verder vullen de utilitaire en toeristische routes en fietsnetwerken elkaar aan. Wij zullen de toeristische routes niet opnemen in het provinciaal fietsroutenetwerk. Wel zullen wij de routes en de routeplanner opnemen in de informatie die vergaard en ter beschikking zal worden gesteld in het kader van de fietspromotie in Limburg, zoals die onderdeel uitmaakt van het beleid in het ontwerp-PVVP.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB

Zienswijze:

Met betrekking tot de bereikbaarheid per fiets moet er gekeken worden naar de belangrijkste werklocaties en de routes er naar toe.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het provinciaal fietsroutenetwerk is in 2005 door de Provincie via het RMO-overleg met de Limburgse gemeenten vastgesteld. Het vormt het Limburgbrede netwerk van de regionale fietsroutes voor directe (utilitaire) verbindingen tussen centra van gemeenten onderling, kernen binnen een gemeente met het gemeentecentrum en met fietsbestemmingen over de provinciegrenzen heen. Het provinciaal fietsroutenetwerk vormt samen met de gemeentelijke fietsroutenetwerken een handvat voor de samenwerking aan fietsinfrastructuur. Met het provinciale fietsroutenetwerk worden de belangrijkste regionale fietsrelaties voorzien en wordt een ruggengraat geboden voor de aanhaking van verdere en fijnmazigere gemeentelijke fietsroutes. Met dit samenstel van fietsnetwerken kan de bereikbaarheid van centra, kernen, openbaar vervoer overstappunten, scholen en ook de overige werklocaties geboden worden. Met de gemeenten wordt er gewerkt aan de verbetering van het voorzieningenniveau en de verkeersveiligheid van fietsers. Bij de prioritering van projecten en mogelijke middelen zal rekening gehouden worden met urgentie en mogelijkheden vanuit bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De bereikbaarheid van grotere industrieterreinen geven wij daarnaast aandacht via gebiedsgewijze mobiliteitsmanagementprojecten, waarin ook een rol is weggelegd voor bedrijven en hun werknemers voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en per fiets. Dit (duurzame) verkeersbeleid met de beschikbare instrumenten staat in het ontwerp-PVVP nader beschreven.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

7.3. Openbaar vervoer

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Aan kaartbeelden (inter)nationale en regionale OV-relaties toevoegen de door Roermond gewenste busverbinding van en naar Mönchengladbach.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Specifieke busverbindingen maken geen onderdeel uit van het PVVP. (Her)ijking van euregionale openbaar vervoerrelaties in de Euregio Maas-Rijn zal in 2007 zijn beslag krijgen in een in samenwerking met de euregionale partners op te stellen grensoverschrijdend openbaar vervoerplan. Wij stellen voor om in 2007 bij onze euregionale partners in de euregio grenzend aan Noord- en Midden-Limburg de behoefte te peilen om eveneens tot het opstellen van een dergelijk gezamenlijk plan te komen en dit bij voldoende positieve reacties ter hand te nemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Nieuwe tekst: (blz. 38, paragraaf Samenwerking, toevoegen)

“In dit kader is het wenselijk te bezien of in 2007 ook voor de euregio grenzend aan Noord- en Midden-Limburg een dergelijk initiatief kan worden gestart.”

Nieuwe tekst: (blz. 78, paragraaf Grensoverschrijdend openbaar vervoer, toevoegen)

“In 2007 zal de Provincie Limburg bij haar euregoniale partners in Noord- en Midden-Limburg de behoefte peilen om eveneens voor deze regio een grensoverschrijdend OV-plan te ontwikkelen.”

Gemeente Roermond, Gemeente Heythuysen, Gemeente Haelen

Zienswijze:

In het PVVP ontbreekt een concrete toezegging van de Provincie om in het kader van het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer eigen middelen ter beschikking te stellen ten gunste van de verbetering van de toegankelijkheid van openbaar vervoerhaltes op gemeentelijke wegen, opdat de Provinciale bijdrage aan Regiotaxi WVG op termijn lager zal uitvallen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een zaak die alle overheden en alle wegbeheerders aangaat. Naast de inmiddels met het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegane verplichting om te komen tot het versneld realiseren van een aantal toegankelijke openbaar vervoerhaltes hebben overheden en wegbeheerders zich in het verleden geconformeerd aan de uitgangspunten van het toegankelijk maken van openbaar vervoer. Dat dit gepaard gaat met de inzet van middelen is evident. Het gaat echter te ver om in het kader van het PVVP concrete toezeggingen te doen over de inzet van eigen Provinciale middelen ten behoeve van het toegankelijk maken van openbaar vervoerhaltes op gemeentelijke wegen.

Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg (en daarmee met de Regiotaxi) is een onderscheid gemaakt in enerzijds Regiotaxi-WVG en anderzijds Regiotaxi-OV. Gemeenten zijn opdrachtgever en verantwoordelijk voor Regiotaxi-WVG, de Provincie is opdrachtgever voor Regiotaxi-OV. Hoewel er sprake is van een gezamenlijke aanbesteding, is er in het opdrachtgeverschap een knip in verantwoordelijkheden aangebracht. Dat de Provincie middelen ter beschikking stelt aan gemeenten ten behoeve van het (laten) verrichten van Regiotaxi-WVG, is een misvatting.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Stein

Zienswijze:

Prijsbeleid wordt in het PVVP ingezet als sturingsinstrument. De OV-chipkaart biedt kansen om een actief prijsbeleid te voeren. Er moet voldoende oog zijn voor de concurrentiepositie van het openbaar vervoer en de beschikbaarheid ervan voor iedereen. Een doelgroepgerichte benadering is van belang, zodat niemand wegens prijsoverwegingen wordt uitgesloten.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De OV-chipkaart wordt niet zozeer ingezet als sturingsinstrument. De OV-chipkaart biedt zowel reiziger als vervoerbedrijf grote (gebruiks)voordelen, die de kwaliteit van het OV en daarmee het gebruik (kunnen) verhogen. Wij zullen geen specifieke op doelgroepen toegesneden tariefspolitiek gaan voeren. Indien een gemeente bepaalde doelgroepen op dit punt wil ondersteunen dan bestaan hiervoor de mogelijkheden.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Stein

Zienswijze:

Verzoek om de gemeente Stein in het grensoverschrijdend light rail concept (Spartacus) te positioneren en op te nemen in dit netwerk.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In de OV-visie is voorzien om de nieuwe Limburgse OV-concessie uit te kunnen bouwen met grensoverschrijdende verbindingen, bijvoorbeeld het Spartacusplan van De Lijn. In de Netwerkanalyse Zuid-Limburg is er voor gekozen om prioriteit te geven aan de spoorverbinding Hasselt – Maastricht.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Stein**Zienswijze:**

Stein vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van kleine kernen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij gaan er vooralsnog van uit dat met het basisvoorzieningsniveau zoals dat is vastgelegd in het Programma van Eisen en de aan Veolia verleende concessie een adequate invulling wordt gegeven aan de bereikbaarheid van kleine kernen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Stein**Zienswijze:**

Teneinde te voorkomen dat er op inrichtingsniveau hinder ontstaat voor openbaar vervoer is het wenselijk om gemeenten in een eerder stadium te betrekken bij de ontwikkeling van dienstregeling en lijnennet.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zoals in het ontwerp-PVVP op de pagina's 77 en 78 is vastgelegd, is ten aanzien van de doorontwikkeling van de dienstregeling een belangrijke adviesrol voor en inbreng van de vijf RMO-gebieden voorzien. Daarnaast zal Veolia deelnemen aan de RMO-overleggen en met gemeenten nadere afspraken maken over de werkwijze ten aanzien van (tijdelijke) wijzigingen in de dienstregeling.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Stein**Zienswijze:**

Inzet van meer milieuvriendelijke brandstoffen in het openbaar vervoer wordt ondersteund.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Veolia gaat hierbij verder dan de in de aanbesteding geformuleerde milieueisen..

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Parkstad Limburg**Zienswijze:**

Verzocht wordt om in het PVVP de Avantis-lijn op te nemen teneinde nadere afspraken met een aantal Europese instituten te kunnen maken over de realisatie van deze lijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Een mogelijke spoorverbinding van Aken via Avantis naar Kerkrade heeft onze aandacht. Na afronding van het daarvoor beoogde onderzoek zullen wij een nader standpunt innemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Parkstad Limburg**Zienswijze:**

Parkstad Limburg wil graag een bijdrage leveren aan het onderbouwen van nut en noodzaak van het realiseren van een passeerspoor in Landgraaf.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Te zijner tijd zullen wij samen met Parkstad invulling geven aan deze onderbouwing.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

In het PVVP is geen voldoende uitgewerkte strategie opgenomen om gedurende de concessieperiode tot verdere optimalisatie van de concessie (en de rol van gemeenten daarbij) te komen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In de OV-visie zijn wij op dit onderwerp ingegaan. Wij verwijzen naar de betreffende documenten.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Verzoek om te bezien of het mogelijk is aan de spoorlijn Maastricht – Heerlen – Kerkrade een aantal (kleinere) stations te realiseren die oproepgestuurd bediend worden en zijn voorzien van een P&R-terrein.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Er is voor ons op dit moment geen aanleiding om het aantal stations op de Heuvellandlijn uit te breiden, buiten de potentiële nieuwe haltes die zijn genoemd in het light railonderzoek en de actualisatie daarvan in het kader van de aanbesteding.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

De frequentieverhoging op de Heuvellandlijn heeft tot gevolg dat een aantal overwegen in het Heuvelland vaker zal sluiten met op zichzelf negatieve gevolgen voor de doorstroming van het autoverkeer op met name het RVWN. Gevraagd wordt om voor gebiedsontsluitingswegen (prioriteit 1) en erftoegangswegen (prioriteit 2) mee te denken in oplossingsmogelijkheden en deze ook financieel te ondersteunen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen geldt dat de verantwoordelijkheid voor de verkeersdoorstroming bij de gemeenten ligt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

De benoeming dat de spoorverbinding Hasselt – Maastricht de aandacht heeft is onvoldoende. Gevraagd wordt om op korte termijn afspraken te maken over de implementatie van light rail op de verbinding Hasselt – Maastricht.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zijn inmiddels met het vervoerbedrijf De Lijn in gesprek over de realisatie van deze spoorverbinding.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Aan de gemeente Eijsden is toegezegd dat uiterste inspanningen gericht op het realiseren van een duurzame treinverbinding Eijsden – Maastricht worden gedaan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Gezamenlijk met Veolia wordt in de komende twee jaar gezien of een bediening van Eijsden per spoor mogelijk is.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Weert

Zienswijze:

De gemeente Weert ziet mogelijkheden voor een OV-as richting Nederweert en verzoekt deze as op te nemen in het PVVP.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PVVP is de verbinding Weert – Nederweert al aangeduid als stadsgewestelijke relatie en als onderdeel van de bovenregionale busrelatie Weert – Venlo. Gelet op het feit dat Weert en Nederweert een relatief lage bebouwingsdichtheid kennen, verwachten wij op basis van huidige inzichten dat de in het PVVP opgenomen karakteristieken het hoogst haalbare zijn.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Eijsden

Zienswijze:

Verzocht wordt in het PVVP de concrete toezegging van het realiseren van een treinverbinding van en naar Eijsden vóór 1 januari 2009 op te nemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het kader van de door de gemeente Maastricht geïnitieerde proef van een snelle treinverbinding tussen Maastricht en Brussel en het daarmee vervallen van de stoptreindienst Maastricht – Luik is aan de gemeente Eijsden toegezegd dat wij ons maximaal zullen inspannen om na afloop van de proef een bediening van Eijsden per trein te realiseren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Vlaamse overheid

Zienswijze:

Het grensoverschrijdend openbaar (bus)vervoer van Vlaanderen naar Maastricht ondervindt op dit moment hinder van de doseerlichten op het RVWN-net in Maastricht. Het is van belang dat in het kader van het RVWN-net de doorstroming van het OV is gegarandeerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het plaatsen van doseerlichten op belangrijke toegangswegen naar Maastricht is een keuze van de gemeente Maastricht in het door haar gevoerde mobiliteitsbeleid. Met de Vlaamse overheid zijn wij van mening dat het grensoverschrijdend openbaar vervoer uit Vlaanderen naar Maastricht geen of ten minste zo min mogelijk hinder mag ondervinden van de doseerlichten. Gezamenlijk met de gemeente Maastricht zullen wij bezien of en zo ja, welke maatregelen genomen kunnen worden om de doorstroming van het openbaar vervoer uit Vlaanderen naar Maastricht te verbeteren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kreis Viersen

Zienswijze:

Een verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer (zowel per spoor als per bus) is ook in de Euregio Rijn-Maas-noord gewenst en zou onderling moeten worden afgestemd.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

(Her)ijking van euregionale openbaar vervoerrelaties in de Euregio Maas-Rijn zal in 2007 zijn beslag krijgen in een in samenwerking met de euregionale partners op te stellen grensoverschrijdend openbaar vervoerplan. Wij stellen voor om in 2007 bij onze euregionale partners in de euregio grenzend aan Noord- en Midden-Limburg de behoefte te peilen om tot het opstellen van een dergelijk gezamenlijk plan te komen en dit bij voldoende positieve reacties ter hand te nemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Zie tekstvoorstel hiervóór in deze paragraaf bij reactie Gemeente Roermond (1^e item).

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Verzocht wordt om op pagina 78 explicieter aan te geven dat het bij de verbinding Hasselt – Maastricht gaat om het Spartacus-plan. Uit de tekst kan worden opgemaakt dat aan de verbinding Heerlen – Aken meer prioriteit wordt gegeven dan aan de verbinding Maastricht – Hasselt. Is dit een juiste interpretatie?

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zullen de tekst in het ontwerp-PVVP op dit punt verduidelijken. Overigens geeft de volgorde waarin verbindingen worden genoemd wat ons betreft geen indicatie van de mate van prioriteit.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Oude tekst: (blz. 78)

“Voor de verbetering van de fysieke spoorinfrastructuur hebben momenteel de verbindingen Heerlen – Aken en Maastricht – Hasselt onze aandacht, die kunnen worden geïntegreerd met ons light railproject.”

Nieuwe tekst:

“Voor de verbetering van de fysieke spoorinfrastructuur hebben momenteel de verbindingen Heerlen – Aken en Maastricht – Hasselt (prioritaire verbinding in het Spartacus-plan) onze aandacht. In een HST-studie (HST-4i) worden alternatieven onderzocht voor de invulling van de verbinding Heerlen – Aken, in het Spartacus-plan hebben de Provincie Belgisch Limburg en vervoerbedrijf De Lijn een ambitieniveau vastgelegd ten aanzien van het ontwikkelen van een light railconcept in Belgisch Limburg. Voor beide verbindingen geldt, dat wij streven naar het ten minste interoperabel maken van de verschillende vervoersystemen en daar waar mogelijk te komen tot (technische) integratie van de systemen.”

Bezirksregierung Düsseldorf

Zienswijze:

Opgemerkt wordt, dat in het PVVP aan de spoorverbinding Venlo – Mönchengladbach geen verdere kwalificatie wordt gegeven in termen van mogelijkheden om deze verbinding te benutten als aansluiting op het Duitse HST-netwerk in Düsseldorf.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De Provincie Limburg neemt op dit moment deel aan de studie in het kader van HST Connect om te bezien op welke wijze een treinverbinding vanuit Eindhoven met Duitsland kan worden gerealiseerd.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Nieuwe tekst: (blz. 78, paragraaf Grensoverschrijdend openbaar vervoer, toevoegen)

“Voorts vinden wij dat ook de verbinding (Eindhoven →) Venlo – Roergebied een schakel is die, bij voldoende gebleken perspectief en potentieel, kan uitgroeien tot een verbinding waarmee de regio Eindhoven / Venlo wordt aangesloten op het Duitse HSL-net. Het resultaat van de in 2007 op te leveren HST-Connect studie naar deze verbinding en het resultaat van de onlangs gehouden aanbesteding van de RegionalExpress Venlo – Hamm zijn in grote mate bepalend voor de mogelijkheden en vooruitzichten voor de verdere ontwikkeling van deze verbinding.”

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB**Zienswijze:**

Verzoek om naast de aansluiting van Limburg op de HST-netwerken in Luik en Aken ook de aansluiting in Düsseldorf te benoemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De Provincie Limburg neemt op dit moment deel aan de studie in het kader van HST-Connect om te bezien op welke wijze een treinverbinding vanuit Eindhoven met Duitsland kan worden gerealiseerd. Omdat zowel het resultaat van deze studie op dit moment nog niet bekend is en er onlangs een aanbesteding heeft plaatsgevonden van de exploitatie van de spoorverbinding Venlo – Hamm, is er op dit moment onvoldoende zicht op concrete maatregelen op de betreffende verbinding. Dit bemoeilijkt het opnemen van maatregelen in het PVVP ten aanzien van verbeteringsvoorstellen voor deze verbinding. Dat neemt niet weg dat wij het belang van een verbinding vanuit de regio Eindhoven via Venlo richting Duitsland onderkennen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Zie tekstvoorstel hierboven bij reactie Bezirksregierung Düsseldorf

7.4. Goederenvervoer

Gemeente Roermond, Gemeente Heythuysen**Zienswijze:**

Volgens de gemeenten Roermond en Heythuysen staat op figuur 5 op bladzijde 84 van het Ontwerp-PVVP op het huidige tracé van de IJzeren Rijn vanuit de binnensteden van Roermond en Weert een stippellijn, waarmee waarschijnlijk een ontbrekende railverbinding wordt bedoeld. Het is genoegzaam bekend dat de regio Midden-Limburg tégen het reactiveren van het historische tracé is. Wij erkennen het recht van België om een spoorverbinding tussen Antwerpen en het Roergebied te realiseren, maar stellen u voor om in deze nota hiervoor niet nadrukkelijk het historische tracé aan te geven.

Ook ontbreekt op deze figuur 5 de provinciale ambitie om de spoorlijn Venlo – Nijmegen op te waarderen tot nog ontbrekende schakel in het kwaliteitsnet goederenvervoer met als functie zuidelijke aftakking van de Betuwelijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij hebben in het POL2006 onze positie en rol aangegeven. Het historische tracé van de IJzeren Rijn (zoals tot 1991 in gebruik geweest) is voor de volledigheid in figuur 5 Kwaliteitsnet goederenvervoer van het ontwerp-PVVP door middel van een stippellijn aangeduid.

Zie voor de spoorlijn Venlo – Nijmegen ons standpunt bij reactie Gemeente Roermond in paragraaf 8.3 en het bijbehorende wijzigingsvoorstel.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Weert**Zienswijze:**

De gemeente Weert geeft aan dat in het plan op meerdere plaatsen nadrukkelijk wordt aangegeven dat het historische tracé van de IJzeren Rijn onderdeel is van het infrastructuurnetwerk. Het is genoegzaam bekend dat de regio Midden-Limburg tegen het reactiveren van het *historische* tracé is. Wij erkennen het recht van België om een spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied te realiseren, maar stellen u voor om in deze nota hiervoor niet nadrukkelijk het historische tracé aan te geven, maar de verbinding indicatief aan te geven.

De gemeente Weert stelt voor om aan de tekst over de IJzeren Rijn toe te voegen dat er in Duitsland een bestuurlijke standpuntwijziging heeft plaatsgevonden, waardoor nu ook in opdracht van de Duitse overheid onderzoek wordt uitgevoerd naar alternatieve tracés, waaronder een nieuw tracé langs de in aanleg zijnde N280-Oost.

In België zijn er drie grensgemeenten die samen met de Nederlandse gemeenten uit de regio Weert actief willen meewerken aan een onderzoek naar alternatieve tracés in hun gemeenten.

Gouverneur Frissen heeft in oktober jl. aangegeven dat een tijdelijke ingebruikname via het huidige tracé niet kan. En hij deelt de zorg van de gemeentebesturen waar het gaat om veiligheid en leefbaarheid.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zie bovenstaand standpunt hierover, bij reactie Gemeente Roermond en Gemeente Heythuysen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Momenteel loopt een studie van Rijkswaterstaat t.a.v. de (on)mogelijkheden en effecten van brugverhogingen op de zuidelijke Maasroute. Het RMO Maastricht pleit voor terughoudendheid inzake voorkeursvarianten. Overigens kan men zich wel helemaal vinden in het uitgangspunt dat de 4-laagscontainervaart ten zuiden van Stein niet noodzakelijk is, mits vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maas geen ruimtelijke beperkingen m.b.t. risicocontouren oplevert. In die optiek kan de reservering van het Cabergkanaal dan vervallen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De studie is vrijwel afgerond. Op korte termijn zal er dus duidelijkheid zijn t.a.v. de doorvaarmogelijkheden op de Maas tussen Born en Ternaaien. Aan de hand van de nog te trekken conclusies zal een mogelijk verzoek tot opheffen van het Tractaat Cabergkanaal in gang worden gezet.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van Ontwerp-PVVP

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Ten aanzien van stedelijke distributie blijft het RMO Maastricht open staan voor kansrijke concepten teneinde dit te optimaliseren. Men zal hier vooralsnog niet zelf initiatieven voor ontwikkelen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor kennisgeving aangenomen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo

Zienswijze:

Voor een goed investeringsklimaat in de TTR is adequate uitvoering van het Goederenvervoerplan noodzakelijk. Alle modaliteiten (weg, water, rail) moeten hierbij betrokken worden, en vooral de water- en railterminals van Venlo. Deze terminals kunnen een belangrijke rol gaan vervullen om het verkeers- en vervoersysteem en wegennet te ontlasten.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PVVP en GVP zijn diverse zaken opgenomen ten aanzien van het goederenvervoer (zie o.a. de hoofdstukken 7 en 8 van het PVVP). Hierin spelen de Venlose terminals een belangrijke rol.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Provincie Belgisch Limburg

Zienswijze:

Er wordt op bladzijde 87 van het ontwerp-PVVP groot belang gehecht aan de spoorlijn Maastricht – Lanaken waarbij vanuit Nederlands Limburg primair wordt ingezet op goederenvervoer. Ook in het ontwerp-Goederenvervoerplan wordt op verschillende plaatsen gewezen op het belang hiervan. Ook wij onderschrijven dit belang in samenhang met de intenties van het Spartacus-plan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor kennisgeving aangenomen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Bezirksregierung Düsseldorf

Zienswijze:

De Bezirksregierung Düsseldorf hecht, vanwege een goede verbinding tussen enerzijds de mainports Rotterdam en Antwerpen en anderzijds de draaischijven Duisburg en Keulen, groot belang aan de volgende vier oost-west spoorlijnen: de Betuwelijn, de Montzenlijn, de Brabantlijn en de IJzeren Rijn. Voor de aansluiting van het traject Venlo – Nijmegen op de Betuweroute zet men in op tweesporigheid en elektrificatie van het traject Venlo – Nijmegen.

Tevens dringt men aan op reactivering van de IJzeren Rijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het traject Venlo – Nijmegen zou om te kunnen fungeren als Zuidtak van de Betuwelijn verdubbeld en geëlektrificeerd moeten worden. Dit is op middellange termijn niet haalbaar, maar blijft wel het provinciale streven voor de toekomst (zie bladzijde 87 ontwerp-PVVP). Zie ook ons standpunt bij reactie Gemeente Roermond in paragraaf 8.3 en het bijbehorende wijzigingsvoorstel.

Ten aanzien van de IJzeren Rijn stellen wij dat besluitvorming ligt op het niveau van de Rijksoverheid. Limburg maakt zich sterk voor een verantwoorde inpassing m.b.t. ruimte, veiligheid, natuur en logistiek.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP

Zienswijze:

V&W vraagt aandacht voor reservering van voldoende ruimte voor capaciteitsuitbreiding van bestaande (container)terminals en bemiddeling door de Provincie bij het doorlopen van vergunningprocedures.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij zijn van mening dat de bestaande containerterminals voldoende ruimte moeten hebben om rendabel te kunnen functioneren. In voorkomende gevallen wensen wij dan ook in de initiatieffase van

capaciteitsuitbreiding van (container)terminals te worden geïnformeerd en/of betrokken. Rekening houdend met het geschetste goederenvervoerbeleid zullen wij bij het doorlopen van de vereiste vergunningprocedures onze bijdrage verlenen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP

Zienswijze:

V&W constateert dat er blijkbaar momenteel m.b.t. stedelijke distributie geen problemen in de onderlinge afstemming van venstertijden spelen. Mocht daar in de toekomst sprake van zijn dan zou de Provincie een coördinerende rol kunnen vervullen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Een coördinerende rol van de Provincie zou inderdaad denkbaar zijn, maar deze komt pas in beeld wanneer betrokken partijen niet in staat blijken te zijn een geconstateerde problematiek op te lossen. Vooralsnog is daar geen sprake van.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

TLN regio Zuidoost

Zienswijze:

Het is verwarrend of de N280-west wel of niet tot het kwaliteitsnet goederenvervoer behoort. De kaarten in PVVP (blz. 84) en bijlagenrapport (blz. 92) zijn niet eensluidend. TLN is van mening dat de N280-west wel tot het kwaliteitsnet goederenvervoer moet behoren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De kaart op blz. 84 van het ontwerp-PVVP is mogelijk niet duidelijk genoeg. De N280-west maakt geen deel uit van het kwaliteitsnet goederenvervoer.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Verbetering kaart 5 op blz. 84 (zie ook wijzigingsvoorstel in hoofdstuk 11).

7.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het RMO Maastricht verzoekt in het ontwerp-PVVP en de uitvoeringsagenda expliciet aandacht te schenken aan de bereikbaarheid van Valkenburg en het Heuvelland voor toeristisch-recreatief verkeer.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor de bereikbaarheid van Valkenburg heeft de Provincie al bijdragen verleend aan de dynamische parkeerbewegwijzering in Valkenburg en vanuit het project "Heuvelland, samen natuurlijk bereikbaar!" wordt een bijdrage geleverd aan het onderzoek naar de completering van de aansluiting A79-Beekstraat met een afrit vanuit de richting Heerlen. Daarvoor loopt op dit moment een bredere verkeersstudie, waarbij gemeente, Provincie en Rijk zijn betrokken, naar de aard en zwaarte van de toeristische bereikbaarheid via de diverse wegen langs, door en in Valkenburg. De studie moet uitwijzen welke specifieke problemen en belangen daarmee gemoeid zijn. Besluitvorming op basis van de studie kan aanleiding zijn om maatregelen daarvoor op een regionale of provinciale agenda te plaatsen. Ook daar zullen we als Provincie indien nodig ondersteuning aan geven.

Voor het toeristisch-recreatieve verkeer in het Heuvelland loopt momenteel (halverwege de uitvoeringstermijn van het uitvoeringsprogramma "Heuvelland, samen natuurlijk bereikbaar!") een

monitoringstraject om de stand van zaken van de diverse gesubsidieerde uitvoeringsprojecten in beeld te brengen. Daarmee kan een tussenbalans worden opgemaakt. Voor eindconclusies over resultaten en effecten is het ons inziens te vroeg. Wij denken voorlopig voldoende vooruit te kunnen met de lopende projecten en overige verkeersinvesteringen in het Heuvelland. De uitvoering daarvan verdient onze aandacht en die van de betrokken partijen in het Heuvelland. We onderkennen daarbij de waarde van het kwantificeren van de toeristische bereikbaarheid en zullen daarover afspraken maken met de betrokken partijen tijdens het monitoringstraject.

Wij verwijzen verder naar de noties in het ontwerp-PVVP op pagina's 24 (Trends en ontwikkelingen) en 56 (Toekomstige bereikbaarheid via de weg), waarmee we juist de toenemende sociaal-economische factor van het vrijetijdsverkeer bij mobiliteitsafwegingen (analyses, projectdefinities en prioriteit) onderkennen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Weert

Zienswijze:

De gemeente Weert wil graag participeren in de provinciale aanpak voor de stedelijke agglomeraties inzake transferia en dynamisch verkeersmanagement (DVM). Tevens willen zij meer aandacht voor de rol van de route gevaarlijke stoffen in relatie tot de veiligheid.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Vanwege de geconstateerde (toekomstige) knelpuntlocaties, waaronder de A2 Weert – Eindhoven, wordt gekozen voor het opwaarderen of nieuw aanleggen van transferia en het inzetten van DVM om zodoende de afwikkelingskwaliteit van de knelpunten te verbeteren. Deze keuze wordt onder andere bepaald door de belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties van het verkeer (bijvoorbeeld centrum Weert) dat gebruik maakt van de A2 Weert – Eindhoven. Maatregelen ten behoeve van het oplossen van deze regionale bereikbaarheidsproblematiek zal de Provincie in overleg met de gemeente gaan organiseren. De hoofdzakelijk binnenstedelijke bereikbaarheidsproblematiek van de gemeente Weert is niet van dien aard dat het eenzelfde aanpak rechtvaardigt als van de Tripool-steden en Venlo. In verband met de verwevenheid van de wegenstructuur in deze steden is de regionale bereikbaarheidsproblematiek hier prioritair.

De routing gevaarlijke stoffen zal afgestemd worden met het nog nader te ontwikkelen kwaliteitsnet goederenvervoer. Verkeersveiligheid en externe veiligheid zijn hierbij belangrijke randvoorwaarden. In het hoofdstuk goederenvervoer (paragraaf 7.4) staan deze voorkeursverbindingen in hoofdlijnen al op kaart aangegeven.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

TLN regio Zuidoost

Zienswijze:

TLN adviseert de Provincie om in overleg met andere overheden en partijen een kwaliteitslag te maken op het gebied van verkeersinformatie. Het opnemen van wegwerkzaamheden en omleidingen in de verkeersinformatie zorgt voor goede informatie.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij delen de mening van TLN en beschrijven daarom in het PVVP de mogelijkheden van ICT en reisinformatie. Bovendien geven we aan dat in het kader van dynamisch verkeersmanagement (DVM) real-time informatie over het gebruik van het netwerk nodig is om te kunnen beoordelen of en hoe geleiding van het verkeer mogelijk is. Daarbij is inzicht in geplande netwerkbelemmeringen zoals wegwerkzaamheden en evenementen belangrijk. De wegbeheerders in de regio Roermond, Venlo en Sittard-Geleen voeren nu al overleg om deze geplande netwerkbelemmeringen beter op elkaar af te

stemmen. Dit willen we uitbreiden naar alle congestiegevoelige gebieden, waarbij overleg over de provinciegrenzen heen noodzakelijk is. We willen daarbij een (afstemmings)instrument ontwikkelen wat als basis kan dienen voor de verkeersinformatie.

In het kader van verkeersinformatie richten wij ons ook naar de huidige rolverdeling tussen de overheid en marktpartijen/service-providers. De inwinning van real-time informatie gaan we in de komende periode in het kader van dynamisch verkeersmanagement gebiedsgericht opzetten. Afhankelijk van de gekozen DVM-toepassing wordt de weggebruiker via wegkantsystemen geïnformeerd over de toestand van de weg. De ingewonnen real-time informatie in deze gebieden wordt tevens ter beschikking gesteld aan de markt/service-providers ten behoeve van de (in-car) verkeersinformatie. Wij haken aan bij de diverse marktinitiatieven op het gebied van verkeersinformatie.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

7.6. Verkeersveiligheid

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Graag zouden we bij het aspect 'Aanpak handhaving' uw visie op het opstellen van bestuurlijke boetes zien opgenomen.

Standpunt GS:

In de paragraaf strategie staat onze zienswijze geformuleerd. De convenantafspraken, waaronder ook subjectieve handhaving valt, stellen de wegbeheerder in staat om samen met de politie afspraken te maken over handhaving in situaties waarin handhaving als onderdeel van de integrale aanpak, zoals bedoeld in de verkeersarrangementen, wenselijk wordt geacht. Bestuurlijke boetes voor parkeren valt buiten het bestek van dit PVVP en blijft daarom het domein van de gemeenten.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo

Zienswijze:

In Venlo valt bijna het dubbele aantal ernstige verkeersslachtoffers ten opzichte van de rest van Limburg. Er moet een voortvarende aanpak worden gevolgd, die bestaat uit het hele scala van infrastructuur (preventief en reactief), handhaving, voorlichting en educatie. Verkeersveiligheid moet een speerpunt blijven, met daarbij speciale aandacht voor de verkeersonveiligheid in Venlo.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De beduidend slechtere situatie van de verkeersveiligheid in Limburg-Noord is gemarkeerd in paragraaf 7.6. Bij de prioritering, uitwerking en uitvoering van maatregelen zal hiermee rekening worden gehouden.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

7.7. Luchthavens en technische infrastructuur

7.7.1. Luchthavens

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB

Zienswijze:

Het is opmerkelijk dat er geen specifieke ontwikkelingswensen t.a.v. een mobiliteitsfunctie van Maastricht Aachen Airport (MAA) in het PVVP zijn opgenomen. Luchthaven Weeze is voor de hele regio van belang, in het bijzonder voor Greenport Venlo. Naast MAA en Weeze zou ook aandacht moeten worden besteed aan de rol van Bierset, zoals wel in het Goederenvervoerplan is gedaan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De visie ten aanzien van MAA is al in het POL2006 vastgelegd en is daarmee niet nieuw. In het PVVP is daarom alleen ingegaan op de wenselijke goede bereikbaarheid van MAA. De luchthaven Weeze kan inderdaad voor geheel Noord- en Midden-Limburg van belang zijn, in het bijzonder voor Greenport Venlo. Ten aanzien van personenvervoer is de luchthaven van Düsseldorf echter veel belangrijker. Wij zijn het met inspreker eens dat er in het ontwerp-PVVP aandacht moet worden aan de luchthaven Bierset.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Nieuwe tekst: (blz. 102, toevoegen)

“Voor logistieke dienstverlening is, naast het logistiek knooppunt Luik (‘Liège Trilogiport’), de luchthaven van Luik (Bierset) van groot belang. In Luik doen zich momenteel grote ontwikkelingen voor. Luik heeft de potentie om uit te groeien tot een zeer belangrijk knooppunt. Bierset is, samen met Maastricht Aachen Airport en in mindere mate ook Eindhoven Airport en Airport Weeze, voor de afhandeling van luchtvracht van belang, naast de grote luchthavens zoals Schiphol, Brussel, Düsseldorf en Keulen.”

Oude tekst:

De luchthaven Weeze/Niederrhein kan van betekenis zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo.

Nieuwe tekst:

De luchthaven Weeze/Niederrhein kan voor geheel Noord- en Midden-Limburg van belang zijn, in het bijzonder voor Greenport Venlo.

7.7.2. Technische infrastructuur

Geen reacties.

7.8. Mobiliteit en ruimtelijke ordening

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Kan de Provincie aangeven op welke wijze zij steun wil verlenen indien de totstandkoming van regionaal afgestemd parkeerbeleid niet van de grond komt?

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Deze ondersteuning zal naar alle waarschijnlijk afhankelijk zijn van de aard van de regionale problematiek en de urgentie van een oplossing. Dit kan variëren van het voeren van gezamenlijk overleg over standpunten en meedenken over oplossingen, het (gezamenlijk) laten onderzoeken van mogelijkheden, tot het geven van aanwijzingen. Het laatste zal alleen een uiterst middel zijn, waar onze voorkeur niet naar uitgaat.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Stein**Zienswijze:**

Ten aanzien van de koppeling tussen gebiedsontwikkeling en mobiliteitsconsequenties lijkt het de gemeente Stein wenselijk om in nieuwe infrastructurele projecten, zoals de oostelijke randweg, meerdere partijen te laten participeren. De lasten dienen te worden verdeeld over de partijen die bij de nieuwe voorziening baat hebben.

Er wordt verder aandacht gevraagd voor de voorgenomen ontsluiting rond Graetheide en de eventuele consequenties hiervan voor de oostelijke randweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het ontwerp-PVVP is specifiek bedoeld dat aanleg van nieuwe infrastructuur *als direct gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling* ten laste zou moeten komen van deze ontwikkeling. Daarmee worden de lasten inderdaad verdeeld over de partijen die er baat bij hebben.

Ten aanzien van de gebiedsontwikkeling en daaruit voortvloeiende wegontsluiting van Graetheide zijn nog geen concrete ideeën voorhanden. Een eventueel effect hiervan op de oostelijke randweg is dus ook nog niet te geven.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DGP**Zienswijze:**

Bij de uitwerking van de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en het verkeers- en vervoerssysteem lijkt de beschikbare capaciteit op de bestaande wegen- en OV-structuren eenzijdig leidend te zijn voor stedelijke ontwikkeling. De Nota Ruimte gaat juist uit van onderlinge en wederkerige afstemming.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij bedoelen in het PVVP dezelfde wederkerige relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en het verkeers- en vervoerssysteem aan te geven als in de Nota Ruimte is aangegeven. In ons streven om terughoudend te zijn in de aanleg van nieuwe infrastructuur en in eerste instantie vooral te proberen dat wat we al hebben optimaal te benutten, hebben we wellicht wat sterk benadrukt om bij ruimtelijke ontwikkelingen bij voorkeur eerst uit te gaan van bestaande infrastructuur en OV-netwerken en de potenties van (bestaande) knooppunten. Er zal echter van geval tot geval steeds een afweging worden gemaakt tussen de ruimtelijke en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context en de mogelijkheden van de bestaande (infra)structuren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB**Zienswijze:**

Parkeren wordt ten onrechte alleen als prijsinstrument neergezet. De aantrekkelijkheid van een binnenstad voor de consument wordt in grote mate bepaald door de mate waarin voldoende en betaalbaar

parkeren beschikbaar is. Prijsdifferentiatie en verwijssystemen verbeteren de bereikbaarheid. Parkeren moet als integraal onderdeel worden bekeken.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De tekst is op dit punt inderdaad wat verwarrend. Uit het brede tekstverband is echter op te maken dat parkeren bedoeld is als integraal sturingsinstrument door middel van o.a. tariefdifferentiatie en verwijssystemen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Oude tekst (blz. 106):

Het hanteren van dit prijsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek.

Nieuwe tekst:

Het hanteren van dit beïnvloedingsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek.

8. Uitvoeringsprogramma

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

De stap van ambities en strategie naar uitvoeringsprogramma is in veel gevallen groot en onvoldoende helder. Verzocht wordt samen met de Tripool-gemeenten het uitvoeringsprogramma te concretiseren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Alle projecten, actiepunten of programma's van hoofdstuk 8 corresponderen rechtstreeks met de zaken die in hoofdstuk 7 bij ambities en strategie zijn vermeld. Zij vormen een directe vertaling daarvan naar onze prioriteiten in de komende 4-8 jaar. In het kader van de Netwerkanalyse Zuid-Limburg is met de minister afgesproken om op korte termijn voor dit gebied een samenwerkingsagenda op te stellen. Hierin kunnen PVVP-projecten nader worden geconcretiseerd.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Weert

Zienswijze:

De stap naar de oplossingsstrategieën is te snel.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Alle projecten, actiepunten of programma's van hoofdstuk 8 corresponderen rechtstreeks met zaken in hoofdstuk 7 die bij de ambities en strategie zijn vermeld. Zij vormen een directe vertaling daarvan naar onze prioriteiten in de komende 4-8 jaar.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Parkstad Limburg

Zienswijze:

Ook projecten waarover bindende afspraken zijn gemaakt zouden in het PVVP uitdrukkelijk vermeld moeten worden. Voor Parkstad Limburg gaat het dan om de Binnen- en Buitenring, de aansluitingen Beersdalweg en Imstenraderweg, de verknoping van A76/A79 en van Buitenring/A76. Het is nodig de definitie van "Light rail Zuid-Limburg" te preciseren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De genoemde projecten zijn niet in het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 8) opgenomen, omdat we daar specifiek in beeld willen brengen welke projecten, activiteiten en programma's nog extra nodig zijn, buiten de lopende zaken, en wat hiervan de (financiële) implicaties zijn. De projecten zijn eerder in het PVVP en/of de Netwerkanalyse Zuid-Limburg als lopende projecten benoemd.

Onder "Light rail Zuid-Limburg" wordt verstaan het oorspronkelijke MIT-project voor de spoorverbinding Maastricht – Heerlen – Kerkrade.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeente Venlo

Zienswijze:

In het uitvoeringsprogramma zijn de belangrijke verbeterings- en investeringsprojecten gegeven. Op dit moment ontbreekt een volledig overzicht van alle projecten, wat voor gemeenten een belangrijk beleidsinstrument is om hun beleidsagenda's en planningen op af te kunnen stemmen.

Regionale samenwerking wordt steeds belangrijker, omdat bereikbaarheidsproblemen alleen kunnen worden opgelost door samenwerking tussen de diverse overheden en eventueel grensregio's. De gemeente Venlo herkent deze samenwerking nog in onvoldoende mate in de nota's. De benodigde middelen voor een adequate samenwerking zijn niet opgenomen in het financiële kader.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Hoofdstuk 8 geeft een zo volledig mogelijk beeld van de benodigde maatregelen en programma's. Een aantal hiervan zal nader moeten worden uitgewerkt en zal o.a. in de jaarlijkse bestedingsplannen BDU meer in detail naar voren komen.

In hoofdstuk 6 hebben wij het belang van de regionale samenwerking aangegeven. In hoofdstuk 8 is dit terug te zien in het aantal projecten dat met meerdere partijen zal moeten worden gerealiseerd. De middelen voor samenwerking zijn hierin versleuteld en niet apart zichtbaar gemaakt.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

8.1. Wegverkeer

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Inrichting van de N280-west als regionale stroomweg met een ruimte-reservering voor mogelijke 2x2 uitbouw en een gefaseerde uitvoering vanaf 2009 i.p.v. na 2011.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor de aanpassing van N280-west loopt nog een onderzoek en overleg met de betrokken gemeenten. Daarom kunnen wij nu nog geen exacte planning maken. Gezien de verwachte doorlooptijden van besluitvorming (w.o. tracé-mer) is uitvoering in 2009 niet haalbaar.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp PVVP.

Kreis Viersen

Zienswijze:

Kreis Viersen vraagt om de afwikkeling van het goederenvervoer per spoor meer op de voorgrond te plaatsen in relatie tot de verbreding van de A67.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het goederenvervoerbeleid richt zich op een duurzame afhandeling van goederenstromen via de drie pijlers multimodaal vervoer, infrastructuur en logistieke organisatie. Doelstelling is o.a. een aanzienlijke modal shift naar water- en spoorwegen. Dit is in paragraaf 7.4 weergegeven.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB

Zienswijze:

De KvK's zouden willen bezien in hoeverre zij een rol zouden kunnen spelen in de MIT-verkenning ter onderbouwing van de gewenste uitbreiding van de A67.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Te zijner tijd zal hierover contact worden opgenomen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

8.2. Langzaam verkeer

Gemeente Roermond**Zienswijze:**

Het is de gemeente Roermond niet duidelijk waarom er alleen apart budget wordt vrijgemaakt voor stimulans van het fietsgebruik in de 4 grote Limburgse steden, daar de aangegeven gevaarlijke oversteeklocaties op het provinciale fietsroutenetwerk daar vooral buiten liggen en ook buiten die 4 steden veel schoolgaande fietsers onderweg zijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het klopt niet dat er alleen budget wordt voorgesteld voor de 4 grote Limburgse steden, maar wel extra budget ten opzichte van de overige Limburgse gemeenten. In het ontwerp-PVVP wordt ook duidelijk gemaakt dat naast het Limburgbrede fietsbeleid, dit extra budget bedoeld is om in die grote steden bij te dragen aan de stedelijke bereikbaarheid. Aanvullende beleidsinzet, ook voor het fietsen, is daar dan ook nodig en kansrijk. Voor de overige gemeenten is ook een budget voorzien om hen te stimuleren, verbeterings- en veiligheidsmaatregelen te nemen op het gebied van fietsinfrastructuur. Daarnaast wordt er aanvullend verkeersveiligheidsbeleid met stimuleringsgelden voorgesteld, zoals in hoofdstukken 7.6 en 8.6 is beschreven. Met operationele samenwerking, gedragsmatige aanpak en duurzaam veilige weginrichting kan daar voor gemeenten ook voor fietsers verbetering worden bereikt. Dit is in het ontwerp-PVVP nader beschreven.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

Gemeenten RMO Maastricht**Zienswijze:**

Het is het RMO Maastricht niet duidelijk waarom er alleen apart budget wordt vrijgemaakt voor stimulans van het fietsgebruik in de 4 grote Limburgse steden en hun agglomeraties, daar er met name in het Heuvelland vele ontbrekende fietsvoorzieningen in het provinciale fietsroutenetwerk zijn en het verbeteren van fietsnetwerken in het Heuvelland ook voor toeristen en recreanten bijdraagt aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het klopt niet dat er alleen budget wordt voorgesteld voor de 4 grote Limburgse steden, maar wel extra budget ten opzichte van de overige Limburgse gemeenten. In het ontwerp-PVVP wordt ook duidelijk gemaakt dat naast het Limburgbrede fietsbeleid, dit extra budget bedoeld is om in die grote steden bij te dragen aan de stedelijke bereikbaarheid. Aanvullende beleidsinzet, ook voor het fietsen, is daar dan ook nodig en kansrijk. Voor de overige gemeenten is ook een budget voorzien om hen te stimuleren, verbeterings- en veiligheidsmaatregelen te nemen op het gebied van fietsinfrastructuur. Daarnaast wordt er aanvullend verkeersveiligheidsbeleid met stimuleringsgelden voorgesteld, zoals in hoofdstukken 7.6 en 8.6 is beschreven. Met operationele samenwerking, gedragsmatige aanpak en duurzaam veilige weginrichting kan daar voor gemeenten ook voor fietsers verbetering worden bereikt. Dit is in het ontwerp-PVVP nader beschreven. Naast de genoemde mogelijkheden, erkennen wij ook in het ontwerp-PVVP, net als in het POL 2006, de toeristische en gebiedseigen kenmerken van het Heuvelland. Gebaseerd op de ervaringen met de stimuleringsregeling gemeentelijke fietsinfrastructuur van de afgelopen coalitieperiode

(relatief weinig ingediende projecten), denken wij dat de er door de partijen in het Heuvelland meer dan voorheen ingezet zou kunnen worden op bereikbaarheidskeuzes voor verkeersveilige fietsvoorzieningen en dat de mogelijkheden daartoe aanwezig, zinvol en kansrijk zijn. De mogelijkheden van het PVVP bieden ons inziens ruimte voor goede projecten die relatie hebben met het provinciaal beleid.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

8.3. Openbaar vervoer

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Concrete maatregelen ten aanzien van het infrastructureel aanpassen van de spoorlijn Roermond – Nijmegen (om daarmee de betrouwbaarheid van de exploitatie te vergroten) zijn in dit PVVP niet opgenomen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het belang en de behoefte om te komen tot een hogere betrouwbaarheid van de exploitatie van de Maaslijn onderschrijven wij. Gelet op de enorme investering die een volledige spoorverdubbeling met zich meebrengt, achten wij het zinvol om te bezien met welke maatregelen op logische plaatsen op het traject de betrouwbaarheid kan worden vergroot. Gezamenlijk met Veolia wordt, vooruitlopend op de inzet van de nieuwe voertuigen op de Maaslijn, hier een onderzoek naar uitgevoerd. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek, de daarvoor benodigde investeringen en het verkrijgen van dekking voor deze investeringen kunnen in de toekomst maatregelen worden getroffen.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Wij stellen voor het ontwerp-PVVP als volgt te wijzigen:

Nieuwe tekst: (aanvulling blz. 115, bij Betrouwbaar OV)

“Gezamenlijk met Veolia Transport zal in 2007 worden bezien welke (beperkte) infrastructurele maatregelen op de Maaslijn wenselijk en noodzakelijk zijn om met de inzet van het nieuwe treinmaterieel vanaf 2008 een grotere betrouwbaarheid van de dienstuitvoering te kunnen realiseren.

De kosten van eventueel te nemen maatregelen zijn op dit moment onbekend.”

8.4. Goederenvervoer

Geen reacties.

8.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Gemeente Roermond

Zienswijze:

Gemeente Roermond verzoekt om een breder overleg dan alleen met de 4 grote steden als het gaat om de opwaardering van bestaande carpoollocaties en de plaatsbepaling van nieuwe carpoollocaties.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Met de vier grote steden en de gemeenten gelegen in de knelpuntlocaties A67/A73, A2 Weert – Eindhoven en A2 Maasbracht – Geleen worden waar nodig bestaande carpoollocaties opgewaardeerd en

nieuwe gerealiseerd. De keuze voor een op te waarderen of nieuw te realiseren locatie wordt vooral bepaald door de belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties van het verkeer dat gebruik maakt van deze congestiegevoelige verbindingen. Het is dan goed mogelijk dat kansrijke locaties zich bevinden buiten de vier grote steden en knelpuntlocaties. Met de desbetreffende gemeenten worden dan uiteraard overleg gevoerd bij de bepaling van de locaties.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

8.6. Verkeersveiligheid

Gemeenten RMO Maastricht

Zienswijze:

Het RMO Maastricht vraagt een bijdrage per inwoneraantal voor het Verkeersveiligheidsproject Heuvelland.

Standpunt GS:

Samenwerking én uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten op RMO-niveau zijn belangrijk om invulling te kunnen geven aan regionale accenten (vanuit speerpuntanalyses) én omdat de regionale afweging van maatregelen om effectiviteitoverwegingen vaak het meest zinvol is. Deze insteek is ook vastgelegd in het ontwerp-PVVP (zie o.a. blz. 39). In het PVVP-beleid is verder voorzien om de RMO-samenwerking via BDU én jaarplannen ROVL te ondersteunen. Het ROVL heeft in het huidige MUP de strategie om deze regionale inspanningen te ondersteunen en zal dat in de toekomst blijven doen, mits de rol van RMO-coördinator voldoende is ingevuld door de RMO-gemeenten en ook is geformaliseerd. Uit de reactie in brieven blijkt dat de grootste gemeente in het RMO Maastricht 'bekijkt in hoeverre zij hierin kan participeren' en dat daarmee aan een belangrijke randvoorwaarde nog niet is voldaan. Daarnaast ligt het niet in de aard van de BDU en het jaarlijkse BDU-bestedingsplan om (structurele) bijdrage te leveren.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP

9. Financieel kader

Gemeente Venlo

Zienswijze:

In hoofdstuk 9 ontbreken de middelen die resteren na volledige realisatie van de A73, A74, N280 en N293. Aan welke verkeersprojecten in Noord- en Midden Limburg worden deze middelen besteed? Venlo gaat ervan uit dat de Provincie zich sterk maakt voor het 'terugsluizen' van de financiële middelen naar de regio Noord- en Midden-Limburg.

Binnen het gehele scala van PVVP-taken is een aantal taken weggelegd voor de gemeenten. Door de beperkte BDU-middelen voor verkeer kunnen de gemeenten deze taken echter niet naar behoren invullen. Hierdoor staat de samenwerking tussen de Provincie en de regio zwaar onder druk. Venlo pleit voor een uitbreiding van de BDU-middelen met eigen financiële middelen, die verdeeld worden op basis van optredende verkeersproblemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In oktober 2006 zijn met de minister afspraken gemaakt over de inzet van de aanbestedingsmeevaller A73. Over een bedrag van € 23 miljoen is afgesproken: "De Provincie Limburg zal, in samenspraak met de gemeenten Roermond, Venlo en de leden van het bestuurlijk Regionaal Overleg, met een voorstel komen over de inzet van deze gelden.". Dit voorstel is nog niet gereed, dus kan in het PVVP nog niet worden aangegeven aan welke projecten dit geld zal worden besteed. Ook is afgesproken dat dit geld wordt besteed aan "aanvullende infrastructurele voorzieningen die een directe relatie hebben met de projecten A73, A74, de N293 (oost tangent) en de N280-oost". Toekomstige meevallers zullen in eerste instantie worden gericht op de rijkswegen rond Venlo.

Door de beperkte BDU-middelen moet in de komende jaren scherp worden geprioriteerd op doelgerichte maatregelen en projecten. Het PVVP is daarvoor het kader. Wij zullen Provinciale Staten verzoeken om in het kader van het nieuwe coalitieakkoord extra middelen in te zetten voor de realisatie van het PVVP.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

TLN regio Zuidoost

Zienswijze:

In hoofdstuk 9 is aandacht voor financiële bronnen voor de uitvoering van het PVVP, maar er ontbreekt een duidelijke financiële onderbouwing. Niet duidelijk is hoeveel geld er nodig is om projecten te realiseren en op welke termijn de uitvoering haalbaar is. TLN pleit voor een specifiek Limburgs MIT, naar analogie van het landelijke MIT.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Van de projecten die we als Provincie zelf willen uitvoeren hebben we de kosten zoveel mogelijk bepaald of ingeschat. Van een aantal overige projecten, waarvan het initiatief en vaak ook de financiering bij anderen ligt, is nog niet altijd duidelijk wat ze gaan kosten. Wel is steeds aangegeven welke bijdrage wij zouden kunnen leveren. Daarmee is onze bijdrage aan alle maatregelen in het PVVP bepaald. Er bestaat al het Meerjaren Infrastructuur Programma (MIP) met alle provinciale wegenprojecten, dat een onderdeel van onze begroting is. Daarnaast wordt er (verplicht) jaarlijks met de gemeenten een BDU-bestedingsplan opgesteld voor de financiële planning en onderbouwing van regionale infrastructuurprojecten. Nog een extra programmaoverzicht heeft naar onze mening geen toegevoegde waarde.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

10. Monitoring en evaluatie

Gemeente Roermond

Zienswijze:

De gemeente Roermond heeft in november 2006 gereageerd op het BDU-bestedingsplan 2007.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Op de gemeentelijke reactie op het BDU-bestedingsplan zal apart worden gereageerd, aangezien er in deze reactie geen directe relatie met het PVVP wordt gelegd.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

EVO Zuid-Nederland

Zienswijze:

Het PVVP zou versterkt worden als bij onderdeel goederenvervoer de effectdoelen 'robuust en betrouwbaar' zouden worden toegevoegd. Maar ook door toevoeging van het effectdoel 'ongestoord', zoals beschreven op pagina 35 van het PVVP.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het effectdoel Multimodaal vervoer impliceert de aspecten 'robuust, betrouwbaar en ongestoord'.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Geen wijziging van ontwerp-PVVP.

11. Overige tekstwijzigingen ontwerp-plan

Na vaststelling van het ontwerp-PVVP zijn er een aantal type- en stijlfouten in de tekst ontdekt en tevens een aantal kleine fouten in kaarten, die bij definitieve vaststelling van het PVVP kunnen worden hersteld. Deze wijzigingen zijn hieronder vermeld.

Voorgesteld wordt het ontwerp-PVVP op onderstaande punten te wijzigen:

1. blz. 6: Leeswijzer - aanduiden van bijlage 4
2. blz. 48, kaart 2 - kleur van A73 en A74 is foutief aangegeven als oranje (bovenregionaal verbindende weg) en moet worden gewijzigd is rood (hoofdweg);
3. blz. 70, kaart 3 - onderscheid fietsstroken en fietspaden kan komen te vervallen;
4. blz. 74, kaart 4a en blz. 76, kaart 4b:
 - herstellen van ontbrekende pijlpunten;
 - verbeteren aangeduide busrelatie Valkenburg – Maastricht;
 - verklaring in legenda opnemen voor rode ster: IC-station
5. Blz. 56: laatste zin afsluiten met een punt
6. Blz. 67:
 - 1^e alinea, laatste zin afsluiten met een punt
 - 2 alinea - de een-na-laatste zin als volgt wijzigen:
“Het provinciaal fietsroutenetwerk (*zie kaart 3*) is met de Limburgse gemeenten opgesteld en geeft een overzicht van de belangrijke fietsroutes tussen gemeenten, de aanwezigheid van fietsvoorzieningen op die routes *en gevaarlijke oversteeklocaties*.”
7. Blz. 75: light rail niet met hoofdletters
8. Blz. 79: laatste alinea, 1^e regel “wordt wil” moet zijn: “wil”
9. Blz. 84: kaart 5 verduidelijken m.b.t. de onderdelen van het kwaliteitsnet goederenvervoer
10. Blz. 88: aanduiding/verwijzing naar par. 8.5 klopt niet; verwijderen
11. Blz. 95: 2^e Zin onder kopje Vrijetijdsverkeer moet luiden:
“Vooral in de winkelsteden tijdens buitenlandse feestdagen en in bijvoorbeeld het Heuvelland en het Maasduinengebied verdient dit aandacht.”
12. Blz. 100: Wegbeheerderspakket en Weggebruikerspakket
13. Blz. 117: voortzetting (i.p.v. voorzetting)

14. Blz. 121: 1^e regel, incidentmanagement (aan elkaar)
15. Blz. 122: 1^e regel onder het kopje Vrijetijdsverkeer moet luiden:
“De lopende maatregelen in verband met recreatief verkeer in het Heuvelland bestaan uit het:”

BIJLAGEN

Bijlage 1 Lijst van indieners van zienswijzen

Gemeenten

Roermond
Gulpen-Wittem
RMO Sittard-Geleen
Stein
Maastricht
Heythuysen
Valkenburg
Haelen
Parkstad Limburg
RMO Maastricht
Weert
Margraten
Venlo
Eijsden

Buurautoriteiten

Vlaamse overheid, Hasselt
Kreis Viersen, Viersen
Provincie Gelderland, Arnhem
Belgisch Limburg, Hasselt
Bezirksregierung Düsseldorf, Düsseldorf
Provincie Noord-Brabant

Overige instanties

Ministerie van Verkeer & Waterstaat (DGP) Den Haag
EVO Zuid-Nederland, Venlo
Kamers van Koophandel, mede namens LWV, MKB Limburg en LLTB, Venlo
Stichting Milieufederatie Limburg, Roermond
TLN regio Zuidoost, Breda

Particulieren

H. van Mal, Baexem
Dorpsraad Baexem, Baexem
Progressief Leudal, Heibloem

Bijlage 2 Advies van de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg

Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken
Limburg

Provincie Limburg	
Stuknummer: 0711229	
Ingek : - 9 JAN 2007	
Afdeling: mobsc	Af stuk

Aan
Het College van Gedeputeerde Staten
van Limburg

Ons kenmerk
Faxnummer
Bijlage(n)

PCOL2006-14
(043) 389 79 77
1

Uw kenmerk
Doorkiesnummer
Maastricht

(043) 389 73 98
9 januari 2007

Onderwerp
Advies inzake het ontwerp-Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

Behandeling in PCOL d.d.: 30 november 2006

Het ontwerp-PVVP is in de vergadering van de PCOL van 30 november besproken. In de ontwikkelfase van het PVVP is eerder door de PCOL geadviseerd ten aanzien van de Discussienotitie PVVP (juni 2005) en de Sonderingsnotitie PVVP (augustus 2006). Bij toezending van het ontwerp-PVVP is gelijktijdig meegezonden het ontwerp-Goederenvervoerplan (GVP) en verder ter informatie het eindrapport van de Netwerkanalyse Zuid-Limburg. Ten slotte is bij de brief aan de PCOL een annex gevoegd, waarin aan de hand van het advies van de PCOL over de Sonderingsnotitie (23 augustus 2006) is aangegeven op welke wijze dit advies is meegenomen in het ontwerp-PVVP.

Advies

In het algemeen wordt de vertaling van de beleidslijnen uit de rijksnota's herkend en onderschreven. Het ontwerp-PVVP maakt een goede indruk, met voldoende aandacht en evenwicht voor infrastructuur, openbaar vervoer, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement, verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van het ontwerp-PVVP adviseert de commissie het volgende:

1. Er wordt te weinig aandacht besteed aan externe veiligheid. De commissie vraagt aandacht voor het spanningsveld tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen door stadscentra (vooral per spoor) en ruimtelijke ontwikkelingen in die steden (zie bijvoorbeeld discussie over het Maankwartier in Heerlen);
2. Het ontwerp-PVVP hecht veel belang aan goede samenwerking tussen alle belanghebbende partijen (wegbeheerders, bedrijfsleven, vervoerders). Deze insteek wordt door de commissie gedeeld. De samenwerking is echter meestal opgehangen aan projecten. Geadviseerd wordt om een structurele samenwerkingsstructuur (à la Luteijn) op te zetten voor meerdere gebieden in Limburg, zoals ook in de netwerkanalyse voor Zuid-Limburg is voorgesteld;
3. Een aantal commissieleden heeft twijfels ten aanzien van de gepresenteerde bandbreedte van de groei van de mobiliteit op het regionaal verbindende wegennet. Zij vrezen dat deze

010103-0172

aan de (te) lage kant is. Aan de hand van monitoring moet de verkeersontwikkeling van de verschillende deelgebieden nauwkeurig worden gevolgd;

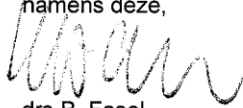
4. De oplossing van bereikbaarheidsknelpunten wordt in het PVVP voor een behoorlijk deel bij het Rijk neergelegd als beheerder van het hoofdwegennet. Er zou meer in gezamenlijk overleg moeten worden gezien wie de oplossing van dergelijke knelpunten bekostigt;
5. Op enig moment zal de aanleg van asfalt (moeten) ophouden en dan is beïnvloeding een wezenlijke factor. Beïnvloeding zal zich vooral moeten richten op het vrachtverkeer, omdat dat in tegenstelling tot het personenautoverkeer nog gigantisch zal groeien.
6. Beïnvloeding zou afhankelijk van de lokale/regionale situatie soms ook primair kunnen worden gesteld.
7. In de wisselwerking tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening is de een niet leidend voor de ander. De Provincie zou in haar regierol op het punt van afstemming tussen deze twee aspecten moeten bewaken c.q. mechanismen moeten inbouwen dat de mobiliteitsconsequenties ook daadwerkelijk worden ingepast in ruimtelijke ontwikkelingen;
8. De opheffing van de reservering voor het Cabergkanaal wordt te eenzijdig verbonden aan de studie die RWS gaat doen naar het zuidelijk deel van de Maas. De uitkomsten kunnen wel ingrediënten opleveren die in een bredere Nederlands-Belgische afweging worden betrokken;
9. De positie van vervoer over water wordt door het PVVP voldoende onderkend, maar de multimodale betekenis hiervan kan wat beter in beeld worden gebracht. Het vervoer over water is in feite het enige alternatief voor vervoer over de weg. Het spoor is géén wezenlijk alternatief omdat het vrijwel geen restcapaciteit meer kent.
10. De Europese betekenis van diverse infrastructuur (Trans-Europees Netwerk – TEN) zou beter moeten worden aangegeven, mede met het oog op mogelijke financiering;
11. Parkeren zou niet alleen moeten worden gezien als een beprijzingsinstrument, maar als een onlosmakelijk deel van bereikbaarheidsconcepten;
12. Ook de verbinding van Eindhoven – Venlo – Düsseldorf evenals Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen in relatie tot het hogesnelheidsnet verdient vermelding;
13. Naast de luchthavens MAA en Weeze zou ook aandacht moeten worden besteed aan de rol van Bierset;
14. Er zijn speciale oplossingen noodzakelijk bij aantakkingen van het regionaal verbindend wegennet aan de A2. De effecten hiervan zijn niet altijd op voorhand bekend;
15. Ten aanzien van het goederenvervoer (PVVP en GVP) wordt aandacht gevraagd voor de containeroverslag in Wanssum en de gevolgen die zijn/kunnen ontstaan als men teveel de markt haar gang laat gaan. Dit is wellicht het gevolg van de overheid die onvoldoende voorwaardenscheppend bezig is geweest.
16. Als reactie op de sonderingsnotitie heeft de PCOL aandacht gevraagd voor de afweging tussen ambities versus beperkte middelen. Deze confrontatie komt in het PVVP niet meer expliciet terug, anders dan dat een tekort van 30 mln euro wordt voorzien. Welke prioriteiten stelt de provincie dan en hoe wordt ermee omgegaan, indien er in de toekomst toch meer bereikbaarheidsknelpunten op het regionaal verbindend wegennet ontstaan dan nu zijn voorzien (een hogere bouwopgave "kost" veel relatief goedkopere andere mobiliteitsmaatregelen).
17. Een aandachtspunt bij de ambities met betrekking tot multimodaal goederenvervoer is de spanning tussen de ambitie van Limburg en die van Noord-Brabant en de vijf grote Brabantse steden over de ruimte op de Brabantroute voor goederenvervoer.

010103-0172

Tot zoverre het advies zoals dat in de commissie is besproken.
Als bijlage is nog toegevoegd het schriftelijke stuk zoals dat door de rijksvertegenwoordigers voor de vergadering is overgelegd.

De commissie hoopt met bovenstaand advies bij te dragen tot de definitieve besluitvorming over het ontwerp-PVVP.

De Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken Limburg,
namens deze,



drs B. Fasol
voorzitter

010103-0172

Bijlage 3 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

< hier invoegen advies Commissie voor de m.e.r. >