

advies  
aan b&w

Sector	: Ruimte	Openbaar: <input checked="" type="checkbox"/>
Afdeling	: Ruimtelijk Beleid	Niet openbaar: <input type="checkbox"/>
Zaaknummer(s) ingekomen stuk(ken)	:	Kabinet: <input type="checkbox"/>
Behandelend medewerk(st)er	: Rob van Ekeren Tel.: (0495) 57 53 50	
Portefeuillehouder(s)	: H.A. Litjens	Nummer B&W-advies: BW-007346

**ONDERWERP**

Zienswijze op ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoerprogramma

**ADVIES**

1. Instemmen met één gezamenlijke reactie van de gemeenten in Noord- en Midden Limburg op het ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerprogramma conform bijgevoegde brief Regionaal Mobiliteitsoverleg.
2. Instemmen met bijgevoegde conceptbrief over onze aanvullende zienswijze op het ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerprogramma.

**TOELICHTING**

Relatie met vorig voorstel:  
Niet van toepassing

Algemeen:

De provincie Limburg actualiseert het Provinciaal Verkeer- en Vervoerprogramma (PVVp). Het PVVp is een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2014) in de vorm van een programma. Verder is het PVVp een regionale vertaling en uitwerking van het rijksbeleid (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte). Het PVVp verwoordt het mobiliteitsbeleid van de provincie Limburg voor de komende jaren en hanteert daarbij een dynamische uitvoeringsagenda. Elk 2 jaar wordt over de voortgang van het uitvoeringsprogramma gerapporteerd en kan dit worden bijgesteld. Er wordt voor het PVVp een planperiode gehanteerd tot het jaar 2022, met een doorkijk tot 2030.

## Planning:

16 mei t/m 27 juni: Inspraak PVVp

Weert, 5 juni 2014	De directeur, 	S		B	W	W	W	W
					HL	FvE	PS	GG
			akkoord					gg
			bespreken					
		Behandeling uiterlijk in college van 24 juni 2014						

**In te vullen door het B&W secretariaat:**

- Akkoord  
 Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder  
 Anders, nl.:  Niet akkoord  
 Gewijzigde versie

Beslissing d.d.: 24-06-2014

Nummer: 3

De secretaris

26 augustus:	Vaststelling Nota van zienswijzen en definitief PS-voorstel POL en PVVp door GS
03 oktober:	Behandeling PS-stuk in statencommissie RIF
31 oktober:	Vaststelling POL en PVVp door PS

#### Gezamenlijke reactie:

De belangrijkste items van de gezamenlijke reactie zijn:

- Samenvattend kunnen wij stellen dat wij in grote lijnen positief zijn over de inhoud van het Ontwerp PVVp. Tevredenheid ook over uw blijvende inspanningen om de hoofdinfrastructuur weg, water en rail op niveau te krijgen en te houden.
- Minder positief zijn wij over de wijze waarop het PVVp tot stand is gekomen. Pas in de eindfase zijn de gemeenten, op aandringen van de Regionale Mobiliteit overleggen (RMO's), in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van het Ontwerp PVVp. Wij roepen u op in de periode tussen Ontwerp PVVp en de definitieve vaststelling van het PVVp de colleges van B&W erbij te betrekken.
- In het PVVp ontbreekt volledig de provinciale visie op de rol en taken van de Regiotaxi, WMO-vervoer, WSW-vervoer, leerlingenvervoer. Weliswaar gemeentelijke taken maar in een provinciaal beleidsdocument mag dit niet ontbreken.
- Over het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) dat nu in het Ontwerp PVVp is opgenomen hebben tijdens ambtelijk vooroverleg veel gemeenten kritische opmerkingen gemaakt. Maar zonder verdere onderbouwing waarom gemeentelijke opmerkingen of verzoeken niet zijn gehonoreerd, is dit netwerk nu opgenomen in het PVVp.
- Aangegeven wordt dat landbouwverkeer op het RVWN ongewenst is, gelet op de Duurzaam Veilig-principes. Deze stelling is 'te kort door de bocht' omdat Duurzaam Veilig betrekking heeft op het totale stelsel van wegen. Graag zijn wij bereid om mee te werken aan een integraal onderzoek naar de positie van het landbouwverkeer op zowel het RVWN als op het onderliggende wegennet.
- Reactivering van het huidige tracé van de IJzeren Rijn is voor de regio's onacceptabel.
- Met genoegen hebben wij gelezen dat u ons blijvend blijft steunen in de ontwikkeling van zelfstandige RMO's die hun eigen 'agenda' ontwikkelen. Wij zien geen aanleiding tot een bestuurlijke of ambtelijke samenvoeging van onze beide RMO's. Wel onderzoeken wij hoe we nog intensiever kunnen samenwerken.
- Provinciale middelen uit de reguliere begroting en de BDU Verkeer en Vervoer is een belangrijke financieringsbron van vele regionale mobiliteits- en verkeersveiligheidsprojecten. Wij roepen u op om ook de regionale co-financieringsmiddelen voor de periode na 2015 vroegtijdig veilig te stellen.

#### Zienswijze gemeente Weert:

De gemeente Weert heeft de volgende belangrijke aanvullende aandachtspunten:

- In het Ontwerp PVVp is de spoorlijn Antwerpen – Hamont – Weert nadrukkelijk benoemd. Wij zijn daar zeer positief over. Het station Hamont is in april van dit jaar geopend. Momenteel onderzoekt de NMBS de mogelijkheid om het personenvervoer tussen Weert, Hamont en Antwerpen te laten rijden. Immers de trein staat in Hamont vijftig minuten stil voordat deze weer naar Antwerpen vertrekt. Praktisch kan deze trein in die tijd op en neer naar Weert rijden. Wij verzoeken u om de spoorverbinding voor personen tussen Weert en Hamont op korte termijn te realiseren en niet zoals in het Ontwerp PVVp staat op middellange termijn.
- In de beleidsuitgangspunten van de netwerkvisie (blz. 49) staat dat het regionale verbindend wegennet zorgt voor de verbindingen van de Limburgse kernen met het hoofdwegennet en met de euroregio's. Merkwaardig genoeg ontbreekt een robuuste verbinding A2/Weert – België. Ook in het kaartbeeld "netwerkvisie wegen Limburg" zit westelijk van Weert een gapend gat in de verbindingen met België. Wij zien in dat de N292 niet bijdraagt aan deze verbinding en als gevolg niet is opgenomen in het regionale verbindend wegennet. Echter een Westtangent in combinatie met een upgrading van de Kempenweg (N564) kan deze functie

excellent vervullen. We verzoeken u dan ook nadrukkelijk de Westtangent in het regionale verbindend wegennet op te nemen.

- Weert kent een zeer sterke ruimtelijke oriëntatie op de regio Eindhoven. Het fileprobleem op de A2 tussen Weert en Eindhoven is in de studie "A2, Het Vonderen - Leenderheide, februari 2014" aangetoond. Naast de A2-gemeenten in Noord-Brabant en Limburg hebben ook beide provincies aan dit onderzoek deelgenomen. De problematiek is van (inter)nationaal belang. De file staat voornamelijk in Noord Brabant. U geeft aan dat het initiatief bij de provincie Noord-Brabant ligt. Echter de impact van deze file is voelbaar in heel Midden Limburg en daarmee ook een Limburgs probleem. Gezien alle genoemde belangen vragen wij u initiatief te nemen deze problematiek op te lossen.
- Wij vinden dat het openbaar vervoer en het doelgroepen vervoer in samenwerking moet worden opgezet. De afstemming tussen beide vervoerwijzen ontbreekt nog. Ook uit kostenefficiëntie is nauwe samenwerking vereist.
- Reactivering van het huidige tracé van de IJzeren Rijn is voor Weert onacceptabel. Mocht vanuit internationaal niveau toch besloten worden tot reactivering dan dient de leefbaarheid te worden gegarandeerd en is voor Weert alleen een ondertunneling van het tracé in Weert bespreekbaar.
- In het Ontwerp PVVp wordt een nota "Landbouwverkeer" aangekondigd. Wij vragen een relatie te leggen met de agrarische visie in de regio en de sterlocaties, die worden geduid. Gezien de belangen van provincie en gemeenten qua Duurzaam Veilig verzoeken wij nadrukkelijk deze nota in samenwerking met gemeenten te maken.
- De ontwikkeling van de elektrische fiets gaat snel. Ook op grotere afstanden kan de fiets in de toekomst autoritten gaan vervangen. Wij vinden dit vanuit duurzaamheid en bereikbaarheid belangrijk. U kondigt een aantal snelfietsroutes aan. Gezien Weert zowel op Eindhoven, België als ook op Midden Limburg gericht is, kunnen snelfietsroutes tussen Weert en Eindhoven en tussen België - Weert - Roermond een zinvolle bijdrage leveren aan de mobiliteit, ook in het recreatieve fietsverkeer. Wij roepen u op beide routes op te nemen in het PVVp.
- Het RMO Midden-Limburg functioneert al vele jaren zinvol. In de regio spelen verkeerskwesties zoals N280, A2, nieuwe stations en spoorverbindingen. Het bundelen van regionale kracht verhoogt significant de kans op realisatie van dergelijke projecten. Wij zijn voorstander het RMO meer planmatig te laten functioneren en een initiërende rol te geven in regionaal van belang zijnde verkeersproblemen. Een rol in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) behoort ons inziens hierbij tot de mogelijkheden.

#### **JURIDISCHE GEVOLGEN (o.a. FATALE TERMIJNEN/HANDHAVING)**

Niet van toepassing

#### **FINANCIËLE EN PERSONELE GEVOLGEN**

Niet van toepassing

#### **COMMUNICATIE/PARTICIPATIE**

Voor wie is dit advies van belang?:

- ❖ Raadsleden
- ❖ Overigen (bijv. afzender/aanvrager)

*Nadere specificatie:* Gedeputeerde Staten provincie Limburg

Geadviseerd wordt de volgende communicatie-instrumenten te gebruiken:

- ❖ TILS-lijst

Geadviseerd wordt de volgende participatie-instrumenten te gebruiken:

- ❖ Niet van toepassing

#### **OVERLEG GEVOERD MET**

Intern:

S. van Mensvoort, RB

R. Blondel, RB

Extern:

P. van Wijlick, RMO coördinator Noord- en Midden Limburg

**BIJLAGEN**

Openbaar:

Niet van toepassing

Niet-openbaar:

Niet van toepassing

**Aangetekend**

Provincie Limburg  
T.a.v. het College van Gedeputeerde Staten  
Postbus 5700  
6202 MT MAASTRICHT

Weert, **26 JUNI 2014**

Onderwerp : Inspraak ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Geacht College,

In deze brief hebben wij onze zienswijze opgenomen op het door u vastgestelde Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoerprogramma (PVVp).

**Gezamenlijke reactie**

In het kader van afstemming met de regio hebben de gemeenten in Noord- en Midden-Limburg besloten een gezamenlijke reactie op het ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan naar de provincie uit te brengen. Wij kunnen ons vinden in deze gezamenlijke bestuurlijke reactie van de regio's Noord- en Midden Limburg.

**Standpunt gemeente Weert**

Daarnaast hebben wij aanvullend nog de volgende belangrijke aandachtspunten

- In het Ontwerp PVVp is de spoorlijn Antwerpen – Hamont – Weert nadrukkelijk benoemd. Wij zijn daar zeer positief over. Het station Hamont is in april van dit jaar geopend. Momenteel onderzoekt de NMBS de mogelijkheid om het personenvervoer tussen Weert, Hamont en Antwerpen te laten rijden. Immers de trein staat in Hamont vijftig minuten stil voordat deze weer naar Antwerpen vertrekt. Praktisch kan deze trein in die tijd op en neer naar Weert rijden. Wij verzoeken u om de spoorverbinding voor personen tussen Weert en Hamont op korte termijn te realiseren en niet zoals in het Ontwerp PVVp staat op middellange termijn.
- In de beleidsuitgangspunten van de netwerkvisie (blz. 49) staat dat het regionale verbindend wegennet zorgt voor de verbindingen van de Limburgse kernen met het hoofdwegennet en met de euroregio's. Merkwaardig genoeg ontbreekt een robuuste verbinding A2/Weert – België. Ook in het kaartbeeld "netwerkvisie wegen Limburg" zit westelijk van Weert een gapend gat in de verbindingen met België. Wij zien in dat de N292 niet bijdraagt aan deze verbinding en als gevolg niet is opgenomen in het regionale verbindend wegennet. Echter een Westtangent in combinatie met een upgrading van de Kempenweg (N564) kan deze functie excellent vervullen. We verzoeken u dan ook nadrukkelijk de Westtangent in het regionale verbindend wegennet op te nemen.
- Weert kent een zeer sterke ruimtelijke oriëntatie op de regio Eindhoven. Het fileprobleem op de A2 tussen Weert en Eindhoven is in de studie "A2, Het Vonderen – Leenderheide, februari 2014" aangetoond. Naast de A2-gemeenten in Noord-Brabant en Limburg hebben ook beide provincies aan dit onderzoek deelgenomen. De problematiek is van (inter)nationaal belang. De file staat voornamelijk in Noord Brabant. U geeft aan dat het initiatief bij de provincie

Noord-Brabant ligt. Echter de impact van deze file is voelbaar in heel Midden Limburg en daarmee ook een Limburgs probleem. Gezien alle genoemde belangen vragen wij u initiatief te nemen deze problematiek op te lossen.

- Wij vinden dat het openbaar vervoer en het doelgroepen vervoer in samenwerking moet worden opgezet. De afstemming tussen beide vervoerwijzen ontbreekt nog. Ook uit kostenefficiëntie is nauwe samenwerking vereist.
- Reactivering van het huidige tracé van de IJzeren Rijn is voor Weert onacceptabel. Mocht vanuit internationaal niveau toch besloten worden tot reactivering dan dient de leefbaarheid te worden gegarandeerd en is voor Weert alleen een ondertunneling van het tracé in Weert bespreekbaar.
- In het Ontwerp PVVp wordt een nota "Landbouwverkeer" aangekondigd. Wij vragen een relatie te leggen met de agrarische visie in de regio en de sterlocaties, die worden geduid. Gezien de belangen van provincie en gemeenten qua Duurzaam Veilig verzoeken wij nadrukkelijk deze nota in samenwerking met gemeenten te maken.
- De ontwikkeling van de elektrische fiets gaat snel. Ook op grotere afstanden kan de fiets in de toekomst autoritten gaan vervangen. Wij vinden dit vanuit duurzaamheid en bereikbaarheid belangrijk. U kondigt een aantal snelfietsroutes aan. Gezien Weert zowel op Eindhoven, België als ook op Midden Limburg gericht is, kunnen snelfietsroutes tussen Weert en Eindhoven en tussen België - Weert - Roermond een zinvolle bijdrage leveren aan de mobiliteit, ook in het recreatieve fietsverkeer. Wij roepen u op beide routes op te nemen in het PVVp.
- Het RMO Midden-Limburg functioneert al vele jaren zinvol. In de regio spelen verkeerskwesties zoals N280, A2, nieuwe stations en spoorverbindingen. Het bundelen van regionale kracht verhoogt significant de kans op realisatie van dergelijke projecten. Wij zijn voorstander het RMO meer planmatig te laten functioneren en een initiërende rol te geven in regionaal van belang zijnde verkeersproblemen. Een rol in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) behoort ons inziens hierbij tot de mogelijkheden.

Graag zien wij dat het PVVp op de bovenstaande punten wordt aangepast.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders,



M.H.F. Knaapen  
gemeentesecretaris



A.A.M.M. Heijmans  
burgemeester



**CONCEPT 28 mei '14**

Aan: College van Gedeputeerde Staten van Limburg  
T.a.v. mevrouw L.M.W. Cerfontaine – Lardinois  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

Van: Wethouder I. Busser, voorzitter RMO Noord-Limburg  
Wethouder R. Moussaoui, voorzitter RMO Midden-Limburg

Datum: 27 mei 2014  
Betreft: 'POL 2014'- Zienswijze op Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma  
Bijlage: Opmerkingen van RMO's Noord Limburg en Midden Limburg over het Ontwerp PVVP versie 6 mei 2014

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

In deze brief en bijlage hebben wij onze zienswijze opgenomen op het door u vastgestelde Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma, dat tot en met 27 juni 2014 ter visie ligt.

De hoofdpunten van onze zienswijze zijn opgenomen in deze brief, de detailopmerkingen treft u aan in de bijlage van deze brief.

Samenvattend kunnen wij stellen, dat wij in grote lijnen positief zijn over de inhoud van het Ontwerp PVVP. Terecht geeft u in hoofdstuk 4.3 aan dat, mede gelet op het Europees beleid, duurzame mobiliteit een hoge prioriteit krijgt en dat u bij voorkeur geen ruimtelijk-economische keuzes zal maken die veel (extra) mobiliteit oproepen. Aan duurzamer vervoer en hogere verkeersveiligheid worden terecht eenzelfde prioriteit geven als aan betere economische bereikbaarheid. Ook in Noord en Midden Limburg hechten wij groot belang aan deze uitgangspunten. Tevredenheid ook over uw blijvende inspanningen om de hoofdinfrastructuur weg, water en rail op niveau te krijgen en te houden. De A2, A67, de N280, N270, de Rail- en Bargeterminals, de Maaslijn, Weert - Antwerpen zijn daarbij enkele in het oog springende voorbeelden.

Minder positief zijn wij over de wijze waarop het PVVP tot stand is gekomen. Pas in de eindfase zijn de gemeenten, op aandringen van de RMO's, in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van het Ontwerp PVVP. Dit terwijl in de (nog) vigerende Planwet Verkeer en Vervoer is opgenomen dat Gedeputeerde Staten bij de voorbereiding van een het PVVP de college's van B&W betrekken. Dat is in onze ogen volstrekt onvoldoende gebeurd, waardoor het draagvlak voor de medewerking van gemeenten aan de uitvoering van het PVVP niet optimaal is. Wij roepen u op in de periode tussen Ontwerp PVVP en de definitieve vaststelling van het PVVP deze lacune op te vullen.

## Hoofdpunten:

### 1. Positionering Doelgroepenvervoer

Als dit provinciaal PVVP-document een echte brede beleidsvisie en ambitiedocument wil zijn moet er iets worden gezegd over de vervoerbehoefte- en vervoerwensen van alle Limburgers. Dus ook die Limburgers die een WMO-vervoerindicatie hebben, die gebruik maken van WSW-vervoer, AWBZ-vervoer en leerlingenvervoer. Kortom: het complete vervoers-pallet voor alle Limburgers!

In het provinciale verkeers- en vervoerprogramma ontbreekt volledig de provinciale visie op rol en taken van de Regiotaxi, WMO-vervoer, WSW-vervoer, leerlingenvervoer. Weliswaar gemeentelijke taken maar in een provinciaal beleidsdocument mag dit niet ontbreken. Als ambitie wordt aangegeven, dat er wordt ingezet op (de groei van) het openbaar vervoer. Deze tekst is te generalistisch. Immers uw Nota van Uitgangspunten OV/concessie 2016/2031 geeft aan dat wordt ingezet op versterking van de druk gebruikte buslijnen en dat voor de weinig gebruikte lijnen maatwerk wordt geboden, waarbij samenwerking met de gemeenten (combinaties met Doelgroepenvervoer) goede mogelijkheden en kansen biedt. Die tekst is realistischer.

### 2. Aanpassing van het Regionaal Verbindend Wegennet

Over het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) dat nu in het ontwerp-PVVP is opgenomen hebben tijdens ambtelijk vooroverleg vele gemeenten kritische opmerkingen gemaakt. Maar zonder verdere onderbouwing waarom gemeentelijke opmerkingen of verzoeken niet zijn gehonoreerd, is dit netwerk nu opgenomen in het PVVP. Wegen die niet meer tot het RVWN worden gerekend, wilt u uiteindelijk overdragen aan de betreffende gemeenten. Tot die tijd worden deze wegen volgens de reguliere beheer- en onderhoudsschema's onderhouden, maar neemt u, zonder specifieke aanleiding, geen verdere actie tot aanpassing van de weginrichting. Met dit laatstgenoemde standpunt zijn wij het oneens. In de bijlage een meer gedetailleerde reactie op de aanpassing van het RVWN.

### 3. Positionering Landbouwverkeer

Aangegeven wordt dat Landbouwverkeer op het RVWN ongewenst is, gelet op de Duurzaam Veilig-principes. Deze stelling is 'te kort door de bocht' omdat DV betrekking heeft op het totale stelsel van wegen. Als alleen wordt gekeken naar het RVWN kan het weren van landbouwvoertuigen ogenschijnlijk een grotere veiligheid opleveren. Maar omdat landbouwvoertuigen daardoor gebruik moeten maken van het onderliggende (gemeentelijke) wegennet, en dus dóór woonkernen en op dezelfde wegen als fietsers moeten rijden, is per saldo de totale onveiligheid naar verwachting groter en dus minder Duurzaam Veilig. Omdat op meerdere wegen van het nu voorgestelde RVWN (landbouw-)percelen rechtstreeks zijn ontsloten is bij voorbaat al een breed verbod van landbouwvoertuigen onrealistisch, tenzij er voor miljoenen euro's wordt geïnvesteerd in parallelwegen. Graag zijn wij bereid om mee te werken aan een integraal onderzoek naar de positie van het landbouwverkeer op zowel het RVWN als op het onderliggende wegennet.



#### 4. Reactivering IJzeren Rijn

Reactivering van het huidige tracé van de IJzeren Rijn is voor de regio's onacceptabel. Mocht op internationaal niveau toch worden besloten tot reactivering dan is de door u aangegeven voorkeur van een nieuw tracé vanaf de spoorbrug bij Buggenum langs de N280/A52 en met een aansluitboog naar de Maaslijn, voor de regio's alleen bespreekbaar als er ook in Weert (tunnel) en Venlo (aanpassingen op het huidige spooreplacement) in het plan worden opgenomen.

#### 5. Positionering van de RMO's

Met genoegen hebben wij §4.5 'Samenwerking en overleg' gelezen. Dat u ons blijvend blijft steunen in de ontwikkeling van zelfstandige RMO's die hun eigen 'agenda' ontwikkelen. In Noord en Midden Limburg hebben we daarin de laatste jaren een aantal grote stappen gezet. Dat willen wij met uw steun verder doorzetten. Wij ondersteunen daarbij uw onderzoeksopdracht naar de meest gewenste RMO-structuur in Zuid Limburg.

Alhoewel de evaluaties van de RMO's Noord en Midden Limburg nog lopen voorzien wij geen aanleiding tot een bestuurlijke of ambtelijke samenvoeging van deze beide RMO's. Wel onderzoeken wij hoe we nog intensiever kunnen samenwerken.

#### 6. Financiering regionale Mobiliteitsprojecten

Provinciale Middelen uit de reguliere begroting en de BDU Verkeer en Vervoer is een belangrijke financieringsbron van vele regionale mobiliteits- en verkeersveiligheidsprojecten. Zonder deze provinciale bijdrage komt de uitvoering van de regionale programma's in gevaar waardoor de uitvoering van uw PVVP zal vertragen. De huidige afspraken geven een redelijke zekerheid op een provinciale bijdrage tot en met 2015. Wij roepen u op om ook de regionale co-financieringsmiddelen voor de periode na 2015 vroegtijdig veilig te stellen.

Graag zijn wij, de RMO's en de gemeentelijke wegbeheerders in Noord en Midden Limburg, bereid om met u samen te zoeken naar een breed gedragen provinciaal verkeers- en vervoersprogramma in onze regio's.

Hoogachtend,

Wethouder I. Busser, gemeente Venray,  
Voorzitter RMO Noord-Limburg

Wethouder R, Moussaoui, gemeente Roermond,  
Voorzitter RMO Midden Limburg

## Bijlage bij brief 'POL 2014'- Zienswijze op Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma

### Opmerkingen van RMO's Noord Limburg en Midden Limburg op Ontwerp PVVP, versie 6 mei 2014.

- Blz. 8: Prioriteit ligt bij economische bereikbaarheid, maar terecht wordt op blz. 35/36 (4.3 Duurzame Mobiliteit) een andere prioriteit aangegeven. Op blz. 35 wordt zelfs aangegeven: bij voorkeur geen ruimtelijk-economische keuzes maken die veel (extra) mobiliteit oproepen. Daarom mede gelet op het Europees beleid (zie blz. 11) en het bovenstaande prioriteit geven aan Duurzamer vervoer en Verkeersveiligheid een gelijke prioriteit geven. We moeten evenwel constateren dat de Beleidsnotitie Verduurzaming Mobiliteit nauwelijks doorvertaald is in het voorliggende Ontwerp PVVP. Duurzaamheid is geen deelthema in Hoofdstuk 5. Er zijn geen concrete ambities opgenomen voor de verduurzaming van de mobiliteit. Wat is de ambitie bij het 'verminderen van de mobiliteit, benutten van bestaande voorzieningen en het verduurzamen van de resterende mobiliteit'. In het laatste geval bijvoorbeeld de ambitie van de provincie voor het verduurzamen van het OV. Ook bij dit 'breinaald-thema' is het goed mogelijk ambities te benoemen die worden doorvertaald in de traditionele mobiliteitsthema's.
- Blz. 13: Bereikbaarheid. De stelling dat de mobiliteit van personen (per auto en OV) en goederen de komende jaren nog groeit, is wellicht landelijk waar maar zeker niet in de provincie Limburg; dit wordt immers ook zichtbaar gemaakt in figuur 2 op blz. 21. Ik stel voor deze opmerking te laten vervallen. Conclusie op blz 13 is een conclusie van het Rijk. Verwachting is dat zeker rondom Venlo het vervoer van goederen ook de komende decennia blijft toenemen. Hoe zich dat gaat verhouden tot een eventuele afname van de mobiliteit vanwege de demografische ontwikkeling is nog niet goed in te schatten.
- Blz. 14: Als het rijksbeleid uitgaat van 6 interciti's en 6 sprinters per uur op de drukste trajecten, waaronder Sittard- Eindhoven en er rekening wordt gehouden dat het aantal goederentreinen over die trajecten ook toeneemt dan moet er in de provinciale visie ook iets worden vermeld over de landelijke en provinciale ambities om het aantal ongelijkvloerse overwegen te vergroten. Als het beleid om kleinere overwegen te sluiten wordt doorgezet moet in de visie worden aangegeven welke compensatie of alternatieven er worden geboden voor de verminderde bereikbaarheid van de gebieden aan weerszijde van die spoorlijn. Hoe sluit de provincie aan op het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)?
- Blz.16: De visie wint aan helderheid als concreet wordt aangegeven (bij de 2<sup>e</sup> bullit) op welke plekken het hoofdwegennet, railverbindingen, de waterwegen en de technische infrastructuur compleet gemaakt moeten worden.
- Blz. 19: De grafiek geeft aan dat er globaal vanaf 2015 geen groei meer is te verwachten van het totale autogebruik. Dit is anders dan wat in de tekst wordt aangegeven bij Verkeersontwikkeling (blz.19) en op blz.52 (Ruimtereservering wegen).
- Blz.22: Is het mogelijk om in het eindconcept in de grafiek ook al de ontwikkeling van de verkeersprestatie op het hoofdwegennet in de jaren 2012 en 2013 op te nemen?
- Blz. 25 en blz. 37: In PVVP ontbreekt volledig de provinciale visie op rol en taken van de Regiotaxi, WMO-vervoer, WSW-vervoer, leerlingenvervoer. Weliswaar gemeentelijke taken maar in een provinciaal beleidsdocument mag dit niet ontbreken. Op blz. 35 wordt als ambitie aangegeven, dat er wordt ingezet op (de groei van) het openbaar vervoer. Deze tekst is te generalistisch. Immers de Nota van Uitgangspunten OV-concessie 2016/2031 geeft aan dat wordt ingezet op versterking van de druk gebruikte buslijnen en dat voor de weinig gebruikte lijnen maatwerk wordt geboden, waarbij

samenwerking met de gemeenten (combinaties met Doelgroepenvervoer) goede mogelijkheden en kansen biedt. Die tekst is realistischer.

- Blz. 36: Aangegeven wordt dat de wettelijke grenswaarden voor geluid en stikstof door middel van monitoring worden bewaakt. Maar in een echte visie moet ook worden aangegeven welke maatregelen worden genomen als de grenswaarden worden overschreden (maatregelen aan de bron, maar ook ruimtelijke en infrastructurele maatregelen). Richtinggevend daarbij zijn de op blz. 11 en 12 aangegeven Europese richtlijnen.
- Blz. 48, figuur 8: over het in figuur 8 opgenomen RVWN hebben tijdens ambtelijk vooroverleg vele gemeenten kritische opmerkingen gemaakt. Maar zonder verdere onderbouwing waarom gemeentelijke opmerkingen of verzoeken niet zijn gehonoreerd is dit netwerk nu opgenomen in het PVVP. De oriëntatie en aansluiting op 'onze burens' is nog een aandachtspunt. De onderzoeksopgave van de verbinding tussen Duitsland en de Kop van Noord Limburg dient in het PVVP te worden opgenomen. Opvallend is het ontbreken van de B211 op Duits grondgebied als een (zeer) belangrijke noord-zuid verbinding. De aansluiting van Midden Limburg op België (Maaseik, Lommel, Peer) is verre van compleet.
- Blz.50: Voor gemeenten is een belangrijk aandachtspunt: *Wegen die niet meer tot het RVWN worden gerekend behouden hun categorisering van gebiedsontsluitingsweg (GOW). Wij streven er naar om deze wegen uiteindelijk over te dragen aan de betreffende gemeenten. Tot die tijd worden deze wegen volgens de reguliere beheer- en onderhoudsschema's onderhouden, maar nemen wij, zonder specifieke aanleiding, geen verdere actie tot aanpassing van de weginrichting.*

Reacties per gemeente op het RVWN:

o Gemeente Gennepe

Het afvoeren van de N291 van het RVWN kan niet op instemming van de gemeente Gennepe rekenen en wel om de volgende redenen:

1. De N291 is de verbinding tussen de N271 en de B504
2. De N291 verbindt Gennepe e.o. met Kleve/Goch
3. De N291 verbindt Gennepe e.o. met Nijmegen/Arnhem/Kranenburg (via B504)
4. Op de N291 rijdt veel vrachtverkeer (vanwege zand- en grindtransporten van/naar Duitse ontzandingslocatie én het omzeilen van de LKW-Maut)
5. De N291 bevat veel doorgaand regionaal verkeer.
6. De N291 is de enige gebiedsontsluitingsweg boven de Niers/A77 in oostwestelijke richting.
7. Zeer waarschijnlijk is er geen afstemming geweest met Duitsland.

De gemeente Gennepe zou toegelicht willen zien waarom de N291 geen onderdeel meer uitmaakt van het RVWN of zelfs niet van het ROW.

o Gemeente Horst aan de Maas

Het afvoeren van de N554 Horst-Wanssum van het RVWN kan op instemming rekenen van de regio en de gemeente Horst aan de Maas.

Het afvoeren van de N556 Venlo-Horst kan niet op instemming rekenen van de gemeente Horst aan de Maas en wel om de volgende redenen:

1. Op station Horst-Sevenum stopt een intercity en heeft daarmee een rechtstreekse verbinding met o.a. Eindhoven, Rotterdam en Den Haag. Daardoor is het een aantrekkelijke opstapplaats richting Brabant en Randstad. De bereikbaarheid van het station is prima (voldoende en onbetaalde parkeerplaatsen) en heeft daarom een groot verzorgingsgebied (o.a. Horst, Venray, Panningen/Helden en vele kleinere kernen). Om de bereikbaarheid van het station te waarborgen, is doorstroming op de gehele N556 gewenst en heeft deze route een regionale betekenis die opname in het RVWN rechtvaardigt.
2. De gehele route onderdeel uitmaakt van het vigerende Kwaliteitsnet Goederenvervoer.
3. Door de kernen America, Kronenberg en vooral Sevenum is sprake van veel relatief sluipverkeer, hoofdzakelijk vrachtverkeer (ca. 10% op erftoegangswegen door deze kernen). Dit verkeer rijdt van de bedrijventerreinen Hoogveld, Berghem en Californië naar de A67 v.v. De Venloseweg/Eindhovenseweg is een alternatieve route maar wordt in de huidige situatie te weinig gebruikt. Deze route zal juist aantrekkelijker moeten worden. Door de N556 van het RVWN af te voeren en niet te investeren in een betere verkeersafwikkeling, zal het sluipverkeer door de kernen naar verwachting toenemen.
4. Vrachtverkeer van de bedrijventerreinen Hoogveld, Berghem en Californië richting noorden (A73) rijdt de route Stationsstraat – Meldersloseweg (10.000 – 11.000 mtv/etm). Dit verkeer zal niet eerst richting zuiden (GPL of A67) rijden om vervolgens naar het noorden te rijden.

- Gemeente Peel en Maas

pm, hier vervallen wegen (N275 Maasbree-Helden, N... Helden – Roggel) in het Netwerk.  
Opmerkingen????

- Gemeente Venlo

Klagenfurtlaan??

N275 Venlo- Maasbree ontbreekt!

N295 Ontbreekt binnenstedelijk deel in Blerick, Eindhovenseweg! Wel is er een studie benoemd naar de Greenportring, wordt wel als lokale opgave gezien!!

- Gemeente Nederweert

Pm, Wat moeten we hier opnemen over de randweg N266??

- Gemeente Weert

Pm. Wat opnemen over ringbanen, zuidelijke omleiding? Westtangent ontbreekt, nieuwe verbinding naar België

Weert-Stramproy ontbreekt

- Gemeente Leudal

Pm, hier vervallen verbindingen o.a. naar Helden. Opmerkingen

- Blz. 52: Aangegeven wordt dat Landbouwverkeer op het RVWN ongewenst is, gelet op de Duurzaam Veilig-principes. Deze stelling is 'te kort door de bocht' omdat DV betrekking heeft op het totale stelsel van wegen: als alleen wordt gekeken naar het RVWN kan het weren van landbouwvoertuigen ogenschijnlijk een

grotere veiligheid opleveren. Maar omdat landbouwvoertuigen daardoor overal gebruik moeten maken van het onderliggende (gemeentelijke) wegennet, en dus door woonkernen en op dezelfde wegen als fietsers moeten rijden, is per saldo de totale onveiligheid naar verwachting groter en dus minder Duurzaam Veilig. Bovendien wordt op blz. 48 in figuur 8 een RVWN aangegeven dat meerdere wegen bevat waarop (landbouw-)percelen rechtstreeks zijn ontsloten. Daardoor is het provinciale standpunt onrealistisch, tenzij er voor miljoenen euro's wordt geïnvesteerd in parallelwegen.

- Blz. 52: Er wordt niet aangegeven wat de positie is van fietsverkeer op het RVWN
- Blz. 59: 5.3 Fietsverkeer: In 2014 is het fietsbeleidsplan vernieuwd, maar helaas zijn daarbij de inbreng en de adviezen van de gemeenten nauwelijks aan bod gekomen. Afstemming met vastgestelde gemeentelijke en regionale fietsbeleidsplannen heeft niet plaatsgevonden.
- De ambitie 'groei naar landelijk gemiddeld fietsgebruik is erg ambitieus: groei tot 2011: 32%!
- Het recreatieve maar zeker ook het utilitaire fietsen 'langs de Maas' wordt gemist in het Ontwerp.
- Als aparte actielijn moet 'Stallingen' worden opgenomen op zijn minst in de centra en bij OV Knooppunten.
- De betekenis van de toename van vele vormen van elektrisch fietsen op de verkeersveiligheid wordt gemist bij het thema's fiets en verkeersveiligheid.
- Snelfietsroutes zijn onderdeel van het utilitaire fietsroutenetwerk.
- De gemeenten in Noord en Midden Limburg zijn zeer benieuwd op welke manier de provincie het fietsgebruik wil gaan monitoren en welke rol de gemeenten daarin krijgen.
- Blz.59: Openbaar vervoer. In dit hoofdstuk wordt uitsluitend gesproken over de provinciale verantwoordelijkheid t.a.v. openbaar (bus/en trein) vervoer. Als dit provinciaal PVVP-document een echte brede beleidsvisie en ambitiedocument wil zijn moet er iets worden gezegd over de vervoerbehoefte- en vervoerwensen van alle Limburgers! Dus ook die Limburgers die een WMO-vervoerindicatie hebben, die gebruik maken van WSW-vervoer, AWBZ-vervoer en leerlingenvervoer. Kortom: het complete vervoers-pallet voor alle Limburgers!
- Blz.78: Reactivering van het huidige tracé van de IJzeren Rijn is voor de Regio Midden Limburg onacceptabel. Mocht op internationaal niveau toch worden besloten tot reactivering dan is de door u aangegeven voorkeur van een nieuw tracé vanaf de spoorbrug bij Buggenum langs de N280/A52 en met een aansluitboog naar de Maaslijn, voor de regio alleen bespreekbaar als er ook in Weert (tunnel) en Venlo (aanpassingen op het huidige spooreplacement) in het plan worden opgenomen.
- Blz. 81: handhaving wordt als een belangrijk speerpunt gezien bij de verbetering van de verkeersveiligheid. Onduidelijk blijft wat de inzet c.q. de doelstelling van de provincie is op dit punt.