

14-07592

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

Datum: 25 juni 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,

Met deze brief maken wij gebruik van de gelegenheid om te reageren op het door u ter inzage gelegde 'Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma actualisatie 2014'. 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 en onze waardering uit spreken 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 dezelfde 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. Voor de weg zijn dat onder meer de A2, A67, N280, N270, voor het spoor onder andere de Maaslijn, de verbinding Weert-Antwerpen en de verbinding Weert-Roermond en zijn tenslotte de provinciale ambities voor de Rail- en Bargerterminals helder geformuleerd.

Minder positief zijn wij over de wijze waarop het Ontwerp-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 vigerende Planwet Verkeer en Vervoer is opgenomen dat Gedeputeerde Staten bij de voorbereiding van een het PVVP de colleges 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 en de deeltwerkingen niet optimaal is. Daarmee ontstaat het beeld dat het PVVP meer vanuit de wegbeheerdersrol is benaderd dan vanuit de rol van 'regisseur' van het provinciale mobiliteitsbeleid. Wij roepen u op in de periode tussen Ontwerp-PVVP en de definitieve vaststelling van het PVVP deze lacune op te vullen.

Op deze en volgende pagina's hebben we onze belangrijkste zienswijzen toegelicht.

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 vervoerspallet voor alle Limburgers!

In het Ontwerp-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 uw visie hierop niet ontbreken, op het Rijks-hoofdwegennet heeft u immers ook een visie! De Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen voor de aanstaande aanbesteding van het Openbaar Vervoer in de periode 2017-2032 biedt daarvoor voldoende aanknopingspunten.

## 2. Aanpassing van het Regionaal Verbindend Wegennet

U heeft als provincie de ambitie om het Regionaal Verbindend Wegennet in de periode tot het jaar 2045 volledig duurzaam veilig in te richten. Ondanks dat het gaat over een zeer lange periode is dat een stevige ambitie. Stevig in de zin van de financiële haalbaarheid maar zeker ook in de zin van ruimtelijke gevolgen van de herinrichting. Vooral bij dorpsdoorsnijdingen maken wij ons zorgen over de wijze waarop dit zijn beslag gaat krijgen. Want veelal is de ruimte niet beschikbaar om te voldoen aan de richtlijnen zonder dat er zeer rigoureuze maatregelen nodig zijn, lees amoveren van woningen. Wij zijn hier geen voorstander van.

In het Ontwerp-PVVP heeft u een aantal wijzigingen doorgevoerd op het netwerk van regionaal verbindende wegen ten opzichte van het vigerende PVVP. Ongeacht de recht- en doelmatigheid van deze wijzigingen zijn wij uitermate teleurgesteld over het feit dat u de gemeenten niet vooraf in de gelegenheid heeft gesteld hierop te reageren. Dat leidt tot onbegrip en onzekerheid en dus het ontbreken van draagvlak voor deze aanpassingen. Temeer omdat u aangeeft dat wegen die niet meer tot het RVWN worden gerekend, worden overdragen aan de betreffende gemeenten. Tot die tijd worden deze wegen volgens de reguliere beheer- en onderhoudsschema's door de provincie onderhouden, maar neemt u, zonder specifieke aanleiding, geen verdere actie tot aanpassing van de weginrichting. Dit neigt naar een 'sterfhuisconstructie' waardoor gemeenten 'min of meer' gedwongen worden de weg over te nemen.

In de bijlage is voor een aantal RVWN-wegen een inhoudelijke reactie opgenomen waarom wij van mening zijn dat deze wegen niet van het netwerk afgevoerd kunnen worden.

Wij roepen u op om in de periode tussen het Ontwerp-PVVP en de definitieve vaststelling in Provinciale Staten met de gemeenten in overleg te treden over het aanpassen van het RVWN.

## 3. Positionering Landbouwverkeer in het RVWN

Wij hechten er belang aan om goede afspraken over een landbouwrouthenetwerk te maken met de provincie. Daar een programma aan te verbinden waarin knelpunten worden opgelost (ook op gemeentelijke wegen).

Het nu geformuleerde uitgangspunt voor het RVWN, dat dit netwerk in beginsel géén LV afwikkelt met als belangrijkste motief dat dit niet past in Duurzaam Veilig, is ons te kort door de bocht. Er zijn geen criteria opgegeven op basis waarvan feitelijk wordt vastgelegd wanneer landbouwverkeer wel of niet toelaatbaar is. Ook wordt hier niet gekeken naar de consequenties voor het wel of niet toelaten van landbouwverkeer op het onderliggende wegennet. Want een 'Duurzaam Veilig Inrichting' geldt natuurlijk óók voor alle andere wegen. We staan voor de gezamenlijke opgave om het landbouw verkeer Duurzaam Veilig te routeren. Het kan en mag niet zo zijn dat een eenzijdige beslissing van provinciale zijde leidt tot meer verkeersonveiligheid en overlast op het onderliggende wegennet. Door de nu gehanteerde simpele 'kort door de bocht' formulering, maakt de provincie ons eigenaar van het probleem.

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. Om te komen tot een gezamenlijk nota die ultimo in het bestuurlijk RMO voorjaar 2015 wordt vastgesteld.

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 het traject Maas – Belgische grens passende maatregelen om de leefbaarheid in de woonkernen van Leudal en Weert te waarborgen (Tunnelplan, 16 juni 2008), en in 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 voortzetten. Wij ondersteunen daarbij uw onderzoekopdracht 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. Wij vertrouwen er dan ook op dat onze punten duidelijk herkenbaar in het PVVP zullen worden opgenomen. Voor nadere informatie of uitleg kunt u contact opnemen met dhr. P. van Wijlick, Coördinator Regionale Mobiliteit RMO Noord-Limburg en RMO Midden Limburg, 06-21146598 of [peter@rmonoordlimburg.nl](mailto:peter@rmonoordlimburg.nl).

Hoogachtend,

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

Wethouder R. Fick-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. 8: De provinciale mobiliteitsaanpak is primair gericht op benutten, maar in de verdere uitwerking van het PVVP wordt dit aspect niet verder uitgewerkt. Weliswaar wordt stevig ingezet op OV en fietsgebruik maar het beter benutten van de infrastructuur blijft ons inziens onderbelicht. Omdat structurele verbreding van de A67 en de A73 om Venlo en de A2 naar Eindhoven waarschijnlijk nog lang duurt is het goed om hier op korte termijn de mogelijkheden van benutten te verkennen. Zeker omdat het vrachtverkeer op deze belangrijke transportas de komende jaren verder zal toenemen.
- Blz. 14: Als het rijksbeleid uitgaat van 6 intercity'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 weergegeven netwerk van het RVWN:

- 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.

Ook de Brabantweg N264 maakt geen onderdeel meer uit van het RVWN, maar is benoemd tot een regio ontsluitende weg. Ook dit is zonder enige overleg of toelichting. De gemeente Gennepe is van mening dat de N264 van Gennepe tot en met Uden onderdeel moet zijn van het RVWN, omdat:

1. de N264 Gennepe verbindt met de Brabantse kernen Boxmeer/Cuijk tot aan Uden, Veghel e.d.;
2. de N264 de N271 verbindt met het hoofdwegennet (A73 en de A50);
3. de N264 een zeer drukke provinciale gebiedsontsluitingsweg betreft (zelfs drukker dan de N271);
4. de N264 onderdeel uitmaakt van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer;
5. naar verwachting is hierover ook geen afstemming geweest met provincie Noord-Brabant.

Zowel de N291 als de N264 zorgen voor de afwikkeling van regionaal verkeer tussen kernen onderling en tussen de kernen met het hoofdwegennet. In het kader van de aanpak van grensweerstand bij grensoverschrijdende verbindingen (een ambitie van het PVVP), dienen deze wegen onderdeel uit te maken van het RVWN.

○ 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. Vruchtverkeer 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 Venlo

Zoals het RVWN nu is opgenomen in het PVVP plaatsen wij daarbij aantal kritische opmerkingen plaatsen, te weten:

1. Het hoofdwegennet (HWN) in en om Venlo is kwetsbaar. Daarom dienen provinciale wegen die een goede omleidingsroute vormen voor het HWN opgenomen te worden in het RVWN. Daarom moeten de N556 (Eindhovenseweg bij TradePort-West) en de N275 (A73-N277) opgenomen worden op het RVWN.
2. Gelet op Duurzaam Veilig-principes acht u landbouwverkeer op het RVWN ongewenst. Weren van (zware en omvangrijke) landbouwvoertuigen van het RVWN kan in onze ogen alleen als er goede omleidingsroutes zijn; dit wil zeggen: voldoende breed, zonder veel fietsverkeer en die niet door woonkernen leiden. Bovendien moet apart naar de (on)mogelijkheden van terminaltrekker op de N295 en N556 worden gekeken. Deze trekkers zijn cruciaal voor het (toekomstig) functioneren van de trimodale hotspot Greenport Venlo. Kortom: dit vergt een nader onderzoek waarbij alle stakeholders betrokken zijn.

In het kader van de bereikbaarheid over de weg willen we u ook informeren over onze wens om in de toekomst tussen de stadsdelen Venlo en Tegelen een tweede hoofdontsluiting te realiseren, de zogenaamde Guliksebaan. Cruciaal onderdeel van deze verbinding is de spoorwegovergang Vierpaardjes in Venlo-Zuid. Mede door de ontwikkelingen aan de spoorse zijde

(Maaslijn, extra spoor(goederen)vervoer naar Duitsland) komt er extra druk te staan op de spoorwegovergang Vierpaardjes. Deze spoorwegovergang is nu al problematisch. We verzoeken u dit structurele knelpunt op te nemen in het PVVP en prominent te laten agenderen voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, en samen met Rijk en gemeente snel een passende structurele oplossing te zoeken.

○ Gemeente Peel en Maas

De gemeente Peel en Maas heeft geen intentie tot het overnemen van provinciale wegen die de gemeente doorkruisen. De garantie moet blijven bestaan dat de provinciale wegen in ieder geval voldoen aan de door het CROW gestelde richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Hieronder valt de inrichting van de weg maar ook het onderhoud en zaken zoals strooien, verkeersveiligheidsaspecten, etc.

1. N275: Deze weg wordt gebruikt als calamiteitenomleiding in geval van problemen op de A67. Aangezien de frequentie van calamiteiten op de A67 toeneemt en voorlopig geen verbeteringmaatregelen aanstaan is het wenselijk de N275 in het HWN op te nemen. Daarbij sluit Peel en Maas zich aan bij de opmerking die door Venlo is gemaakt.
2. N562: Het is te begrijpen dat de N562 niet als een eerste categorie regionaal verbindende weg wordt bestempeld in de nieuwe RVWN. Echter is de bestempeling als een regio ontsluitende weg ook niet de juiste benaming omdat dit een regio verbindende weg is met een verkeersintensiteit van 5000 mvt/etmaal.

○ Gemeente Venray

Reserveringszones: bij het Regionaal Verbindend Wegennet wordt gesproken over reserveringszones (van 15m vanaf de buitenste kantstreep) om toekomstige aanpassingen (extra rijstrook, fietspad, parallelweg, etc.) niet op voorhand onmogelijk te maken. De N270 (Via Venray) staat niet op dit lijstje van wegen met een gewenste reserveringszone. Gelet op ons gezamenlijke project van de Via Venray achten wij dit wel wenselijk, in elk geval van de grens met Brabant tot aan de Leunseweg en vanaf de rotonde bij Oostrum tot aan de rotonde bij de nieuwe westelijke aansluiting van Wanssum. (Langs de nieuwe rondweg van Wanssum is dit niet nodig, en evenmin tussen de Leunseweg en de Evenementenhal, daar is de eerste 15m al eigendom van de provincie.)

Wij verzoeken de provincie om voor de N270 een reserveringszone op te nemen om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken.

○ Gemeente Weert

De beoogde West-tangent ontbreekt in het RVWN. Wij verzoeken deze nieuwe verbinding naar België alsnog op te nemen in het RVWN.

- 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. 56 N270 Via Venray: Het draagvlak in de regio voor de ontwikkeling van de Via Venray is groot. Daarom is dit project ook opgenomen in onze Regionale Mobiliteitsvisie en Infra-Ambitie Noord-Limburg. Desalniettemin mag de ontwikkeling daarvan niet leiden tot meer (vracht)verkeer op het onderliggende lokale wegennet in het grensgebied tussen de N271 en de Luchthaven Weeze.
- 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 onvoldoende plaatsgevonden.
- De visie op het fietsverkeer is naar onze mening weinig uitgewerkt. Dit moet meer concreet gemaakt worden onder meer in het op korte termijn actualiseren van het provinciale fietsnetwerk.
- 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 67: Wij ondersteunen uw spoorambitie zoals opgenomen in deze paragraaf. Ten aanzien van de Maaslijn willen wij u in overweging geven om de reserveringszone van 15 meter die u aan een aantal RVWN-wegen toekent ook van toepassing te verklaren op de spoorlijn tussen Roermond en Nijmegen, voor zover behorende tot het Limburgse grondgebied. Daarmee maakt u de weg vrij voor de 1<sup>e</sup> fase (elektrificering en gedeeltelijke verdubbeling) en voor de 2 fase (gehele verdubbeling) doordat nieuwe ontwikkelingen in die ruimte in beginsel niet worden toegestaan.
- Blz 73: Logistiek en goederenvervoer, als logistieke hotspot Venlo-Venray zijn wij blij met uw ambities op dit vlak. In dit licht willen wij u op een aantal punten wijzen:
  - Het Rijk is onlangs (in samenspraak met de Provincie) gestart met een aantal gezaghebbende studies rondom het goederenvervoer van, naar en door Limburg, te weten: MIRT-onderzoek goederenvervoercorridor-zuid en consequenties aanleg 3e spoor Betuweroute. We pleiten ervoor dat alle belangrijke stakeholder uit Greenport Venlo hier zeer nauw en vanaf het eerste moment bij betrokken worden.
  - Trimodaliteit en synchromodaliteit zijn onmiskenbare begrippen bij de moderne logistiek. In dit kader pleiten we ervoor om in het PVVP een aftakking van de Maaslijn naar de nieuwe havenontwikkeling van Venlo als ambitie op te nemen.
  - Met het elektrificeren en deels verdubbelen van de Maaslijn komt de ambitie om de gehele Maaslijn over enkele decennia volledig te verdubbelen dichterbij. In dit licht verzoeken we u te onderzoeken of dat in het geval van volledige verdubbeling de spoorlijn Venlo – Nijmegen ook als schakel in het kwaliteitsnet goederenvervoer kan functioneren en eventueel als zuidelijke aftakking van de Betuwelijn.



- We zijn blij dat u de problematiek van het vrachtautoparkeren op en rondom Venlo herkent en erkent. De oplossingsrichting ziet u echter bij de markt liggen, waarbij u de Provincie een intermediaire en faciliterende rol toedicht. Onze ervaring is dat deze problematiek weerbarstiger is. Een groot deel van de internationale chauffeurs wil alleen gratis parkeren, en laat zich niet dwingen tot betaald parkeren (al of niet met strikte handhaving). Door het grote gat tussen de kosten en opbrengsten verwachten we dat de markt dit initiatief niet snel zal oppakken. Daarom verzoeken we u om samen met ons en het Rijk proactief op zoek te gaan naar een structurele parkeeroplossing.
- Blz 74: Kaart Logistiek Netwerk Limburg, in onze infra-ambitie van RMO Noord-Limburg staat, naast de aanleg van de railterminal Greenport Venlo (korte termijn), ook een onderzoek naar de mogelijkheid voor een railterminal in Venray (lange termijn) genoemd. Dit onderzoek is tevens als zogenaamde 'no regret' maatregel benoemd in het kader van het project Versnelling Maaslijn van de provincie. Zodoende kan de logistieke hotspot Venlo-Venray op termijn zowel via de Brabantlijn als via de Maaslijn worden ontsloten (beide faciliteiten zijn nadrukkelijk aanvullend op elkaar). De railterminal in Venlo wordt wel genoemd in het POL/PVVP, de railterminal in Venray niet. Wij verzoeken u het onderzoek naar de mogelijkheden voor de overslag van goederen op het spoor nabij Venray op te nemen in het PVVP en het Uitvoeringsprogramma.
- 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.