

# Ontwerp

## Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg



# Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Plan

Maastricht, november 2006

## 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](mailto:postbus@prvlimburg.nl)

Internet: [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)

Limburglaan 10

6229 GA Maastricht

Tekst:

Provincie Limburg

Grafische vormgeving en druk:

ANDI DRUK BV, Maastricht-Airport

Fotografie:

Diana Scheilen, Vermeulen/co design

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>5</b>
<b>A. Het kader</b>	<b>7</b>
1. INLEIDING .....	9
2. RIJKSBELEID .....	11
2.1. Nota Ruimte .....	11
2.2. Pieken in de delta .....	12
2.3. Nota Mobiliteit .....	13
3. PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG 2006 .....	17
4. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN .....	21
<b>B. De visie</b>	<b>27</b>
5. DUURZAME MOBILITEIT: ECONOMIE, RUIMTE EN MILIEU .....	29
5.1. Ruimte en economie: bepalende en beïnvloedende factoren .....	29
5.2. Duurzaamheid: voorsorteren op de lange termijn .....	30
5.3. Strategische milieubeoordeling (SMB) .....	32
6. HOOFDFILOSOFIE PVVP .....	35
<b>C. Het plan</b>	<b>41</b>
7. AMBITIE EN STRATEGIE DEELTHEMA'S MOBILITEIT .....	43
7.0. Inleiding .....	43
7.1. Wegverkeer .....	45
7.2. Langzaam verkeer .....	65
7.3. Openbaar vervoer .....	71
7.4. Goederenvervoer .....	81
7.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement .....	91
7.6. Verkeersveiligheid .....	97
7.7. Luchthavens en technische infrastructuur .....	101
7.7.1. Luchthavens .....	101
7.7.2. Technische infrastructuur .....	103
7.8. Mobiliteit en ruimtelijke ordening .....	105

8.	UITVOERINGSPROGRAMMA .....	107
8.1.	Wegverkeer .....	109
8.2.	Langzaam verkeer .....	113
8.3.	Openbaar vervoer .....	115
8.4.	Goederenvervoer .....	117
8.5.	Verkeers- en mobiliteitsmanagement .....	119
8.6.	Verkeersveiligheid .....	123
9.	FINANCIEEL KADER.....	127
10.	MONITORING EN EVALUATIE .....	131

# VOORWOORD

## **Mobiliteit beweegt mensen en mensen bewegen mobiliteit.**

Al vanaf het moment dat we ons kunnen voortbewegen zijn we onderweg. Met behulp van steeds geavanceerdere verplaatsingsmiddelen kunnen we steeds sneller, gemakkelijker, comfortabeler en veiliger afstanden afleggen en andere plekken bezoeken. Voor werk, familiebezoek of andere sociale contacten, voor vrijetijdsbesteding of recreatie. De steeds ruimere mogelijkheden stellen mensen in staat hun doelen op steeds meer en andere plekken te bewerkstelligen. Door de eenwording van Europa en door globalisering is het niet meer ongewoon voor werk of privé even over de grens te gaan. Dat geldt niet alleen voor persoonlijke verplaatsingen, maar ook voor het steeds meer aanwezige goederenvervoer. Door de mogelijkheden op het gebied van productie, arbeidskrachten en vervoer is een globale economie ontstaan, waarbij dagelijks grote hoeveelheden grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten tussen de verschillende economische centra worden vervoerd, om uiteindelijk de producten in de winkel op de plank te krijgen. En omdat we op gezette tijden allemaal gelijktijdig en op dezelfde manier en met grote hoeveelheden op pad willen, hebben we in toenemende mate te maken met mobiliteitsproblemen: files, volle treinen en bussen, maar ook luchtvervuiling, lawaai, energieverbruik en aantasting van de natuur.

Mobiliteit beweegt mensen ook op een andere manier. Omdat mobiliteit zo'n onlosmakelijk onderdeel van ons leven is geworden, is het verplaatsen en vervoeren een integraal onderdeel van onze dagelijkse ervaringen en weten we allemaal precies hoe de vork in de steel zit. We zijn allen ervaringsdeskundigen en er zijn (behoudens misschien voetbal) weinig onderwerpen die ons zo na aan het hart en voor op de tong liggen.

Hier ligt dan ook voor een steeds belangrijker deel de sleutel voor de oplossing van mobiliteitsproblemen. Overheden kunnen van alles doen om het de reiziger zo goed mogelijk naar de zin te maken. Goede infrastructuur en vervoersnetwerken, hoogwaardige vervoersvoorzieningen, gedetailleerde informatie voorafgaand en gedurende de reis, aantrekkelijke tarieven, het zijn allemaal zaken waar de overheid keuzes maakt en de reiziger faciliteert. Overigens wel binnen de randvoorwaarden die haar worden gesteld of die zij zelf op basis van politieke en maatschappelijke keuzes wil stellen. Maar een belangrijk deel van het reisgedrag is uiteindelijk afhankelijk van de reiziger zelf. Hoe laat men vertrekt, met welk vervoermiddel men reist en welke route men kiest zijn uiteindelijk zaken die door de individuele reiziger

zelf worden bepaald. Hoe zeer de overheid het de reiziger ook naar de zin maakt, de reiziger zelf bepaalt het definitieve verkeersbeeld.

Het is in dit samenspel dat we met zijn allen de mobiliteit in Limburg vorm moeten geven. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) geeft daar de kaders voor.

### **Leeswijzer**

In deel A Het kader wordt een overzicht gegeven van de belangrijke uitgangspunten die er voor dit PVVP gelden. Binnen deze marges hebben wij het mobiliteitsbeleid ingevuld. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) en de relevante trends en ontwikkelingen. In deel B De visie hebben we aangegeven hoe wij de mobiliteit in goede banen willen leiden om daarmee een bijdrage te leveren aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling en aan het tot stand brengen van een duurzame mobiliteit. Hier komt de hoofdfilosofie van het PVVP aan de orde. In deel C Het plan komt aan bod hoe we in de komende jaren te werk willen gaan. We geven voor alle deelthema's van mobiliteit en een aantal aanverwante thema's aan wat de ambitie en strategie is en vervolgens komen aan bod het uitvoeringsprogramma, het financiële kader en de beoogde monitoring en evaluatie.

In het bijlagenrapport zijn opgenomen de integrale uitkomsten van de strategische milieubeoordeling, de Essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit, die voorzien zijn van een annotatie hoe in het PVVP hier uitwerking aan is gegeven, en een overzicht van de agenda van de netwerkanalyse Zuid-Limburg.

# A. HET KADER



# 1. Inleiding

## **Mobiliteit met verstand**

Mobiliteit is voor burgers en bedrijven een belangrijke bestaansvoorwaarde; het verplaatsen van mensen en goederen levert een belangrijke bijdrage aan de economische, sociale en/of individuele ontplooiing. Vandaar dat het algemene uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid op Rijksniveau is dat "Mobiliteit mag".

Mobiliteit is de optelsom van alle individuele verplaatsingsbeslissingen (het zich willen verplaatsen, het vervoermiddel, het tijdstip en de route). Deze mobiliteit heeft naast de positieve effecten ook maatschappelijke consequenties. Voor de mobilisten zelf als zij met teveel gelijktijdig van dezelfde mobiliteitsvoorziening gebruik willen maken en er congestie optreedt. Voor de samenleving als geheel door hinder, geluidsoverlast, stank of barrièrewerking, of gezondheidsrisico's door fijn stof en uitlaatgassen. Ook in Limburg manifesteert zich dat:

- de bereikbaarheid van bestemmingen kan dalen, reistijdverliezen kunnen toenemen, vervoerskosten kunnen stijgen;
- economische vooruitgang en dus de collectieve welvaartsontwikkeling, zowel lokaal/regionaal als landelijk, kunnen worden geremd;
- de leefkwaliteit, veiligheid en milieukwaliteit kunnen afnemen.

De omvang van deze gevolgen noodzaakt tot een actief mobiliteitsbeleid van de overheid op alle bestuursniveaus; het is telkens zoeken naar een juiste balans in de facilitering en bijsturing van mobiliteit.

**AMBITIE:** We willen in Limburg toe naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers, overheid en bedrijven.

Met behulp van het PVVP willen wij de bereikbaarheid in stand houden en waar nodig verbeteren. Bovenstaande ambitie is welbewust tweeledig. Enerzijds de overheidstaak om te voorzien in mobiliteitsvoorzieningen: het zo goed mogelijk benutten en onderhouden van wegen, spoor, water, beschikbaar stellen van exploitatiesubsidies voor treinen en bussen en waar noodzakelijk het bouwen van extra voorzieningen. Anderzijds de overheid als regisseur voor een slim en efficiënt gebruik van de

collectieve mobiliteitsvoorzieningen (benutting) en als adviseur voor een doordacht gebruik van de particuliere vervoersopties (beïnvloeden).

Er is nog aan bereikbaarheid te winnen door betere benutting van de infrastructuur en voorzieningen die er zijn. Daarnaast valt echter ook niet te ontkomen aan een aantal investeringen. Vandaar dat in het PVVP het leidende principe is: "**Mobiliteit met verstand**".

"Mobiliteit met verstand" betekent een afgewogen keuze van maatregelen en aanpakken:

- selectief. De economische bereikbaarheid en de veiligheid van bepaalde doelen, bestemmingen en groepen mobilisten staan voorop;
- volledig afgestemd op duurzaamheid;
- gevarieerd. Afhankelijk van het probleem wordt ingezet op benutting, beïnvloeding of facilitering;
- afgewogen. De ruimtelijk-economische noodzaak en de politieke bereidheid om middelen in te zetten bepaalt de aanpak;
- gebiedsgericht. Dat wil zeggen: toegespitst op verschillen tussen regio's en behoeften uit regio's;
- flexibel. Het bieden van ruimte, om op grond van de actualiteit nadere accenten te kunnen zetten.

De prioriteit in het mobiliteitsbeleid ligt bij de economische bereikbaarheid. De doorontwikkeling van de Limburgse economie en arbeidsmarkt naar nieuwe, modernere richtingen en sectoren kan in belangrijke mate worden ondersteund door adequate infrastructuurvoorzieningen en mobiliteitsmogelijkheden. Een goede bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid zijn positieve vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven en werknemers. Tegelijkertijd willen we deze toekomstige ontwikkeling van Limburg nadrukkelijk in een duurzaam perspectief plaatsen. Keuzes voor de korte termijn dienen de mogelijkheden op langere termijn niet te blokkeren of ernstig te hinderen. Het beleid voor een optimale bereikbaarheid moet op lange termijn aansluiten op de te verwachten bevolkingsontwikkeling en de sociaal-economische ontwikkelingen in Limburg. Goede afwegingen hierbij, in combinatie met de aspecten ruimtelijke ordening, leefbaarheid en veiligheid, leveren een bijdrage aan een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem.

Het PVVP is een aanvulling op het POL (zie hoofdstuk 3). Verder is het PVVP de regionale vertaling en uitwerking van het rijksbeleid (Nota Mobiliteit) volgens de Planwet Verkeer en vervoer. Het PVVP verwoordt het beleid voor de komende vijf jaar en hanteert een flexibele agenda (zie hoofdstuk 8). Verder is er in verband met de noodzaak van een langere termijn aanpak en continuïteit een uitwerking in maatregelen gegeven tot en met 2015 en een doorkijk tot 2020.

## 2. Rijksbeleid

### 2.1. Nota Ruimte

De Nota Ruimte is kaderstellend voor andere rijksnota's (Nota Mobiliteit, Pieken in Delta). De nota zet in op de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. De economie en de steeds grotere internationale concurrentie dwingen om de economische kracht en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Ruimtelijke knelpunten voor economische groei moeten worden weggenomen. Aanbod van aantrekkelijke vestigingsplekken en aanpak van verkeerscongestie zijn hiervoor doorslaggevend. Knelpunten doen zich vooral voor in de grote steden en de mainports. Op grond van de internationaal zeer vooraanstaande positie op het gebied van onderzoek en ontwikkeling (research & development) is de regio Eindhoven/Zuidoost-Brabant als 'brainport' opgenomen. Aangezien veel kennisclusters en innovatiecentra langs de A2 (Amsterdam-Maastricht) liggen, wordt deze snelweg ook wel aangeduid als 'kennis-as'.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Voor Limburg concentreert dit beleid zich in het stedelijk netwerk Zuid-Limburg (incl. de grensoverschrijdende uitstraling daarvan) en het economisch kerngebied Greenport Venlo.

Het Rijk is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur voor weg-, spoor- en watervervoer en streeft ernaar hierop een basiskwaliteit te bieden. Het Rijk richt zich op de hoofdverbindingssassen tussen de beide mainports (en de mainportregio's) en de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland. De hoofdverbindingssassen vormen de ruggengraat van de nationale Ruimtelijke

Hoofdstructuur. Rijk, Provincies, waterschappen, WGR-plusregio's<sup>1</sup> en gemeenten zijn ieder verantwoordelijk voor het bieden van basiskwaliteit op een deel van de infrastructuur. Dit vereist een goede afstemming in de vorm van een integrale, gemeenschappelijke aanpak van bereikbaarheidsproblemen. Het PVVP geeft een aanzet tot deze afstemming.

Nederland kende de afgelopen jaren een locatiebeleid, dat bedoeld was om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen, in overeenstemming met de aard van hun vervoersbehoefte ('ABC-locatiebeleid'). Dit beleid is nu vervangen door een integraal locatiebeleid dat verschillende doeleinden dient: economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit beleid is gedecentraliseerd naar Provincies en WGR-plusregio's. De regionale uitwerking van het locatiebeleid is opgenomen in het POL2006.

## 2.2. Pieken in de delta

Deze beleidsnotitie beschrijft de economische agenda van het Rijk voor zes gebieden in ons land. Met deze gebiedsgerichte economische agenda wil het Kabinet bijdragen aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken. Het gaat om het herstel van het groeivermogen van de Nederlandse economie en de versterking van het vestigingsklimaat. De nota is een uitwerking van de Nota Ruimte en geeft de economische onderbouwing van ruimtelijke aspecten en werkt ze verder uit. Dat gebeurt in samenhang met de andere onderdelen van het regionaal-economische beleid, zoals het beleid voor bedrijventerreinen, het beleidsonderdeel Economie van het Grotestedenbeleid, het toeristisch beleid, de lopende structuurfondsprogramma's en het innovatiebeleid.

In de Nota Ruimte zijn de economische kerngebieden benoemd. De economische kerngebieden in Zuidoost-Nederland liggen in de A2-zone, met daaraan sterk verbonden de economische kerngebieden Tilburg en Venlo, en in Zuid-Limburg. De kerngebieden karakteriseren zich door de aanwezigheid van de belangrijkste concentraties stuwende werkgelegenheid, door de aanwezigheid van een of meerdere universiteiten en/of door belangrijke relaties met de twee mainports en het buitenland. Het Rijk wil met andere overheden en bedrijven vier innovatieregio's versterken, waaronder de regio Zuidoost-Nederland als onderdeel van de Toptechnologische regio Eindhoven – Leuven – Aken (TTR ELA). Verder is in een vijftal regio's sprake van clustering van agrologistieke zaken, waaronder in Greenport Venlo. Venlo is tevens een belangrijke logistieke schakel tussen de mainports, Zuidoost-Brabant en Duitsland.

---

<sup>1</sup> De regio Parkstad Limburg is hierop een uitzondering; deze regio heeft wel de WGR-plusstatus, maar heeft in haar takenpakket geen mobiliteitstaken.

## 2.3. Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (NoMo) is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid concreet beschreven.

De NoMo stelt dat economische structuurversterking goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. De hoofdverbindingssassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports, brainport Eindhoven en greenports, krijgen daarbij voorrang. Voor de hoofdverbindingssassen die nu nog 2x2 rijstroken zijn, is een uitbreiding naar 2x3 stroken het streefbeeld.

Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. De NoMo gaat uit van een groei van het personenverkeer tot 2020 van 20% en van het goederenvervoer van 15 tot 80%. Deze groei moet, vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – zo veel mogelijk in goede banen worden geleid.

De NoMo hanteert het principe: 'Decentraal wat kan, en centraal wat moet'. Provincies en WGR-plusregio's maken in overleg met gemeenten regionale afwegingen. Zij formuleren ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. De ontschotting van middelen in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) moet daarbij helpen. De NoMo geeft de kaders aan die moeten doorwerken in het decentrale verkeers- en vervoersbeleid.

De betrouwbaarheid moet verbeteren, zodat reizigers weten hoe laat zij aankomen en vervoerders 'just in time' kunnen leveren. Deze verbetering geldt voor de hele reis: van deur tot deur. Nationale, regionale en lokale netwerken van weg, water en openbaar vervoer hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk en is samenwerking erg belangrijk.

De betrouwbaarheid van de reistijd moet in 2020 sterk verbeterd zijn. In 95% van de reizen komt de reiziger dan op tijd aan op de bestemming. Op snelwegen mag de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang zijn als buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het Rijk twee keer zo lang. Dit vraagt een forse impuls van bouw- en benuttingsmaatregelen, beprijzing (Anders Betalen voor Mobiliteit; vanaf 2012), gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden. Als na uitvoering van geplande maatregelen niet aan deze normen wordt

voldaan is sprake van een knelpunt. Bij de oplossing daarvan hebben de hoofdverbindingssassen prioriteit. Voor Limburg wordt in de NoMo de A2 tussen Maasbracht en Geleen als knelpunt aangeduid. Enkele andere hoofdverbindingssassen zijn aandachtspunten.

Het Rijk en de decentrale overheden en de betrokken vervoerders moeten samen zorgen voor een OV dat een reëel, aantrekkelijk product biedt, vooral naar, in en tussen stedelijke netwerken, én dat het maatwerk levert bij een beperkte vraag, zodat mensen kunnen participeren in de maatschappij. De reiziger moet gemakkelijk kunnen overstappen tussen de verschillende OV-vormen en tussen het OV, de auto en de fiets. Het OV kan, zeker in de stedelijke netwerken, een bijdrage leveren aan de leefkwaliteit. Het Rijk is verantwoordelijk voor het hoofdtrainnet. Provincies en WGR-plusregio's<sup>2</sup> bepalen van het stadsgewestelijke en regionale openbaar vervoer per bus, tram, metro en gedecentraliseerd treinvervoer.

Het goederenvervoer is van grote betekenis voor de nationale economie, het faciliteren van (internationale) bedrijvigheid en de bevoorrading van onze samenleving. Onze internationale concurrentiepositie staat of valt met een goed functionerend goederenvervoersysteem en goed bereikbare mainports. Alle modaliteiten zijn nodig om de verwachte groei op te vangen. Het beleid is er daarom op gericht de kracht van alle modaliteiten te versterken. Het Rijk legt de prioriteit bij ontsluiting van de mainports, de greenports en de economische kerngebieden en bij internationale corridors. Verder zijn het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen en het verbeteren van de verkeersveiligheid van het goederenvervoer belangrijke streefdoelen.

Verbetering van de verkeersveiligheid blijft belangrijk: doel is een daling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers tot 900 doden in 2010 en 580 doden in 2020<sup>3</sup>. Innovatie en aanscherping van het Europese voertuigbeleid is hiervoor nodig. Verkeershandhaving is het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

Voor een verdere emissiereductie van verkeer en vervoer zijn innovatie en bronmaatregelen nodig. Voor de langere termijn is een transitie naar duurzamere vormen van vervoer noodzakelijk.

---

<sup>2</sup> De regio Parkstad Limburg is hierop een uitzondering; zie voetnoot paragraaf 2.1.

<sup>3</sup> Naar aanleiding van de recente gunstige cijfers over de daling van het aantal verkeersslachtoffers (881 doden in 2004 en 817 in 2005) is de minister, na overleg met de decentrale overheden, recentelijk tot een aanscherping gekomen van de doelstelling tot max. 750 doden in 2010.

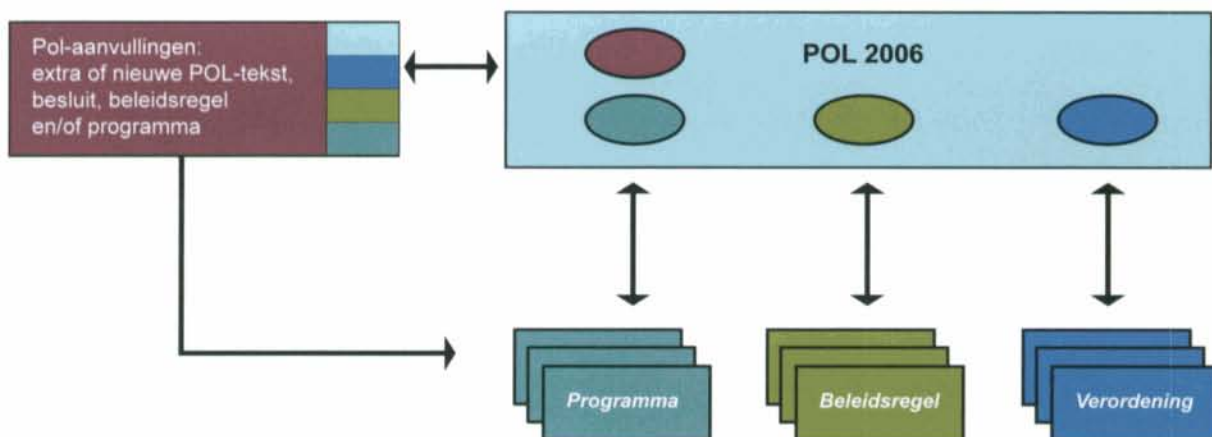
De provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen moeten anderhalf jaar nadat de NoMo van kracht is geworden zijn geactualiseerd (augustus 2007). De voor het PVVP relevante teksten uit de 'Essentiële onderdelen' zijn opgenomen in bijlage 2.

De NoMo bevat ten slotte een Uitvoeringsagenda. Hierin staan verdere regionale opgaven (bijv. netwerkanalyses; zie hoofdstuk 4) en nadere faseringen van voor Limburg belangrijke projecten (bijv. A2 Maasbracht – Geleen).

### 3. Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

#### Mobiliteit in POL2006

Het PVVP is een aanvulling op het POL. In onderstaande figuur is het POL-stelsel weergegeven; het POL2006 vormt samen met andere provinciale documenten een flexibel geheel. POL2006 beschrijft onze visie op de ontwikkeling van Limburg als gebied in samenhang met de omliggende landen en provincies en geeft de hoofdlijnen van de aanpak van een selectief aantal specifieke taken of beleidsonderwerpen waar de provincie een rol heeft. Er zijn echter diverse taakvelden of onderwerpen, waaronder mobiliteit, die vanwege hun complexiteit, het specifieke karakter of de noodzakelijke besluiten, aanleiding geven voor het opstellen van aparte provinciale documenten.



*Het POL-stelsel: de samenhang tussen de diverse typen documenten*

In het POL2006 (sept. 2006) zijn de volgende hoofdlijnen en ambities op het gebied van mobiliteit vastgelegd:

- De bereikbaarheid van Limburg op de schaal van Europese regio moet worden gegarandeerd. Daarvoor is het nodig dat het (inter)nationale netwerk van wegen, railverbindingen, waterwegen en technische infrastructuur compleet wordt gemaakt en het vereiste niveau krijgt. Bij de oplossingsmogelijkheden zullen de uitwisselbaarheid van het (rijks)hoofdwegennet en het regionale verbindende wegennet worden bekeken, samen met de substitutiemogelijkheden van openbaar vervoer en goederenvervoer over water en spoor;
- Wij willen zorgdragen voor een regionaal verbindend wegennet van goede kwaliteit, dat in staat is om het regionale verkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen en daarmee bij te dragen aan de beoogde regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Wij houden daarbij rekening met structurele gegevens zoals de effecten van de bevolkingsontwikkeling en de wensbeelden ten aanzien van economie en werkgelegenheid. Allereerst zorgen we voor een optimale benutting door technische en organisatorische maatregelen en een goed beheer en onderhoud. Vooral in de omgeving van stedelijke gebieden en nabij het nationale hoofdwegennet zien wij een toenemende rol voor dynamisch verkeersmanagement weggelegd;
- Via het PVVP en de Netwerkanalyse Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zullen we scherp prioriteren binnen de beperkte beschikbare middelen (o.a. BDU);
- Op regionale schaal zal ter bevordering van het fietsen, de veiligheid van fietsers en voor recreatieve doeleinden verder worden gewerkt aan het regionale fietspadennetwerk en de completering van fietsvoorzieningen langs de provinciale wegen. Samen met de gemeenten wordt gewerkt aan een goede afstemming en doorloop van dit regionale netwerk in de gemeentelijke netwerken;
- Wij streven naar een optimale benutting van alle modaliteiten voor goederenvervoer. Een beter gebruik van de mogelijkheden van vervoer over water en spoor, vooral bij het (inter)nationale goederenvervoer, moet een deel van de voorziene groei van het goederenvervoer opvangen. De inzet van Limburg, in samenwerking op landsdeel- en internationaal niveau, is gericht op het bevorderen van multimodaal vervoer, het stimuleren van een goede logistieke organisatie en efficiënter vervoer en het verzorgen van een adequate infrastructuur. Aan de basis hiervan ligt een (grensoverschrijdende) monitoring van goederenstromen;
- We willen toe naar een betaalbaar en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, dat voorziet in de behoeften van de reizigers ('de reiziger centraal'). Dat geldt ook voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Via (eu)regionale verbindingen wordt de aanhaking van het Limburgse openbaar vervoernet met de hogesnelheidslijn (Thalys en ICE) in Aken en Luik verzekerd.

Kwaliteitsverbetering moet ertoe leiden dat het openbaar vervoer, als reëel alternatief voor de auto, nieuwe klanten trekt. Dat vraagt om directheid, snelheid, comfort en stiptheid en integratie van bus-, doelgroepen en treinverkeer. De kansen liggen dan vooral bij de dikke vervoersstromen in en tussen de steden. In overig Limburg biedt het openbaar vervoer een vervoersmogelijkheid in specifieke gebieden en voor bepaalde groepen, zoals het landelijke gebied, jongeren, ouderen en gehandicapten. Beschikbaarheid, flexibiliteit en toegankelijkheid zijn dan vooral van belang;

- Wij willen zo weinig mogelijk verkeersslachtoffers in Limburg en willen zodoende de meest verkeersveilige provincie zijn. De landelijke doelstelling wordt zonodig regionaal aangescherpt om aan dit doel te voldoen. Er wordt gewerkt via een drieledige aanpak van infrastructuur, educatie en voorlichting, en handhaving.

In hoofdstuk 6 wordt dieper ingegaan op de hoofdfilosofie van het PVVP en de daaraan ten grondslag liggende hoofdlijnen en uitgangspunten. In de hoofdstukken 7 en 8 worden de ambities vervolgens per deelthema verder verdiept in beleidskeuzes, strategie en aanpak (uitvoeringsprogramma).

## 4. Trends en ontwikkelingen

### Toekomstverwachtingen

Landelijk wordt volgens de Nota Mobiliteit (NoMo) tot 2020 nog een groei van de personenmobiliteit verwacht. Het gemiddelde jaarlijkse autokilometrage neemt nog toe en ook het autobezit stijgt nog steeds. Tegelijkertijd is het Rijk gestart met herijking van de voorspellingsmodellen, omdat de feitelijke groei veelal lager uitviel dan de voorspelde groei. Bovendien zal beprijzing (Anders betalen voor automobilititeit) van invloed zijn op de omvang van het wegverkeer, in elk geval in de spitsuren.

Daarnaast wordt in de NoMo een stevige groei van het goederenverkeer verwacht, onder andere door de internationalisering van de economie. Dit betreft vooral het goederenvervoer over lange(re) afstanden van mainports naar achterland. Het binnenlandse zware vrachtverkeer groeit minder, terwijl het lichtere 'bestel'-vervoer door het veranderende binnenlandse distributiepatroon nog wel flink zal toenemen.

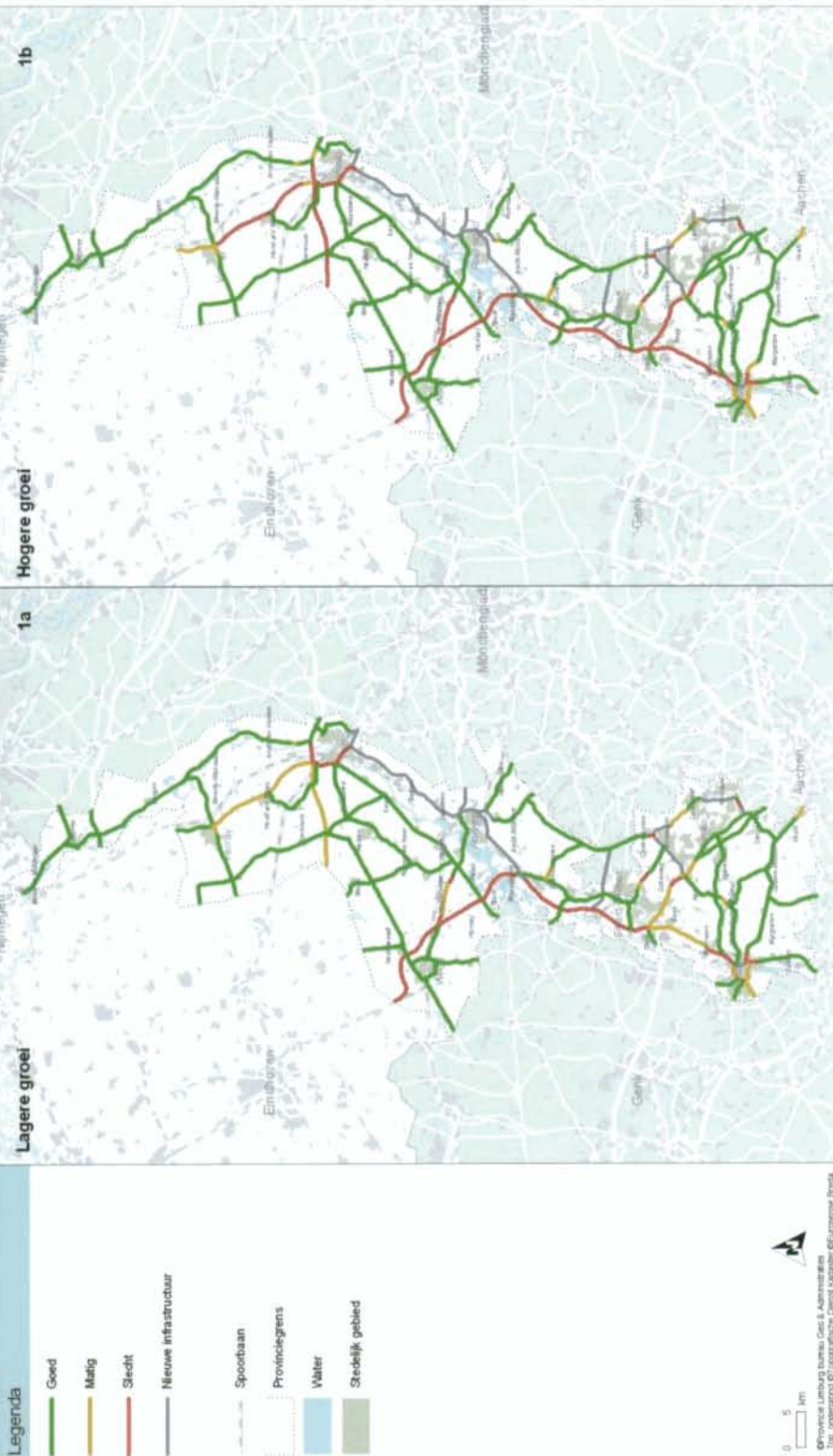
In Limburg wordt circa 80% van de personenkilometers per auto afgelegd, waarvan ruim 30% als passagier. De overige 20% van de afgelegde verplaatsingsafstanden is ongeveer gelijk verdeeld over openbaar vervoer (overwegend trein) en langzaam verkeer (fietsen, lopen). De Limburgse bevolking is sterker auto- en minder fietsgeoriënteerd dan de inwoners van andere provincies. De Limburgers maken minder verplaatsingen over langere afstand (30 km en meer) dan de gemiddelde Nederlander en maken ook op jaarbasis minder reiskilometers.

Het binnenlandse goederenvervoer wordt in Limburg voor 80% van de vervoerde tonnen over de weg getransporteerd. De overige 20% gaat vrijwel geheel per binnenvaart (Maasroute). Bovendien vindt door Limburg een grote hoeveelheid transito-goederenvervoer plaats via de weginfrastructuur, maar ook via de binnenvaart. Het aandeel railtransport in het goederenvervoer is in vergelijking met het buitenland gering, zowel in Limburg als landelijk. Oorzaken hiervan zijn de historisch sterke positie van de Limburgse binnenvaart (Maasroute, zand/grind) en de voor efficiënt spoorvervoer te korte vervoersafstanden binnen Nederland. Bovendien zijn diverse grensoverschrijdende spoorlijnen in onbruik geraakt.

Bereikbaarheid 2020 bij lagere en hogere groei

PVVP November 2006

1



provincie limburg 

Voor Limburg verwachten wij op het hoofdwegennet en het regionaal verbindend wegennet tot 2020 nog een groei van het wegverkeer van 35% tot 55% ten opzichte van 2003. De feitelijke groei zal het resultaat zijn van deels nog onbekende ontwikkelingen met soms tegengestelde effecten op de mobiliteit, zoals ondermeer:

- de inmiddels al ingezette afname en vergrijzing van de Limburgse bevolking. Hierdoor zal na 2015 vooral in de spitsuren de regionale bijdrage aan de totale vervoersprestatie in Limburg gaan afnemen;
- het door de vergrijzing afnemende aantal beschikbare werkenden. Bij gelijkblijvende werkgelegenheid kan dit aantal worden aangevuld door een (nog) grotere Limburgse arbeidsparticipatie, door pendel vanuit het omliggend gebied inclusief het buitenland, door migratie naar Limburg. Maar de werkgelegenheid zal ook dalen. Dit blijkt uit scenarioverkenningen van de Provincie Limburg (Limburg een generatie verder, maart 2006). Deze elementen hebben elk verschillende mobiliteitseffecten;
- de nauwkeurigheid van de mobiliteitsvoorspellingen op nationale en internationale schaal. Deze gaan nu uit van een omvangrijke groei van het transitoverkeer door Limburg, waaronder goederentransport vanuit Rotterdam, Antwerpen en Schiphol naar het Europese achterland. De recent door het Centraal Planbureau gepresenteerde toekomstscenario's 'Four Futures of Europe' laten voor de langere termijn tot 2040 sterk uiteenlopende effecten zien op de ontwikkeling van het (internationale) wegverkeer.

De volgende tabel laat een nadere precisering zien van de bandbreedte in de verwachte groei voor het rijkshoofdwegennet (HWN) en het provinciale Regionaal verbindend wegennet (RVWN).

#### Verkeersontwikkeling op het HWN/RVWN

Groeiverwachting economie	gematigde groei	hogere groei
HWN/RVWN	35 %	55 %
HWN-wegen	55 %	85 %
RVWN-wegen	10 %	15 %

De hoge toedeling van groei aan de HWN-wegen weerspiegelt de sterke groei van vooral het (inter)nationale personen- en goederenverkeer; de lagere groei op het regionale wegennet weerspiegelt de afvlakking van de verkeersgroei onder invloed van de dalende regionale verkeersprestatie als gevolg van onder andere de demografische ontwikkeling. Deze gegevens sporen met de verkeersmonitoring voor de jaren 2001-2005.

De gevolgen van de twee groeiverwachtingen voor de bereikbaarheid van Limburg worden zichtbaar gemaakt in de kaart 'Bereikbaarheid in 2020 bij lagere groei en bij hogere groei'. Deze geeft op basis van de verwachte verkeersdruk de knelpunten voor beide groeiscenario's op het HWN/RVWN weer. Uit de kaart blijkt dat zowel in de lage als in de hoge variant bereikbaarheidsknelpunten worden verwacht op het hoofdwegennet, terwijl het regionaal verbindend wegennet over het algemeen een goede bereikbaarheid laat zien. Als de verkeersdruk op het hoofdwegennet door benuttings-, beïnvloedings- en/of bouwmaatregelen echter niet wordt opgelost, wordt Limburg (inter)nationaal slecht bereikbaar en wordt het door verdringing van wegverkeer naar het onderliggende wegennet geconfronteerd met sluijverkeer. Dit is onwenselijk vanuit het oogpunt van regionale en lokale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het aantal verplaatsingen van de Nederlanders in hun vrije tijd neemt de laatste decennia toe. Nu al wordt 40 tot 50% van alle verplaatsingen per motorvoertuig vanuit het motief vrije tijd gemaakt. Hierbij moet gedacht worden aan toerisme, recreatie, maar ook winkelen en toeren. Deze groeitrend in het aantal verplaatsingen en in de afstanden die daarbij worden afgelegd, houdt voorlopig nog aan. Het vrijetijdsverkeer heeft vooral een sociaal-economische betekenis. Te denken valt aan toeristische attracties, gebieden en stadscentra, maar ook aan de natuurwaarden van het platteland, die aantrekkingskracht uitoefenen op mensen.

Het mobiliteitspatroon laat binnen Limburg grote regionale verschillen zien. Deze verschillen worden geaccentueerd door de beoogde ruimtelijk-economische speerpunten en ontwikkelingen. Zuid-Limburg heeft niet alleen een groter inwonertal, maar ook een aanzienlijk hogere bevolkingsdichtheid. Samen met het grotere aandeel in de ruimtelijk-economische activiteiten leidt dit tot intensievere verkeersstromen zowel binnen het gebied, als in de relaties met de (eu)regio. Tegelijkertijd is er de laatste jaren sprake van een achterblijvende economische ontwikkeling en een toenemende ontwikkeling van toerisme. Het midden en noorden kennen vooral enkele stedelijke concentraties van activiteiten en bijbehorende mobiliteit, naast grote gebieden van relatieve rust. De economische ontwikkeling zet hier gestaag door, met een sterke groei in de logistiek. Deze regionale verschillen noodzaken een gebiedsgedifferentieerde en selectieve aanpak; niet alles hoeft en moet hetzelfde en evenveel.

#### **Netwerkanalyse stedelijk netwerk Zuid-Limburg**

Als uitvloeisel van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit is er voor het stedelijk netwerk Zuid-Limburg een netwerkanalyse (NWA) uitgevoerd. Dit is een kwantitatieve analyse van het totale verkeers-

en vervoerssysteem (weg, water en spoor; personen- en goederenvervoer) om te bezien welke knelpunten zich in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van dit stedelijk netwerk voordoen en welke oplossingen daarvoor nodig zijn. De netwerkanalyse is uitgevoerd in samenwerking met de Tripool-steden Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen en Rijkswaterstaat Limburg.

Vanuit de ruimtelijke prioriteiten is gekeken naar de onderlinge en externe relaties en verbindingen. Vanuit bereikbaarheidsdoelen is daarna toegewerkt naar een beoordelingskader, een analyse en een beoordeling en een keuze van oplossingen en maatregelen. Daarbij is geconcentreerd op 11 ruimtelijk-economische toplocaties in Zuid-Limburg, die samen goed zijn voor circa 50% van de werkgelegenheid in deze regio. Deze toplocaties liggen in de stedelijke kernen van Maastricht, Parkstad Limburg en Sittard-Geleen, maar ook daartussenin. Niet alleen tussen deze toplocaties in Zuid-Limburg bestaan belangrijke relaties, maar ook met overig Nederland en de euregionale en internationale economische centra om ons heen. De al bekende knelpunten zijn door de netwerkanalyse bevestigd. Er is ook een nieuw knelpunt gebleken: de problematiek van de stadspoorten. Op het koppelvlak tussen hoofdwegennet en regionaal/lokaal wegennet gaan, ook als de lopende investeringsagenda is gerealiseerd, toenemende problemen ontstaan ten aanzien van de stedelijke bereikbaarheid.

De netwerkanalyse heeft een gezamenlijke regionale agenda opgeleverd van maatregelen die noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid en daarmee de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Zuid-Limburg te kunnen garanderen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen maatregelen die relatief snel zijn te realiseren ('quick wins') en maatregelen die door aard en omvang een wat langere voorbereidingstijd vragen ('slow wins'). Er is ten slotte geconstateerd dat de bestaande MIT-agenda en de huidige krappe BDU-budgetten onvoldoende zullen zijn om deze mobiliteitsagenda te financieren en dat er dus aanvullende rijksfinanciering nodig is. De voorstellen die vanuit de regio aan de minister zijn gedaan staan hieronder kort samengevat en zijn uitgebreider weergegeven in bijlage 3.

#### *Voorstellen uit de Netwerkanalyse stedelijk netwerk Zuid-Limburg*

1. A2 Midden-Limburg: structurele verbreding A2 Maasbracht – Geleen (2010-2014) en op korte termijn mobiliteits- en verkeersmanagement en spitsstrook Kerensheide – Maasbracht;
2. Openbaar vervoer: verbetering IC-verbindingen met Randstad en doorverbinding met Luik en Aken, spoorverdubbeling Heerlen – Herzogenrath met als eerste stap een passeerspoor bij Landgraaf, uitbouw euregionaal light railsysteem, OV-stimulerende regionale maatregelen (bijv. P&R, versterking knooppunten, doorstroming) en inspelen op vergrijzing;

3. Goederenvervoer: modal shift-maatregelen w.o. railterminal Sittard-Geleen, DVM-maatregelen bij de stadspoorten e.d. en een gezamenlijk projectbureau t.b.v. de realisatie van maatregelen;
4. Infrastructurele maatregelen: uitwerking van de knelpunten 'Verknoping Buitenring Parkstad/A76 bij Nuth' en 'Maaskruisend verkeer Maastricht' en van het Kwaliteitsnet goederenvervoer.

De NWA Zuid-Limburg is een basisstudie voor het PVVP en is als een aparte rapportage beschikbaar.

### **Verkeersanalyses Limburg-Noord**

Voor Limburg-Noord is geen officiële netwerkanalyse opgenomen in de Uitvoeringsagenda van de NoMo. De driehoek Venlo, Roermond, Weert is geen nationaal stedelijk netwerk zoals vastgelegd in de Nota Ruimte en ook is de schaal van de stedelijke agglomeratie niet vergelijkbaar met de stedelijke netwerken waarvoor officiële netwerkanalyses zijn gemaakt. Desondanks is er voldoende aanleiding om ook naar de agenda voor dit gebied te kijken. Venlo Greenport is een economisch kerngebied volgens de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen die hier plaatsvinden, samen met de algemene ontwikkeling van de Venlo Tradeports, daarmee samenhangende afgeleide zaken en de organisatie van de Floriade in 2012, zijn zowel voor de Nederlandse als de regionale economie van wezenlijk belang. Venlo is na Rotterdam en Schiphol het derde logistieke knooppunt van Nederland. De positie van Noord- en Midden-Limburg en van Venlo in het bijzonder is in een aantal recente studies bekeken. De netwerkanalyse Brabantstad heeft als studiegebied de oostelijke corridor vanuit Brabant tot Venlo en de Duitse grens volledig meegenomen. Deze corridor is het belangrijkste aandachtspunt voor dit gebied gebleken. Verder is er een verkeersstudie naar de functie van de N280-west (Weert – Roermond) uitgevoerd, waaruit inzichten zijn verkregen over de functionaliteit van het wegennet. Ten slotte bestaat er op basis van kennis en ervaring een goed beeld van de ontwikkelingen en knelpunten in het gebied.

Een en ander leidt tot de volgende regionale agenda op hoofdlijnen voor dit gebied. De realisering van de A73 en de A74 is van groot belang voor de economische positie van Venlo, voor de afwikkeling van het verkeer en voor de verbetering van de leefbaarheid. Ook is duidelijk op langere termijn de dimensionering van de snelwegen rond Venlo veel aandacht vraagt. De NoMo streeft bij alle hoofdverbindingssassen in principe naar een maatvoering van 2x3 rijbanen. Daarnaast is er aandacht nodig voor de vervlechting van de verkeerssoorten op het hoofd- en onderliggend wegennet rondom Venlo. Ten slotte moet de capaciteit van de schakels tussen het regionale wegennet en het rijkswegennet op de zich voordoende knelpunten nauwkeurig worden bepaald (bijv. project Klavertje Vier-plus) en is er speciale aandacht nodig voor het goederenvervoer.

## B. DE VISIE



## **5. Duurzame mobiliteit: economie, ruimte en milieu**

### **5.1. Ruimte en economie: bepalende en beïnvloedende factoren**

De Provincie Limburg voert een actief beleid om haar economische positie in internationale en euregionale context te verbeteren en om daarmee invulling te geven aan de Lissabon- en Göteborgdoelstelling van de Europese Unie en de nationale ambities zoals verwoord in de Nota Ruimte en Pieken in de delta. Het streven naar een Technologische Topregio Eindhoven – Leuven – Aken (TTR ELA) is hierin het belangrijkste speerpunt: versterking en onderlinge verbinding van de hoogwaardige segmenten van industrie, diensten en 'research and development' in de driehoek tussen brainport Eindhoven en de wetenschapscentra van Leuven en Aken. In de Versnellingsagenda zijn een aantal clusters van kracht/kans benoemd: medische technologie (health, care & cure), hoogwaardige chemie, high tech systemen en materialen, agro-food/nutrition en nieuwe energie, die Limburg een onderscheidende positie geven binnen de TTR. Op deze kennisgebieden willen we een vooraanstaande regio zijn. Ondersteund door een sterke logistieke sector die waarde toevoegt, en een belangrijke recreatieve en toeristische sector. Voor deze technologische topregio is het leefklimaat, het opleidingsniveau, de aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige bedrijventerreinen én bereikbaarheid van groot belang. Een optimale bereikbaarheid betekent namelijk een gunstige vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en instellingen, een gemakkelijker grensoverschrijdende samenwerking tussen kennisinstututen en een vergroting van de arbeidsmarkt voor hoger geschoold personeel en betere afzetpotenties voor hoogwaardige producten.

De nationale en internationale economische positie van Nederland en Limburg en de daaraan verbonden gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling is erbij gebaat, dat het transitovervoer tussen de randstedelijke mainports en het buitenland via Limburg optimaal kan worden afgewikkeld. Het hoofdwegennet in Limburg wordt daarom in de komende jaren sterk verbeterd. Er kunnen zich echter nieuwe knelpunten gaan voordoen in bottlenecks van deze internationale hoofdverbindingssassen. De reistijden van deur tot deur en de onzekerheid over deze reistijden kunnen dan gaan toenemen als gevolg

van groeiende kansen op congestie en de kwetsbaarheid van het netwerk voor bijvoorbeeld incidenten. De internationale spoorinfrastructuur en -verbindingen voor zowel personenvervoer als goederenvervoer vanuit en door de provincie zijn nog van onvoldoende niveau en moeten daarom verder worden verbeterd.

De mobiliteitsvoorzieningen in Limburg zijn verder van grote betekenis voor de economie op regionale en lokale schaal. De binnensteden, economische centra en bedrijventerreinen kunnen zich alleen gunstig ontwikkelen bij een goede bereikbaarheid voor zowel regionaal als bovenregionaal verkeer. De Limburgse binnensteden worden door de lopende grote verkeersprojecten aanzienlijk ontlast van doorgaand verkeer, maar de toegangswegen naar de stedelijke en economische centra zijn (mede daardoor) vooral tijdens spitsuren en op hoogtijdagen moeizamer te bereiken.

## **5.2. Duurzaamheid: voorsorteren op de lange termijn**

We willen de toekomstige ontwikkeling van Limburg nadrukkelijk in een duurzaam perspectief plaatsen: mobiliteitskeuzes voor de kortere termijn moeten de mogelijkheden op langere termijn niet blokkeren of ernstig hinderen. Het PVVP is opgenomen als speerpunt in het Programma Duurzaam Limburg 2005-2007. Om hieraan invulling te geven moet het beleid voor een optimale bereikbaarheid op lange termijn aansluiten op de te verwachten bevolkingsontwikkeling en de sociaal-economische ontwikkelingen in Limburg. We moeten niet onnodig in zaken investeren, die later niet nodig blijken te zijn, maar we moeten ook geen ruimtelijk-economische keuzes maken die veel (extra) mobiliteit oproepen. Diverse milieu- en leefbaarheidfactoren (bijv. luchtkwaliteit, geluidhinder, barrièrewerking, doorsnijding van het landschap) zijn van een dusdanig belang, dat zij integraal moeten doorwerken in het mobiliteitsbeleid.

Duurzame mobiliteit begint op strategisch niveau bij het maken van structurele keuzes voor de inrichting van het verkeers- en vervoerssysteem. Dat betekent allereerst zorgdragen voor een breed aanbod aan vervoersmogelijkheden. Door daarbij rekening te houden met de demografische ontwikkeling, die op termijn kan leiden tot een stabilisatie van de groei van het regionale aandeel in de totale mobiliteit, worden bovenmatige investeringen voorkomen en kunnen de juiste accenten worden geplaatst. Zo zal er, vooral vanwege de transitofunctie, nog wel moeten worden geïnvesteerd in het hoofdwegennet om de groei van het (economische) verkeer tegemoet te komen en kunnen we op het regionale wegennet veelal volstaan met optimalisaties. Technologische maatregelen bij de bron (auto's en brandstoffen) en innovatie dragen verder bij aan duurzaamheid. Een forse inzet op Europees en nationaal niveau, aangevuld met regionaal maatwerk, moet ervoor zorgen dat tijdig aan EU-normen wordt voldaan.

Uit de nieuwste berekeningen van het RIVM is gebleken dat de problematiek rond de luchtkwaliteit vooral locatiespecifiek is en minder gebiedsbreed en veelomvattend dan eerder werd gevreesd. Het blijft desondanks een belangrijke negatieve invloed op de gezondheid houden. Oplossingen moeten komen vanuit verkeer en vervoer, maar ook vanuit bijvoorbeeld de industrie en landbouw.

Op kortere termijn liggen er vooral nog opgaven in de stedelijke gebieden. Op langere termijn is te verwachten dat door technologische verbetering van voertuigen en het maken van Europese afspraken hierover, het in het gebruik van alle vervoersmodaliteiten, het instrument beprijzing en door verdere innovaties in het personen- en goederenvervoer, het probleem van de luchtkwaliteit kan worden opgelost. Dat wordt nog eens versterkt als kan worden bewerkstelligd dat personenauto's en vrachtwagens beter worden benut (carpoolen, efficiënter vervoer, etc.).

Op tactisch niveau is het meewegen van de mobiliteitsconsequenties bij het ruimtelijk inrichten is belangrijk. Bij uitbreidingen van steden en dorpen, bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling moet in eerste instantie een optimale benutting van de al bestaande infrastructuur en van de potenties van netwerken en knooppunten in deze infrastructuur worden bewerkstelligd. Infrastructuur en mobiliteit worden daarmee meer een leidend principe voor de ontwikkeling van ruimte en economie. Omgekeerd spelen de aanwezigheid van voor (lucht)verontreiniging gevoelige locaties en bestemmingen en leefbaarheidsaspecten zoals geluid en barrièrewerking mee in de keuzes rond hoofdverkeersroutes. Betere benutting van de bestaande infrastructuur en vervoermiddelen kan de belasting van het milieu direct beperken en de bouwagenda verminderen. De ontwikkeling van alternatieven voor het (vracht)autogebruik, zoals het openbaar vervoer, de fiets en goederenvervoer per water en spoor verdient specifieke aandacht. Het is nodig impulsen te blijven geven aan deze vervoersalternatieven.

Op het meest directe, praktische niveau bestaan er in verkeer en vervoer diverse mogelijkheden: van de verplichting tot het gebruik van milieuvriendelijke motoren en roetfilters in bussen bij het verlenen van OV-concessies tot het toepassen van duurzaam asfalt en energiewinning uit asfalt.

### **5.3. Strategische milieubeoordeling (SMB)**

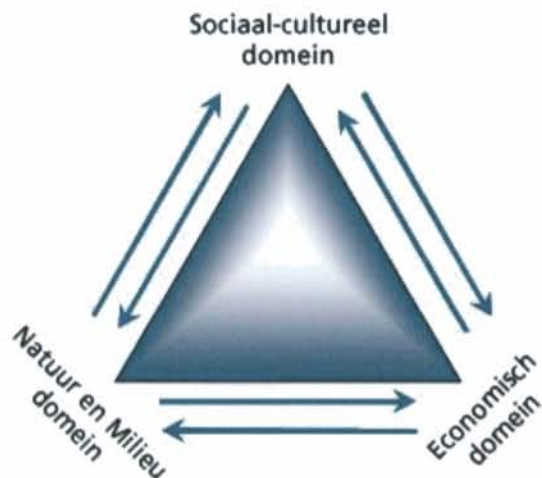
Op basis van EU-richtlijn 2001/42/EG is het vanaf juli 2004 verplicht om voor plannen die het kader vormen voor latere besluiten die mer-plichtig zijn, een plan-mer oftewel een Strategische Milieubeoordeling (SMB) uit te voeren. Overweging hierbij is dat (ook) in een vroegtijdig stadium milieuaspecten worden meegewogen bij het maken van (beleids)keuzes, waardoor een meer integrale en duurzame afweging wordt gemaakt. De besluitvorming over de vertaling van deze EU-richtlijn in de Nederlandse wetgeving is op 5 juli 2006 afgerond en is vanaf begin oktober 2006 van kracht.

Hieronder worden alleen de conclusies van de strategische milieubeoordeling gegeven. Voor het volledige milieurapport wordt verwezen naar bijlage 1.

#### **Procedure SMB**

Na de bekendmaking van het uitvoeren van een SMB voor het PVVP is een notitie opgesteld, waarin is aangegeven met welke reikwijdte en welk detailniveau de SMB is uitgevoerd. De voorgeschreven milieubeoordeling is hierbij verbreed naar een duurzaamheidsbeoordeling. Hiervoor is gebruik gemaakt van het driehoeksmodel dat voor het POL is ontwikkeld en waarin aan de hand van voorraden en attributen een weging kan worden gegeven vanuit het economische, natuur en milieu, en sociaal-culturele domein.

Over deze uitgangspunten, verwoord in de 'Notitie reikwijdte en detailniveau duurzaamheids- en milieubeoordeling SMB PVVP Limburg', heeft vervolgens een consultatie plaatsgevonden met de betrokken bestuursorganen en organisaties. Tevens is er een gesprek gevoerd met het secretariaat van de Commissie voor de m.e.r. over deze uitgangspunten, mede ter voorbereiding op het officiële advies dat deze commissie dient uit te brengen over het milieurapport.



*Het POL-driehoeksmodel met de sociaal-culturele, natuurlijke en economische voorraden*

### **Opzet SMB**

Bij het bepalen van de milieu- en duurzaamheidseffecten is vooral aandacht besteed aan de aspecten verkeer (wegverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer, goederenvervoer en mobiliteitsmanagement), (verkeers)veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en natuur. De overige aspecten (landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem, water en externe veiligheid) hebben wat globaler aandacht gekregen, omdat mag worden verwacht dat het PVVP-beleid hier beduidend minder invloed op zal hebben. De milieu- en duurzaamheidseffecten zijn bekeken voor een voorkeursstrategie (ambities en strategieën zoals omschreven in de Sonderingsnotitie ambitie en strategie PVVP (juni 2006)) en voor een terugvalstrategie (lees: een PVVP waarin alleen de meest relevante ambities worden waargemaakt). Ten slotte is gekeken naar de robuustheid van deze twee strategieën, waarbij de vraag centraal stond hoe succesvol de strategieën als geheel kunnen zijn bij in de tijd wijzigende omstandigheden die buiten de directe invloed van de Provincie vallen (bijv. demografische ontwikkeling, verkeersontwikkeling).

### **Uitkomsten SMB**

Uit de SMB is gebleken dat de voorkeurstrategie, zoals die is afgeleid uit de Sonderingsnotitie PVVP, het beste milieu- en duurzaamheidsresultaat oplevert. Op de onderscheiden aspecten die in de SMB aan de orde zijn gekomen, zijn de effecten op duurzaamheid en het milieu over het algemeen positief of neutraal in vergelijking met de autonome ontwikkeling en de terugvalstrategie. Dit betekent in het algemeen een ondersteuning voor het beoogde PVVP-beleid. Er zijn op basis van de SMB voor de voorkeurstrategie wel enkele ongunstige milieueffecten gesignaleerd, met name bij de voorraden uit het natuur- en milieudomein, zoals natuur, ruimte en water. Dit levert specifieke aandachtspunten op. Het heeft echter niet geleid tot een noodzaak voor een sterk gewijzigde beleidsstrategie. In de relevante gevallen kan dit in een later stadium leiden tot vooraf geformuleerde ontwerpgegevens. Dan zullen voor de onderscheidenlijke projecten ook nog milieueffectrapportages op projectniveau worden uitgevoerd, waarbij de milieueffecten meer in detail aan de orde komen. Dit kan dan eveneens nog leiden tot concrete ontwerpwijzigingen en/of mitigerende maatregelen.

Voor de volledige uitkomsten van de SMB wordt verwezen naar bijlage 1.

## 6. Hoofdfilosofie PVVP

We willen in Limburg toe naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven. De mobiliteitsvoorzieningen en de vervoersnetwerken en -voorzieningen moeten optimaal op elkaar zijn afgestemd. Het 'goede samenspel', zowel van de voorzieningen onderling, als het gebruik door de reizigers van de verschillende voorzieningen, resulteert in een optimale bereikbaarheid.

Betrouwbare en acceptabele reistijden zijn van belang voor de bereikbaarheid van bestemmingen met alle modaliteiten. Betrouwbaarheid heeft betrekking op de mate waarin de reiziger erop kan rekenen dat hij 'op tijd' aankomt. Het voorkomen van een afwijking van de verwachte reistijd door incidenten moet tot een minimum worden beperkt. Acceptabel houdt in dat het tijdverlies door congestie of ander oponthoud binnen aanvaardbare grenzen blijft. In paragraaf 7.1 wordt dit vertaald in concrete normwaarden.

We zetten in op selectieve bereikbaarheid: niet alles kan en hoeft even goed bereikbaar te zijn, zeker niet voor alle vormen van vervoer. Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en de economische kerngebieden zoals Greenport Venlo moeten vanwege de concentratie van economische en sociale activiteiten uiteraard zeer goed bereikbaar zijn. Prioriteit leggen we daarom bij de economische bereikbaarheid. De doorontwikkeling van de Limburgse economie en arbeidsmarkt naar nieuwe, moderne richtingen en sectoren-clusters kan in belangrijke mate worden ondersteund door adequate infrastructuurvoorzieningen en mobiliteitsmogelijkheden. Hiermee kunnen aantrekkelijke vestigingsplaatsen en een aantrekkelijk woonmilieu worden geboden. Voor het goederenvervoer is verder belangrijk dat via de logistieke knooppunten Venlo en Sittard-Geleen alle stadsregio's snel, ongestoord en multimodaal bereikbaar zijn via de (inter)nationale en regionale transportassen. Kernen met een regionale verzorgingsfunctie moeten goed via de weg en per openbaar vervoer bereikbaar zijn. In gebieden met hoge natuur- en landschappelijke waarden kan juist een beperking van de toegankelijkheid per auto aan de orde zijn.

### **Hoofdfilosofie: benutten, beïnvloeden (waaronder beprizen) en bouwen**

Om de mobiliteitsvraagstukken van het komende decennium aan te pakken, hanteren wij een drieslag. We willen de beschikbare mobiliteitsvoorzieningen allereerst optimaal **benutten** door een betere

(technische) organisatie van het verkeer (bijv. door dynamisch verkeersmanagement). Door het zonnig en mogelijk **beïnvloeden** van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes (bijv. door modal shift, of het beprijzen) willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het **bouwen** van extra infrastructuur (weg, water en spoor).

Niet één van deze strategieën is allesbepalend: alledrie de strategieën kunnen door maatwerk een gezamenlijke bijdrage leveren aan een betaalbare, slimme mobiliteit in en door Limburg. De gehanteerde volgorde (benutten, beïnvloeden, bouwen) weerspiegelt wel een volgorde van belangrijkheid, zeker wat betreft het zoeken naar en bereiken van effecten op de korte termijn. Waar de beleidsopties benutten en/of beïnvloeden niet goed mogelijk zijn of op langere termijn onvoldoende effect opleveren, wordt bouwen vanzelfsprekend daarmee de eerste prioriteit. Het tijdsverloop tussen het moment van probleemkenning en het uiteindelijk opleveren van nieuwe rijksinfrastructuur bijvoorbeeld bedroeg in de afgelopen periode al gauw meer dan 10 jaar. Daarom moeten we tijdig beslissingen nemen over structureel noodzakelijke infrastructuurcapaciteit en in de tussenliggende periode tot die beschikbaar is met benutten en beïnvloeden de bereikbaarheid op peil houden.

Bereikbaarheid zien we in de eerste plaats vooral als een organisatievraagstuk. Het zo goed mogelijk **benutten** van de onderling samenhangende infrastructuurnetwerken en vervoerstelsels is daarbij het streven. De capaciteit van de weg kan worden vergroot door o.a. spitsstroken, doelgroepstroken, toeritdosering en snelheidshomogenisering. De kwetsbaarheid van routes en de onbetrouwbaarheid van reistijden kan worden verlaagd door incidentmanagement en door afstemming en samenwerking tussen wegbeheerders. Meer gebruik van water en spoor is mogelijk omdat daar veelal nog capaciteit beschikbaar is. Ook meer spreiding van het verkeer over de dag leidt tot een betere benutting van het bestaande wegensysteem. Hiervoor is het nodig dat er in het algemeen meer flexibiliteit in begin- en eindtijden van allerlei maatschappelijke functies is. Spreiding over alle modaliteiten leidt tot een betere benutting van het gehele vervoerstelsel. Het totaal van alle modaliteiten beter gebruiken kan vooral door het beter organiseren van ketenmobiliteit: het beter op elkaar aan laten sluiten van vervoermiddelen en de overstap zo gemakkelijk mogelijk maken. Verkeersmanagement helpt langs technische weg de beschikbare weginfrastructuur zo goed en optimaal mogelijk te gebruiken.

Tegelijkertijd moet worden beseft dat een maximale benutting ook risico's in zich draagt. Als de capaciteit van de netwerken en vervoerstelsels volledig wordt gebruikt, neemt de kwetsbaarheid van het

verkeerssysteem snel toe; een incident (bijv. ongeval of stremming) kan direct grote consequenties in het volledige verkeerssysteem tot gevolg hebben, waardoor alles dreigt stil te vallen. Een dergelijk 'overspannen' systeem moet worden voorkomen.

Verder willen we burgers en bedrijven **beïnvloeden**, door hen te wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid en bij hun verplaatsingskeuzes uit te gaan van 'Mobiliteit met verstand'. Keuze voor een ander vervoermiddel of voor een ander tijdstip van reizen kan de huidige eenzijdige druk op het wegennet in de spits verlichten. Dat kan ook een versterking van het openbaar vervoer, fietsen of combinaties daarvan inhouden. Verschillende onderdelen van mobiliteitsmanagement (bijv. bedrijfsvervoersplannen, of het anders organiseren van de aan- en afvoer van goederen of klanten en hun ketenverplaatsingen) kunnen hierbij helpen. Ook beprijzing kan in onze ogen een nuttige rol spelen bij het in goede banen leiden van de mobiliteit. Het gebruik van schaarse infrastructuur en gesubsidieerde vervoermiddelen (bijv. openbaar vervoer) moet daarmee directer en eerlijker verrekend worden in de prijs van mobiliteit. Voor de toepassing van het instrument beprijzing zijn we allereerst afhankelijk van landelijke ontwikkelingen en beslissingen. In 2012 zal door het Rijk een landelijk systeem van beprijzing, gedifferentieerd naar tijd, plaats, voertuig- en milieukeurmerken, worden ingevoerd. Daarmee wordt naar verwachting de (auto)mobiliteit flink beïnvloed. Landelijk zal er circa 7% minder spitsverkeer zijn bij toepassing van de platte heffing en circa 14% minder verkeer bij een kilometerprijs die varieert naar plaats en tijd. Voordat het zover is moeten oplossingen worden gevonden door een intensieve benuttings- en beïnvloedingsstrategie, of waar noodzakelijk door de voorbereiding van structurele capaciteitsuitbreidingen.

Waar wenselijk en mogelijk zullen we al gebruik maken van de voorfase van beprijzing, door het toepassen van de zogenaamde 'versnellingsprijs', om zodoende essentiële bouwprojecten zoals de verbreding van de A2 Maasbracht – Geleen in de tijd naar voren te halen.

Pas als duidelijk is dat met benutten en beïnvloeden geen structurele oplossing kan worden gevonden voor een mobiliteitsprobleem, komt het **bouwen** van nieuwe infrastructuur in beeld: wegverbreding, spoorverdubbeling, vaarrouteverdieping of verruiming. Dat wil echter niet zeggen dat we afwachten tot zich daadwerkelijk een knelpunt voordoet. Met zorgvuldige prognoses en monitoring zullen we deze knelpunten tijdig signaleren en een bouwopgave voorbereiden en uitvoeren. Nieuwe infrastructuur willen we dan op een duurzame wijze inrichten.

### **Sectorale uitwerking**

Deze hoofdfilosofie wordt nader uitgewerkt in de hoofdstukken 7 en 8. Voor elk deelthema van het mobiliteitsbeleid komen ambitie, strategie en aanpak aan de orde en wordt aangegeven in welke mate voorzieningen en vervoermiddelen beter benut kunnen worden, in welke mate burgers en bedrijfsleven kunnen worden beïnvloed in hun mobiliteitsgedrag en waar nieuwe voorzieningen of het uitbreiden van bestaande voorzieningen wenselijk, mogelijk en/of onontkoombaar is.

### **Samenwerking**

De mobiliteitspraktijk van vandaag maakt het onmogelijk dat ieder voor zich de problemen effectief oplost. Problemen en knelpunten kennen vaak meervoudige invalshoeken en voor de oplossingen daarvan zijn vaak meerdere partijen aan zet en onderling afhankelijk van elkaars bijdrage en resultaat. In de komende periode zullen wij dus een zwaar accent op samenwerking leggen. Zowel bij de analyse, het ontwerp van de oplossingen, als bij de uitvoering zal structureler, intensiever en breder worden samengewerkt met de betrokken partijen. Binnen de provincie, op landsdeel- of nationaal niveau en over de grens in de euregio en Europa. De Netwerkanalyse Zuid-Limburg is een recent voorbeeld hoe samenwerking tot een gedragen analyse en aanpak kan leiden.

Verkeersveiligheid is een terrein waarop al gedurende lange tijd en succesvol met partners wordt samengewerkt. Met de gemeenten wordt voortvarend gewerkt aan het tot stand brengen van een veilige infrastructuur en het oplossen van black spots binnen het verband van het ROVL. Door de tijd heen zijn daar nieuwe partijen bijgekomen door toevoeging van educatie- en handhavingsaspecten. Deze effectieve en succesvol gebleken samenwerking willen wij voortzetten.

Ook op het gebied van het openbaar vervoer staat een intensieve samenwerking voor de boeg. Allereerst met de nieuwe concessiehouder Veolia transport, waarmee in eendrachtige samenwerking, ieder binnen zijn eigen verantwoordelijkheden, de kwaliteitssprong in het regionaal openbaar vervoer moet worden gemaakt. Ook de gemeenten spelen daarbij een belangrijke rol. Ten aanzien van zowel de regiotaxi en bij het flankerende beleid met betrekking tot infrastructuur en haltevoorzieningen. In het grensoverschrijdend OV willen we met onze OV-partners in de euregio Maas-Rijn stappen gaan maken met verdere verbetering van trein- en busverbindingen en organisatorische aspecten op basis van een in 2007 af te ronden gezamenlijke visie.

In het goederenvervoer hebben we in de afgelopen jaren op landsdeel- en euregionaal niveau belangrijke verbanden gesmeed. Met IncodeDelta hebben we op het schaalniveau van Zuid-Nederland de visie over en aanpak van het goederenvervoer belangrijke stappen verder kunnen brengen en hebben we projecten ten

uitvoer gebracht. Gezien het schaalniveau waarop het goederenvervoer zich begeeft is samenwerking op dit en hogere schaalniveaus essentieel. Grensoverschrijdend trachten we met partners op basis van gezamenlijke gegevens inzichten te verdiepen en een basis te vinden voor gemeenschappelijke projecten. Ten aanzien van het wegverkeer is het tegenwoordig onomstreden dat een succesvolle aanpak van congestie over wegbeheerdersgrenzen heen gaat. We moeten veel meer vanuit samenhangende netwerken redeneren en van daaruit tot integrale oplossingen komen. Dit vereist samenwerking op vele aspecten: van netwerkvisie tot wegsignalering, van knelpuntoplossing tot incidentmanagement. De samenwerking met betrekking tot een aantal grote wegenprojecten (bijv. Via Limburg, Bottleneck infra, Buitenring Parkstad) heeft laten zien dat betrokken partijen tot een eensgezinde aanpak en oplossing kunnen komen. Deze filosofie moet nu ook zijn weg vinden in meer praktische zaken als dynamisch verkeersmanagement en incidentmanagement. Grensoverschrijdend zijn er nog afstemmingsvraagstukken met bijvoorbeeld Belgisch Limburg en Noordrijn Westfalen. Bijvoorbeeld ten aanzien van prognosemodellen, netwerkvisie of wegcategorysering.

Binnen die samenwerking willen we vooral ook de integraliteit van oplossingen tot hun recht laten komen. Bij spoorprojecten kan capaciteitsverbetering zowel ten goede van personen- als goederenvervoer komen. Bij de routing en verbetering van infrastructuur voor openbaar vervoer spelen zowel doorstroming, als wegcategorysering en verkeersveiligheidsaspecten een rol. Het PVVP vormt hiervoor steeds het kader en het uitgangspunt.

#### *Tripool*

Een deel van de maatregelen voor de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid van Zuid-Limburg vergen een gezamenlijke aanpak in de regio, in plaats van per stad. Daartoe wordt het samenwerkingsverband Tripool benut, te beginnen in 2007 met een gezamenlijk projectbureau voor de uitwerking en uitvoering van maatregelen voor mobiliteitsmanagement.

#### *Regionale mobiliteitsoverleggen (RMO's)*

Bij de eerste decentralisatie van verkeers- en vervoerstaken naar de Provincies (VERDI, 1996) hebben wij het overleg met de gemeenten over het te voeren beleid en de besteding van de gedecentraliseerde gelden geformaliseerd in het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO). Jaarlijks vindt er tweemaal zowel een ambtelijke als een bestuurlijke overlegronde plaats.

Sinds de start van de RMO's is er het een en ander veranderd. Van de oorspronkelijke zeven gebieden zijn er door samenwerking nog vijf over. Verder is de samenstelling van de meeste gebieden veranderd

door gemeentelijke herindelingen. In 2001 is er een landelijke evaluatie van de VERDI-decentralisatie geweest, waaruit lering is getrokken om organisatie en inhoud van de RMO's te verbeteren. In de meeste gebieden is een regiocoördinator aanwezig, die een spilfunctie vervult tussen gemeenten en Provincie en een aanjaagfunctie binnen de regio. De functie van regiocoördinator is nog niet in alle gebieden geformaliseerd. Het verbetertraject loopt nog steeds, ook omdat er telkens nieuwe veranderingen in taken en werkzaamheden optreden.

Wij willen de samenwerking met de gemeenten via de RMO's voortzetten. Het jaarlijkse overleg is noodzakelijk om elkaar wederzijds te informeren over beleidsontwikkelingen en om afspraken te maken over beleidsuitvoering en projecten, en over de inzet van de financiële middelen. Het PVVP en het hieruit af te leiden jaarlijkse BDU-bestedingsplan hebben hierbij in de komende jaren een centrale rol. Wij willen de regiogewijze uitvoering en prioritering in projectenprogramma's voortzetten en uitbreiden. Een aantal RMO-gebieden ontvangt al een gebiedsbeschikking op basis van een gezamenlijk ingediend uitvoeringsprogramma BDU. Wij streven ernaar om dit voor alle RMO-gebieden te implementeren. Dit komt de gebiedsgerichte samenwerking en gemeentegrensoverstijgende samenwerking en prioritering ten goede.

Wij hechten mede op basis van het voorgaande sterk aan de rol van de regiocoördinatoren in de RMO-gebieden en dringen er dan ook bij de gemeenten op aan deze functies te (blijven) formaliseren. In het kader van VERDI zijn hier destijds financiële middelen voor overgedragen van het Rijk naar de gemeenten.

## C. HET PLAN



# 7. Ambitie en strategie deelthema's mobiliteit

## 7.0. Inleiding

In de volgende paragrafen is de algemene PVVP-ambitie vertaald naar ambities en strategieën op de diverse deelgebieden van mobiliteit, waaronder het wegverkeer, het langzaam verkeer, het openbaar vervoer, het goederenvervoer, het verkeers- en mobiliteitsmanagement en de verkeersveiligheid.

De ambities en strategische keuzes in deze paragrafen lijken daardoor wellicht een simpele optelsom te vormen, maar weerspiegelen desondanks een nauwkeurige onderlinge balans, die gebaseerd is op de filosofie van benutten – beïnvloeden – bouwen. Het perspectief dat na 2015 in de spits een lagere, en in sommige segmenten zelfs negatieve, regionale bijdrage in de groei van de mobiliteit in Limburg kan optreden, biedt mogelijkheden om minder dan voorheen te steunen op een strategie van het (uit)bouwen van infrastructuurvoorzieningen en om in sterkere mate in te zetten op verkeers- en mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, modal shift en fietsverkeer. Dit heeft mede de balans in de volgende paragrafen bepaald. Omdat de mobiliteitsproblematiek in Limburg in belangrijke mate is opgehangen aan de problemen op de weg en daar ook meerdere zaken rondom multimodaliteit samen komen, begint het hoofdstuk met de paragraaf over wegverkeer.



## 7.1. Wegverkeer

### Ambitie

Limburg streeft voor het wegverkeer, en dan vooral voor het aan de economie gerelateerde verkeer, naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet.

### *Een adequaat netwerk*

De bereikbaarheid van Limburg via de weg willen wij op regionaal en bovenregionaal niveau op peil brengen en houden via een adequaat en samenhangend netwerk van hoofdwegen en regionaal verbindende wegen. Het hoofdwegennet (HWN) is primair bedoeld voor de afwikkeling van het lange afstandsverkeer. Het zorgt voor een goede bereikbaarheid van Limburg voor (inter)nationaal verkeer in de relaties met de Randstad en overig Nederland, Duitsland, België en overige Europese bestemmingen. Met het regionaal verbindend wegennet (RVWN) dragen wij zorg voor een goede regionale verbinding van de Limburgse kernen onderling en voor de bovenregionale verbindingen met het HWN. Het onderliggende lokale wegennet van de gemeenten zorgt uiteindelijk voor de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen. In het belang van de ontwikkeling van Limburg in euregionaal verband streven wij naar een optimale afstemming van de grensoverschrijdende wegeninfrastructuur.

### *Vlotte en betrouwbare afwikkeling*

We willen voor het wegverkeer betrouwbare en acceptabele reistijden van deur tot deur bereiken. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van bestemmingen in Limburg, maar ook voor het transitoverkeer. Het is een essentiële voorwaarde voor de (eu)regionale en (inter)nationale economische ontwikkeling.

Een maat voor acceptabele reistijden is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Deze kwaliteit willen wij beoordelen op basis van normen ten aanzien van de gemiddelde rijsnelheden. Bij een te lage

afwikkelingskwaliteit is sprake van een knelpunt. Maatregelen ter oplossing van specifieke knelpunten beoordelen we op hun (verwacht) effect op de reistijden naar de economische toplocaties van Limburg. Een goede afwikkelingskwaliteit is ook gunstig voor de betrouwbaarheid van de reistijden. Betrouwbare reistijden willen we ook garanderen met een robuust en op elkaar afgestemd HWN en RVWN. De betrouwbaarheid is in het geding zodra onvoorziene incidenten plaatsvinden. Ook een hogere veiligheid van de weginfrastructuur leidt tot minder verstoringen en daardoor tot betrouwbaardere reistijden.

#### *Veilig en leefbaar*

Het HWN en RVWN zijn vooral bedoeld voor de afwikkeling van (inter)nationaal, regionaal en bovenregionaal verkeer. Hierbij dienen de eisen vanuit veiligheid en leefomgeving gewaarborgd te zijn.

#### **Strategie**

Onze strategie is de verkeersafwikkelingskwaliteit te waarborgen vanuit een integrale netwerkstrategie en een multimodale benadering. De weginfrastructuur op het regionale, bovenregionale en (inter)nationale schaalniveau willen wij als een geïntegreerd netwerk beschouwen en optimaal benutten, waar nodig met behulp van verkeersmanagement. Wij zoeken daarbij niet alleen oplossingen in het verbeteren van de weginfrastructuur zelf, maar waar mogelijk ook door het stimuleren van andere modaliteiten en mobiliteitsmanagement. In de andere paragrafen van dit hoofdstuk gaan we hier nader op. Ook verwachten wij dat beprijzing de mobiliteitsvraag gaat beïnvloeden. Bij het inzetten van beprijzing achten wij maatwerk noodzakelijk om niet-gewenste regionale neveneffecten te voorkomen.

#### **Netwerkvisie hoofdwegen en regionaal verbindende wegen**

De netwerkvisie geeft een integrale visie op hoofd- en regionaal verbindend wegennet in Limburg voor de komende jaren. In de visie gaan we in op de bereikbaarheidsfunctie van de verschillende wegen binnen de netwerkhiërarchie en op de gewenste weginrichting die daaruit voortvloeit. Verder is de netwerkvisie het uitgangspunt voor een regionale regelstrategie voor een betere benutting van de (boven)regionale weginfrastructuur. Wij willen met de netwerkvisie onafhankelijk van het wegbeheerderschap een gebiedsgerichte bereikbaarheidsaanpak mogelijk maken. De visie is door ons ontwikkeld in afstemming op het Rijksbeleid voor het hoofdwegennet.

### *Beleidsuitgangspunten netwerkvisie*

De netwerkvisie heeft betrekking op het hoofdwegenet (HWN) in Limburg, dat gevormd wordt door autosnelwegen (A-wegen), en het regionaal verbindend wegennet (RVWN), dat bestaat uit de niet-autosnelwegen (N-wegen). De Nota Mobiliteit biedt de basis voor de omvang en functie van het HWN. Voor het RVWN is het POL de beleidsbasis. Voor het HWN en RVWN samen gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

- Het HWN is vooral gericht op de afwikkeling van het lange afstandsverkeer in relatie tot de economische centra in Limburg en dient voor de afwikkeling van het (inter)nationale (transito)verkeer in relatie met overig Nederland, Duitsland, België en overige Europese bestemmingen.
- Het RVWN vult het HWN aan en zorgt voor de regionale verbindingen in Limburg. Ook zorgt het RVWN voor de verbindingen van de Limburgse kernen met het HWN en met de Euregio.
- HWN en RVWN dienen goed aan te sluiten op de onderliggende lokale wegennetten en optimaal afgestemd te worden op de euregionale wegensystemen.
- HWN en RVWN waarborgen in onderlinge samenhang de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg via de weg en ondersteunen elkaar waar mogelijk in het kader van verkeersmanagement; Hierbij dienen de eisen vanuit veiligheid en leefomgeving gewaarborgd te zijn.

### *Functietypering hoofdwegen*

In de Nota Mobiliteit wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdverbindingssystemen en hoofdwegen:

- hoofdverbindingssystemen - verbinden de nationale stedelijke netwerken en de economische kerngebieden met overige gelijkwaardige gebieden in binnen- en buitenland. Knelpunten op de hoofdverbindingssystemen krijgen in de rijksvisie prioriteit.

De A2 is een internationale hoofdverbindingssystem tussen Amsterdam en Zuid-Europa. Het is bovendien samen met de A76 de verbinding van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg met de Randstad en met Europa. De A67 en de A76 maken deel uit van de internationale hoofdverbindingssystemen van Rotterdam en Antwerpen met het Duitse achterland. De A67 vormt tevens de verbinding van het economisch kerngebied Venlo met Zuidoost Brabant (brainport) en met het Duitse Roergebied.

## Legenda

### Hoofdwegennet (HWN)

- Hoofd verbindingssassen
- Hoofdwegen

### Regionaal verbindend wegennet (RVWN)

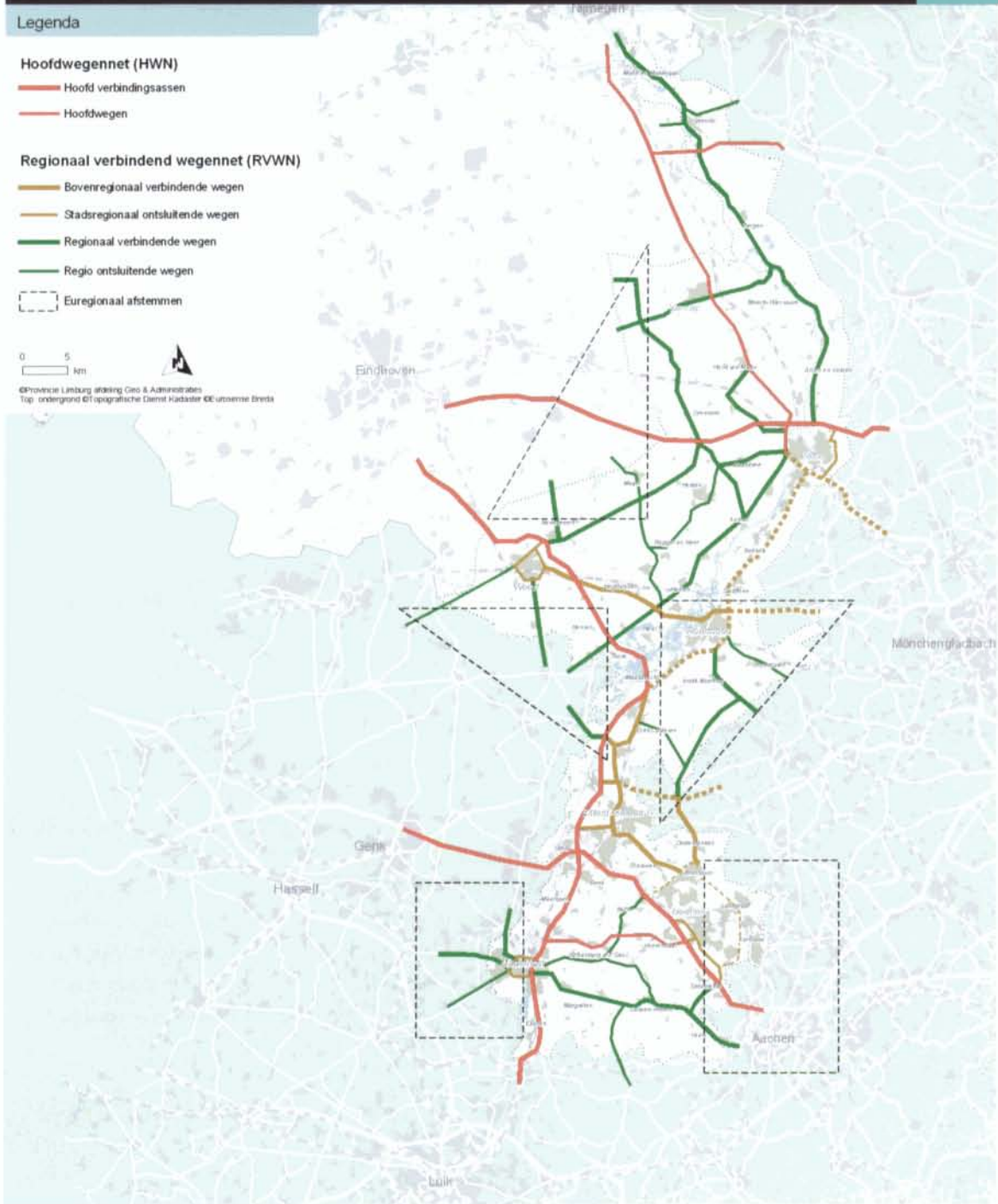
- Bovenregionaal verbindende wegen
- Stadsregionaal ontsluitende wegen
- Regionaal verbindende wegen
- Regio ontsluitende wegen

- Euregionaal afstemmen

0 5 km



©Provincie Limburg afdeling Geo & Administratie  
Top ondergrond ©Topografische Dienst Kadaster ©Europese Dienst



provincie limburg



De A2 en de A76 hebben naast hun (inter)nationale functie ook een belangrijke regionale functie als verbinding tussen de drie stedelijke polen van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

- hoofdwegen - vormen de schakels tussen de (nationale) stadsregio's en de hoofdverbindingssassen en tussen stadsregio's onderling.

De wegen die deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur zijn de A73, A74, A77 en A79. Deze hebben bij afwikkelingsknelpunten minder prioriteit dan de hoofdverbindingssassen. Samen met de regionaal verbindende wegen N280-oost en de N297n zijn dit allemaal belangrijke verbindingen met Duitsland.

#### *Functietypering regionaal verbindende wegen*

Wij hebben in het POL, in aanvulling op het hoofdwegennet, aangegeven welke wegen in Limburg deel uitmaken van het regionaal verbindend wegennet (RVWN). Hierbij is rekening gehouden met de beoogde ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het RVWN vormt de verbindende schakel tussen het HWN en de lokale wegennetten. Binnen het RVWN willen wij uit oogpunt van bereikbaarheid de volgende prioritering in verkeersafwikkeling aanbrengen:

- bovenregionaal verbindende wegen - zorgen door hun gunstige netwerkpositie in relatie tot de stadsregionale centra en/of hoofdwegen voor de afwikkeling van regionaal verkeer over middenlange afstanden; deze wegen zijn bovendien van betekenis voor de robuustheid van het netwerk.
- stadsregionaal ontsluitende wegen - hebben een ontsluitende functie binnen de stadsregio's en zorgen voor een vlotte en betrouwbare verbinding van de stadsregio's met het (boven)regionale (hoofd)wegennet.
- regionaal verbindende wegen - zorgen voor directe regionale verbindingen tussen de stedelijke- en regionale kernen in Limburg met het HWN alsook tussen de kernen onderling; ook deze wegen dragen bij aan de netwerkrobuustheid
- regio-ontsluitende wegen - vervullen primair een gebiedsontsluitende functie en, gelet op de ruimtelijke structuur en beperkte intensiteit van economische functies die ze bedienen, in veel mindere mate een verbindende verkeersfunctie.

Op de kaart is weergegeven welke wegen onderdeel uitmaken van het HWN en het RVWN. De hiervoor besproken functietypering en -prioritering hebben we als beleidsintentie daaraan toegevoegd. Voor de grensoverschrijdende verbindende wegen gebruiken wij de aangegeven typering als vertrekpunt voor nadere afstemming in euregionale context. Daarna zullen wij de definitieve typering vaststellen in de beleidsnota RVWN vaststellen en uitwerken in concrete inrichtingsvoorstellen.

### *Beperkingen van het regionale wegennet*

In de Nota Mobiliteit is de wens aangegeven om zoveel mogelijk te kijken naar uitwisselingsmogelijkheden tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN). Het Rijk is zelfs bereid met rijksmiddelen te investeren in het OWN, als dat kosteneffectiever is dan investeren in het HWN. Het principe van uitwisseling van verkeer kan in Limburg echter nauwelijks worden toegepast. Het ontbreekt in Limburg bijna overal aan een parallelstructuur van regionale wegen naast het HWN. Voor het knelpunt op de A2 tussen Maasbracht en Geleen hebben wij de benuttingmogelijkheden van het RVWN nader onderzocht en constateren dat de in deze corridor beschikbare wegcapaciteit van het RVWN nagenoeg geen oplossende bijdrage kan bieden. De A73-zuid wordt voor een betere bereikbaarheid via de noord-zuid corridor aangelegd én om verkeer uit kernen te halen in het belang van verkeersveiligheid en leefbaarheid (N273); diezelfde weg kan dus niet omgekeerd als vervanger van de A73 worden ingezet. Vanuit de verkeersmodellen verwachten wij wel dat de N297n zal helpen om de verkeersdruk op de A76 te verminderen.

Het ontbreken van alternatieven is in een aantal gevallen de oorzaak van gebruik van het HWN door regionaal verkeer; bij het zoeken naar knelpuntoplossingen moet dan met vervlechting van verkeersstromen rekening worden gehouden. Een complicerende factor voor een bredere netwerkbenadering is ten slotte het gegeven dat alternatieven soms in het buitenland liggen en daardoor niet in onze directe invloedssfeer of onderdeel uitmaken van buitenlandse beleidsbeslissingen (bijv. N78 Maaseik – Maastricht of B221 Straelen – Heinsberg – Alsdorf).

### **Relatie bereikbaarheidsfunctie en weginrichting**

De netwerkvisie hoofdwegen en regionaal verbindende wegen gaat over de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg. Voor een goede bereikbaarheid van deur tot deur dienen HWN, RVWN en de lokale wegennetten goed op elkaar aan te sluiten. In de volgende figuur zijn dwarsverbanden aangegeven tussen enerzijds de bereikbaarheidsfunctie van de wegen en anderzijds de weginrichting vanuit duurzaam veilig, de te stellen eisen aan de weginrichting vanuit doorstroming openbaar vervoer en goederenvervoer en de mogelijkheden voor verkeersmanagement. Bovenaan in de figuur is de (boven)regionale bereikbaarheid naast de bereikbaarheid op lokale schaal geplaatst; van boven naar beneden is aangegeven hoe wij de relatie tussen bereikbaarheid en de andere functionele eisen zien. Bij de inrichting van de wegen zal met de aangegeven functionele eisen rekening worden gehouden. In de navolgende alinea's worden per onderdeel de functionele eisen toegelicht.

Relatie bereikbaarheidsfunctie en weginrichting						
(boven)regionale bereikbaarheid				lokale bereikbaarheid		
hoofd verbindingsas	hoofdweg	bovenregionaal verbindend	stadsregionaal ontsluitend	regionaal verbindend	regionaal ontsluitend	lokaal netwerk
stroomweg	gebiedsontsluitingsweg		erftoegangsweg		Inrichting DV	
		toepasbaar			in principe uitgesloten	Lijnennet OV
		toepasbaar			uitgesloten	Kwaliteitsnet GV
		toepasbaar			in principe uitgesloten	Verkeersmanagement

Relatie bereikbaarheidsfunctie en weginrichting

#### Inrichting duurzaam veilig

Wij willen een hogere veiligheid bereiken door een veilige inrichting van de infrastructuur, gecombineerd met educatie, voorlichting en handhaving. De intensiteit van een (boven)regionale verbinding kan in ernstige mate conflicteren met een regionale centrumfunctie of met de leefbaarheid van een woonkern. In een dergelijke situatie streven wij naar ontvlechting van het doorgaande en het bestemmingsverkeer door de RVWN-wegen buiten de bebouwde kom te traceren. In de netwerkvisie hebben wij binnen het HWN en RVWN functietyperingen onderscheiden. Bij al deze functietypes gaat het om wegen met een verkeersfunctie voor de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg. Vanwege de verkeersfunctie moeten deze wegen uit oogpunt van duurzaam veilig als stroomweg of als gebiedsontsluitingsweg ingericht worden. De HWN-wegen worden door het Rijk vanwege hun (inter)nationale verbindingfunctie in ieder geval als stroomweg ingericht. De RVWN-wegen worden in principe als gebiedsontsluitingsweg ingericht, waarbij binnen de GOW-categorie maatwerk wordt toegepast en inrichting als stroomweg een optie is; vooral voor bovenregionaal verbindende wegen kan gelet op de bereikbaarheidsfunctie in combinatie met een hoge verkeersintensiteit voor een inrichting als stroomweg worden gekozen.

Op lokaal niveau hebben we behalve met verkeersfuncties ook met verblijfsfuncties te maken. De bereikbaarheid op lokaal niveau wordt vanaf de regionaal verbindende wegen tot in de verblijfsgebieden gewaarborgd door een aanvullende structuur van lokale gebiedsontsluitingswegen. Binnen de

verblijfsgebieden moet veiligheid en leefbaarheid gewaarborgd worden door erftoegangswegen die zorgen voor de bereikbaarheid tot aan de voordeur. Deze wegen behoren tot het taakveld van de gemeenten; het provinciaal beleid stimuleert de gemeenten om te komen tot een veilige inrichting van deze wegen.

#### *Lijnennet openbaar vervoer*

De inrichting van het wegennet is behalve voor de bereikbaarheid per auto ook een belangrijke randvoorwaarde voor de doorstroming van het openbaar vervoer. In het belang van deze doorstroming zijn wij van mening dat het OV-lijnennet in principe via gebiedsontsluitingswegen dient te lopen. Dit geldt in ieder geval wanneer het om verbindende OV-lijnen gaat; het OV-belang wordt op deze wegen waar nodig vertaald in specifieke inrichtingsmaatregelen voor busvervoer. Alleen bij ontsluitende lijnen is aan lijnvoering via erftoegangswegen niet altijd te ontkomen. Op inrichtingsniveau wordt dan in samenwerking met de wegbeheerder gezorgd voor minimale hinder voor het openbaar vervoer om zo de doorstroming te waarborgen.

#### *Kwaliteitsnet goederenvervoer*

In het belang van een goede afwikkeling van het goederenvervoer willen wij in Limburg beschikken over een kwaliteitsnet voor de drie modaliteiten: wegtransport, binnenvaart en railvervoer. Wat het transport over de weg aan gaat willen wij dat het (inter)nationale vervoer in ieder geval via de in het kwaliteitsnet aangewezen stroomwegen van het HWN wordt afgewikkeld. Waar nodig moeten specifieke trajecten van het kwaliteitsnet daarvoor nog specifiek ingericht worden (bijv. doelgroepstroken). Voor een deel maken ook RVWN-wegen deel uit van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Deze wegen vragen dan minimaal om een inrichting als gebiedsontsluitingsweg, waar nodig aangevuld met maatwerk inrichting t.b.v. de afwikkeling van het goederenvervoer. Zie hiervoor paragraaf 7.4 en het Goederenvervoerplan. Ook lokale wegtrajecten, die zorgen voor een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met een relatief grote vervoersattractie/-productie, maken deel uit van het kwaliteitsnet goederenvervoer en moeten dan minimaal als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht.

#### *Verkeersmanagement*

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.

### **Anders betalen voor mobiliteit**

#### *Beprijzing*

In de Nota Mobiliteit is voor 2012 de introductie van beprijzing opgenomen. Dit is een andere manier van betalen voor automobiliteit, namelijk een variabilisatie van autokosten door beprijzing per gereden kilometer, in combinatie van (gedeeltelijke) afschaffing van de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de belasting op personenauto's en motoren (BPM). Het Rijk gaat uit van een tarief dat afhankelijk is van plaats, tijdstip en voertuig- en milieukeurmerken.

We verwachten dat het landelijke systeem van beprijzing ook in Limburg positieve mobiliteitseffecten teweeg zal brengen, vooral tijdens de spitsuren. Een behoedzame invoering van beprijzing is noodzakelijk, om te voorkomen dat er een ongecontroleerde verplaatsing van het autoverkeer naar andere wegen plaatsvindt, met alle negatieve gevolgen voor de afwikkelingskwaliteit, veiligheid en leefbaarheid daar. Ook de grensligging van Limburg vraagt op dit punt extra aandacht.

#### *Versnellingsprijs*

De Nota Mobiliteit biedt voor hoofdverbindingssassen waar de kwaliteit bereikbaarheid al op kortere termijn onacceptabel is de mogelijkheid om de noodzakelijke bouwopgave een aantal jaren naar voren te halen t.o.v. de planning in het (verlengde) MIT. Het versnellen van de bouwuitvoering dient dan gefinancierd te worden door de zogenaamde 'versnellingsprijs': de rentekosten van de bouwversnelling worden betaald uit de opbrengsten van een tijdelijke extra beprijzing op het betreffende traject. Wij hebben samen met het Rijk op basis van een onderzoek geconcludeerd dat het toepassen van dit instrument kansrijk is voor de A2-verbreding tussen Maasbracht en Geleen.

## Bereikbaarheid via de weg van deur tot deur

### *Beoordelingskader reistijden en rijsnelheden*

In de Nota Mobiliteit (NoMo) heeft het Rijk een norm opgenomen voor betrouwbaarheid en acceptabele reistijden. Voor het HWN en de 100 km-wegen van het RVWN in Limburg is de doelstelling om conform de NoMo een gemiddelde rijsnelheid in de spitsuren te garanderen, die niet meer dan een factor 1,5 lager is dan de 'freeflow' snelheid van 100 km/uur. Dit betekent een kritische ondergrens voor trajecten die deel uitmaken van het HWN van gemiddeld 70 km/uur tussen de knooppunten. Voor de A2 als verbindingssas tussen Limburg-Zuid en de Randstad willen wij vanwege de grote fysieke afstand en daarmee gemoeide reistijden een ondergrens van gemiddeld 80 km/uur als norm hanteren, afgeleid van een freeflow rijsnelheid van 120 km/uur. Met dit laatste wijken we af van de door het Rijk voor heel Nederland gehanteerde norm. We vragen het Rijk daarmee (meer) maatwerk te leveren ten aanzien van deze norm, vanwege de relatief grote afstand.

Ook voor de overige wegen van het RVWN vinden wij dat de gemiddelde rijsnelheid in de spitsuren maximaal een factor 1,5 lager dan de 'normale' snelheid mag zijn. Gemeten van knooppunt tot knooppunt, waar RVWN-wegen op elkaar aansluiten, hanteren wij dan de volgende gemiddelde rijsnelheden als kritische ondergrens:

- Bovenregionaal verbindende RVWN-wegen: 50 km/uur.  
Door de relatief grotere afstanden tussen aansluitpunten bedraagt de 'free flow' snelheid op deze wegen 70-80 km/uur. Een vertraging in de spits met een factor 1,5 levert dan een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/u op;
- Overige RVWN-wegen: 40 km/uur.  
Vanwege de veelal korte wegvakken tussen aansluitpunten wordt bij deze wegen uitgegaan van een 'free flow' snelheid van 60 km/uur. Een vertraging in de spits met een factor 1,5 levert dan een gemiddelde rijsnelheid van 40 km/u op;
- RVWN-wegen binnen de bebouwde kom: 30 km/uur.

Wordt een lagere gemiddelde rijsnelheid geconstateerd, dan is sprake van een knelpunt.

Deze 'kritische ondergrenzen' ten aanzien van rijsnelheden voor HWN- en RVWN-trajecten zijn indicatief te vertalen naar ondergrenzen voor 'van deur tot deur' verplaatsingen, namelijk:

- Verplaatsingen binnen de steden: 30 km/uur;
- Verplaatsingen binnen dezelfde regio: 40 km/uur;

- Verplaatsingen tussen verschillende regio's: 50 km/uur;
- Bovenregionale verplaatsingen (middellange afstand): 70 km/uur;
- Bovenregionale verplaatsingen (lange afstand): 80 km/uur.

Met behulp van verkeersmodellen is getoetst of deze gemiddelde rijnsnelheden op de belangrijkste herkomst-bestemmingsrelaties in Limburg wordt gehaald. Dit levert een overzicht op van de knelpunten.

### **Vigerend beleid voor ontbrekende netwerkschakels**

Het in de netwerkvisie weergegeven netwerk van hoofd- en regionaal verbindende wegen heeft nog een aantal ontbrekende schakels. Het Rijk, de Provincie Limburg en de Limburgse gemeenten hebben diverse afspraken gemaakt over investeringen om de volgende netwerkschakels in de komende jaren te completeren. Onderstaande projecten zijn in uitvoering of in een besluitvormingsprocedure en er is een uitvoeringsbudget aan toegekend:

- A2 Eindhoven – Luik: completeren van de autosnelweg in Maastricht ter vervanging van de huidige N2 door Maastricht, o.a. door bouw van een tunnel op het tracé van de huidige N2 (gereed: 2015/16).
- A73 Venlo – Echt: verlenging van de huidige A73 vanaf het knooppunt Zaarderheiken tot de A2 ter hoogte van St. Joost op de oostoever van de Maas, ter vervanging van de N271 tussen Venlo en St. Joost als regionale verbinding (gereed: 2008).
- A74 Venlo – Duitsland: verbinding op autosnelwegniveau tussen de (nieuwe) A73 en de Duitse A61 (gereed: 2009). Door deze schakel wint niet alleen de internationale bereikbaarheid aan kwaliteit, maar wordt vooral ook de kern Venlo ontlast van transitoverkeer.
- N280 Roermond – Mönchengladbach: realisatie van een verbinding op autowegniveau tussen de (bestaande) N280 en de Duitse A52, ter vervanging van de huidige verbinding N68 (gereed: 2007).
- N293 (oosttangent Roermond): regionaal verbindende weg tussen de (nieuwe) A73 en de N293 (gereed: 2007).
- N297 Sittard-Geleen – Düsseldorf (B56n-A46): verbinding op autowegniveau tussen de A2 ter hoogte van Born en de Duitse autosnelweg A46 (Nederlandse deel: gereed 2007; Duitse deel later).
- Reconstructie N296: reconstructie en aanleg verbindingsweg met bedrijventerrein en aansluiting tussen A2 en verhoogde brug bij Roosteren (gereed: resp. 2007 en 2005).
- Buitenring Parkstad Limburg: stadsregionale ringweg op autowegniveau tussen de knooppunten: A76 afslag Nuth, N276 Sittard – Brunssum, N274 Posterholt – Brunssum, N299 kruising Dentgenbachweg, N300 kruising Dentgenbachweg en de N281 (gereed: 2014).

Deze wegen zijn dus onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormen daarmee voor het PVVP beleidsmatig een uitgangspunt. Bij het toetsen van de toekomstige bereikbaarheidskwaliteit aan ons beoordelingskader zijn we er van uit gegaan dat de weginfrastructuur op deze punten gecompliceerd is.

### **Toekomstige bereikbaarheid via de weg**

Voor een goede bereikbaarheid is behalve een adequaat afgestemde wegenstructuur ook een ontwikkelingskwaliteit nodig die minimaal aan de in het beoordelingskader gestelde normen voldoet. Om deze toekomstige ontwikkelingskwaliteit in de periode tot 2020 te toetsen hebben wij met behulp van verkeersmodellen netwerkanalyses uitgevoerd. Wij hebben daarbij ook geanalyseerd wat de gevoeligheid van de uitkomsten is voor verschillende sociaal-economische scenario's. Uit deze netwerkanalyses blijken een aantal toekomstige bereikbaarheidsknelpunten. We moeten op basis van deze analyses concluderen dat de realisatie van de vigerende agenda alleen niet voldoende is om de gewenste ontwikkelingskwaliteit voor het wegverkeer op termijn te waarborgen. De knelpunten zijn in een aantal gevallen van een zodanige intensiteit, dat het benutten van bestaande voorzieningen of het beïnvloeden van de mobiliteit, bijvoorbeeld door beprijzing, alléén niet voldoende zal zijn om de gewenste ontwikkelingskwaliteit te garanderen. In die gevallen is een bouwopgave aan de orde om de infrastructurele capaciteit te verruimen. Hierna geven wij een analyse van de bereikbaarheid via de weg zoals we die voor de komende jaren mogen verwachten. Op grond hiervan hebben wij de PVVP-agenda van aan te pakken knelpunten bepaald en verwijzingen gegeven naar oplossingen met behulp van andere maatregelen (bijv. OV, management, langzaam verkeer, e.d.).

Verder zullen wij bij het bepalen van de urgentie en prioriteit van maatregelen op mobiliteitsgebied nadrukkelijk aandacht geven aan het economische belang van het vrijetijdsverkeer, waar dat aantoonbaar aan de orde is. Dit speelt vooral op die plaatsen waar het verkeer buiten de spitsuren gedurende een langere periode of met regelmaat een grotere omvang aanneemt dan de capaciteit van de verkeersvoorzieningen aan kan. In het algemeen streven wij niet naar structurele verruiming van de wegcapaciteit, maar willen we met betere benutting (bijv. rotondes) en managementmaatregelen zaken oplossen.

### Limburg-Noord

Van bijzondere betekenis voor Limburg-Noord is de ontwikkeling van de regio Venlo als Greenport en economisch kerngebied. Het gebied 'Klavertje vier' noordwestelijk van Venlo gelegen zal worden ingericht met bedrijventerreinen, kassengebieden, veilinggerelateerde bedrijvigheid en daarmee samenhangende logistieke ontwikkelingen. In 2012 wordt in dit gebied tevens de Floriade georganiseerd.

Deze ontwikkelingen gaan samen met een sterkere toename van het autoverkeer op de hoofdwegen rondom Venlo. Tegelijkertijd leidt de combinatie van bovenregionaal- en stadsregionaal verkeer op het rond Venlo liggende HWN tot extra verkeersdruk.

Door de realisatie van de A73-zuid en de A74 wordt de stadsregio Venlo niet langer ontsloten door een driesprong van hoofdwegen maar door een vijsprong. Bovendien ontstaat er een robuuster wegennet. De regio krijgt een aanmerkelijk groter internationaal achterland en de bereikbaarheid wordt vergroot. Dit is een gunstige conditie voor de uitbouw van de logistieke functie en de Greenport ontwikkelingen. Het gereedkomen van de A73-zuid leidt bovendien tot een duidelijke verbetering van de reistijden tussen de stadsregio's Nijmegen, Venlo, Roermond en het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

Op middellange termijn verwachten wij dat zonder verdergaande maatregelen de bereikbaarheid van de economische toplocaties in en rond Venlo (weer) zal afnemen. Niet alleen bestemmingen in en aangrenzend aan het centrum maar ook het ontwikkelingsgebied 'Klavertje 4' zal slechter bereikbaar worden ten gevolge van congestie op het hoofdwegennet. De 'vijsprong' ontsluiting leidt er ook toe dat met de doortrekking van de A73 tot aan de A2 er nationaal gezien een nieuwe noord-zuid route ontstaat die verkeer aantrekt dat momenteel de route A50/A2 gebruikt; de A74 zorgt als schakel tussen de A73 en de Duitse BAB61 voor een nieuwe internationale oost-west route.

In eerste instantie willen wij de nieuwe knelpunten die zich vooral zullen voordoen op het traject A73 tussen het knooppunt Zaarderheiken en het knooppunt Egypte beheersen door een betere benutting van de weginfrastructuur. In paragraaf 8.5 gaan we hier nader op in. Voor de langere termijn is capaciteitsuitbreiding van het HWN bij Venlo noodzakelijk om de afwikkelingskwaliteit te waarborgen.



Op de A67 vanaf Eindhoven tot aan de Duitse grens verwachten wij dat knelpunten ontstaan ten gevolge van de verdere groei van de momenteel al omvangrijke transitogooderenvervoerstromen via deze internationale oost-westcorridor. Dit blijkt ook uit de netwerkanalyse Brabantstad. In eerste instantie willen wij ook op dit traject de bereikbaarheid waarborgen door benuttingsmaatregelen. Voor de langere termijn is in deze corridor echter uitbreiding van de wegcapaciteit noodzakelijk.

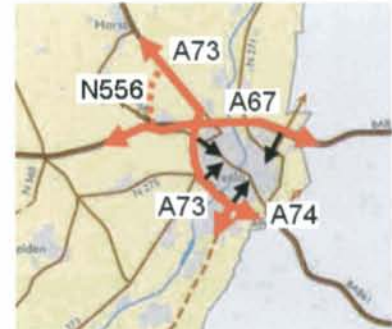
De intensiteit op de A2 tussen Eindhoven en Weert stijgt in de verschillende scenario's tot een kritisch afwikkelingsniveau. Op basis van onze eigen analyses en de netwerkanalyse Brabantstad gaan we er vanuit dat de gewenste afwikkelingskwaliteit met benuttingsmaatregelen is te waarborgen. Een zorgvuldige monitoring in de komende jaren moet dit bevestigen.

Met de openstelling van de A73-zuid bij St. Joost (eind 2007) vindt de HWN-verknoping plaats van de A2 en de A73. Voor het (boven)regionale verkeer wordt deze driehoek 'kortgesloten' door de N280-west, die de stadsregio Roermond direct verbindt met de A2 en die de stadsregio's Weert/Nederweert en Roermond onderling verbindt. De grensoverschrijdende N280-oost zorgt richting Mönchengladbach voor een versterkte attractiviteit van Limburg in de (eu)regio. Vanwege de verbindingsfunctie bouwen wij de N280 uit tot een regionale stroomweg (vooralnog 2x1 rijbanen) om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren.



De stadsregionale ontsluiting vindt in Venlo plaats via een stedelijke radiale structuur waarop over enkele jaren een net van hoofdwegen, bestaande uit de A67, de A73 en de A74 U-vormig aansluit. Aan de oostkant van de stad is de ring niet gesloten. Op de hoofdwegen rondom Venlo vindt een verweving plaats van doorgaande en stadsregionale verkeerstromen. Deze verweving, de hoge verkeersdruk in combinatie met het hoge aandeel (zwaar) vrachtverkeer en de U-vormige HWN-structuur maken niet alleen de stadsregionale ontsluiting kwetsbaar, maar brengen ook de betrouwbaarheid van de internationale verkeersafwikkeling in gevaar. Door de aard van de interne stedelijke ontsluiting is bovendien de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het geding. Een oostelijke kortsluiting van de ring rond Venlo is in onze optiek alleen voor stadsregionaal verkeer een oplossing.

Voor de beheersing van het stedelijk verkeer zien wij mogelijkheden in het stimuleren van het fietsgebruik, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement, gericht op de beheersing van de verkeersdruk bij de stadspoorten. De verkeersveiligheid- en leefbaarheidproblematiek verdienen daarbij echter de nodige extra aandacht. Een goede afwikkelingskwaliteit op het HWN en de koppelvlakken van HWN/OWN moet het aantal voertuigverliesuren op een acceptabel niveau brengen zowel het bovenregionale als voor het stadsregionale verkeer.



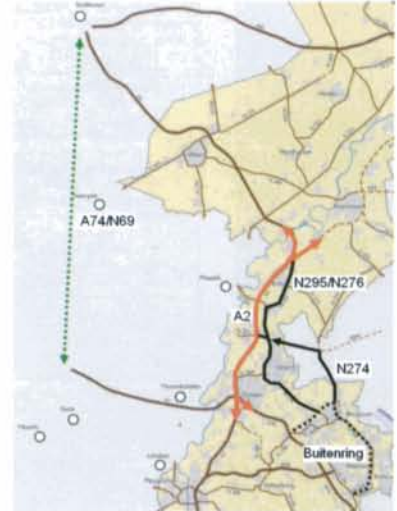
Door de ontwikkeling van Venlo Greenport concentreren zich in de komende jaren belangrijke ruimtelijk-economische activiteiten ten noordwesten van de stad rondom het knooppunt van de A67 en de A73. Voor de beoogde gebiedsontwikkeling van dit gebied is, naast een goede (inter)nationale bereikbaarheid, ook een goede regionale ontsluiting van belang. Hierin willen wij voorzien door de huidige regionale ontsluitingsweg N556 te vervangen door een nieuwe verbindingsweg tussen een nog te realiseren aansluiting op de A73-noord en de A67 ter plaatse van de huidige aansluiting van de N556.

#### *Limburg-Zuid*

De toegang via de weginfrastructuur vanuit overig Nederland en Limburg-Noord naar het stedelijk netwerk Zuid Limburg wordt door de A2-corridor geboden. Deze vormt een flessenhals tussen de aansluiting van de A2 en de A73 bij St. Joost en de splitsing van de A2 en de A76 bij het knooppunt Kerensheide. De economische ontwikkeling van Limburg-Zuid, maar ook de landelijke economische ontwikkeling heeft veel belang bij het goed functioneren van deze verbinding. Uit de analyses van de Nota Mobiliteit en ook uit de netwerkanalyse Zuid-Limburg blijkt dat de infrastructurele capaciteit onvoldoende is om de gewenste afwikkelingskwaliteit te waarborgen, een knelpunt dat al vanaf 2008 bij het gereedkomen van de A73-zuid zal optreden.

Voor de korte termijn zijn al diverse benuttingsmaatregelen voorzien, waaronder spitsstroken in zuidelijke richting, om de bereikbaarheid in stand te houden. Mogelijkheden voor het structureel afwikkelen van A2-verkeer via de regionale wegen zijn nagenoeg niet aanwezig. Uitwisselingsmogelijkheden tussen HWN en OVN blijken ondanks de paralleliteit en de nabijheid van de regionale wegen N276/N295 en N274, nauwelijks effectief te zijn. Wel zien wij mogelijkheden voor betere benutting van het RVWN (vooral N274) in relatie met de Buitenring Parkstad ter verbetering van de bereikbaarheid van Parkstad Limburg.

Ondanks de inzet van betere benutting en beïnvloedingsmaatregelen blijft er een structurele verruiming van de capaciteit van dit A2-traject noodzakelijk. Ook uit het oogpunt van de robuustheid van het hoofdwegenstelsel vanuit de Randstad naar Limburg-Zuid en verder naar het internationale achterland.



Op basis van de NWA Stedelijk Netwerk Zuid Limburg hebben wij met de minister afgesproken dat voor de bepaling van de bouwopgave voor de A2 de MIT-verkenning en planstudie voortvarend doorgestart moet worden. De aard van de oplossing is afhankelijk van de macro-economische ontwikkeling en in het bijzonder van de ontwikkeling van het vrachtverkeer. Uit oogpunt van efficiëntie gaan wij uit van een verbreding van de huidige verbindingssas en niet van een gebiedsalternatief ter plaatse van de N276/N295. Het A2- traject tussen Maasbracht en Geleen is één van de trajecten waarvoor vervroegde realisatie met behulp van de versnellingsprijs door de minister kansrijk wordt geacht. Van deze mogelijkheid willen wij, in het belang van de bereikbaarheid van Limburg, maar ook in belang van het transitoverkeer gebruik maken. Samen met het Rijk werken we de mogelijkheden uit om door middel van voorfinanciering deze A2-verbreding zo spoedig mogelijk na het gereedkomen van de A73-zuid te realiseren (uiterlijk 2013).

Voor het nationale en internationale verkeer over langere afstanden is de betere benutting en de incidentele omleiding van lange afstandsverkeer via Duitsland en België gewenst (robuustheid van het netwerk). Dit pleit voor de completering van de Belgische zuid-noordverbinding A74 Hasselt – Nederlandse grens (in aanleg) overgaand in de nog aan te leggen A69 Nederlandse grens – Valkenswaard – Eindhoven: bij incidenten of calamiteiten op de A2 zijn nauwelijks alternatieven via het

regionale netwerk voorhanden. Daarom is het noodzakelijk het langere afstandsverkeer een alternatieve route via het HWN (incl. deze A74/N69) te bieden. Dit vereist wel (afspraken over) verkeersmanagement op compleet netwerkniveau (bijv. Zuidoost-Nederland en grensoverschrijdend).

In Limburg-Zuid wordt naast een noord-zuid transitostroom ook een belangrijke oost-west stroom afgewikkeld via de A76. Het gereedkomen van de N297n (Born – Selfkant – B56n) in 2007 biedt een nieuwe routemogelijkheid tussen België en het Roergebied. Wij willen deze nieuwe routemogelijkheid met verkeersmanagement bevorderen om de verkeersdruk op de A76 te beheersen. Uit analyses blijkt dat de capaciteitsvraag op deze nieuwe route het voorziene aanbod zal overtreffen. Wegverbreding van de N297 lijkt op termijn noodzakelijk en wij zullen het Rijk aanspreken op financiering hiervoor, omdat dit oost-west traject de A76 ontlast. In de voorafgaande fase wordt het verkeer nauwkeurig gemonitord en gemanaged.



De stadsregionale ontsluiting van deur tot deur binnen het stedelijk netwerk Zuid-Limburg hebben we samen met de Tripool-steden en het Rijk onderzocht in de netwerkanalyse Zuid Limburg (NWA). Op stedelijk niveau blijken er vooral problemen op de Maaskruisende verbindingen in Maastricht en bij de stadspoorten van de Tripool-steden. In de NWA hebben wij een aantal multimodale maatregelpakketten onderzocht op hun oplossend vermogen en constateren dat een mix van benuttings-, beïnvloedings- en bouwmaatregelen het meest effect sorteert. Hieronder wordt ingegaan op de uit voortkomende NWA voortkomende infrastructurele knelpunten.

Voor de stadsregionale ontsluiting van Sittard-Geleen willen wij de aansluitingen op de N297n verbeteren. We verwachten afwikkelingsproblemen vanaf de N297n in relatie tot de N295 in zuidelijke richting (Sittard). De oplossing hiervoor zien wij in het vergroten van de capaciteit voor de afslaannde verkeersbewegingen. Ook willen wij industriepark Noord in Sittard beter ontsluiten.

Het Maaskruisend verkeer in Maastricht en de aantakking vanuit Maastricht e.o. op het Belgisch-Limburgse wegennet is problematisch. Lokaal, stedelijk en interstedelijk/internationaal verkeer komen elkaar tegen op de stadsring van Maastricht. Het ontbreekt aan een duidelijke categorisering en hiërarchie in het bestaande wegennet (incl. België). Dat leidt tot conflicten tussen de diverse soorten verkeer en heeft nadelige gevolgen voor de veiligheid, leefbaarheid en stedelijk milieu. Aan de noord- en westzijde van de stad liggen de grote belangen voor een betere oost-westverbinding, mede in het licht van daar nog geplande ruimtelijk-economische ontwikkelingen (Albertknoop, Belvédère). Aan Belgische zijde is ook uitgesproken, dat men tot een verbetering van de verbinding (Hasselt –) Bilzen – Maastricht wil komen. Hier ligt dus een gezamenlijke opgave voor de beide Limburgen, Maastricht, Rijk en Vlaanderen.



Er loopt momenteel een MIT-planstudie Maaskruisend verkeer naar een betere benutting in combinatie met aanvullende infrastructuur bij het Noorderbrugtracé en de eventuele noodzaak van een tweede Noorderbrug. Op grond van de NWA achten wij een oplossing die uitgaat van een beter benutten van het Noorderbrugtracé het meest kansrijk. Definitieve besluitvorming over dit project vindt plaats in 2007.

De Buitenring Parkstad maakt een meer evenwichtige stadsregionale ontsluiting van Parkstad Limburg mogelijk. Wij verwachten hiervan een gunstig effect op de huidige eenzijdige verkeersdruk op de N281 (westelijke randweg Heerlen) en A76. Er zijn enkele verbeteringen op korte termijn gepland (verknoping A76/A79, afrit Beersdalweg). In de lopende tracé-merstudie wordt ook de mogelijkheid van een aansluiting op het Duitse wegennet meegenomen (B258). Uit de NWA Zuid-Limburg is gebleken dat de dimensionering van de aansluiting van de Buitenring Parkstad bij Nuth op de A76 in sterke mate bepalend is voor de stadsregionale ontsluiting van Parkstad Limburg én voor de verkeersafwikkelingskwaliteit op de A76. Een ruimere maatvoering dan tot nu toe was voorzien is noodzakelijk. Het Rijk zal samen met ons dit aansluitingsknelpunt nader onderzoeken om tot een goede oplossing te komen. De intensiteiten en de netwerkstructuur in Parkstad zijn daarmee zodanig dat er in de toekomst geen structurele bouwopgave lijkt te zijn. De nog optredende problemen kunnen met benuttings- en managementmaatregelen worden aangepakt.



In het Spitspakket Midden-Limburg (2002) is zichtbaar gemaakt, dat de aanwezigheid van (teveel) landbouwverkeer en brommobielen op het Regionaal Verbindend Wegennet, vooral in de regio Sittard-Geleen, de verkeersafwikkeling op deze wegen vermindert. Op de Napoleonsbaan zijn in 2004 specifieke maatregelen getroffen om de verkeersonveiligheidseffecten van dergelijke voertuigen te verminderen (passeerhavens). Nadere studie naar de effecten van deze vervoersvormen heeft geleid tot een aantal uitgangspunten voor het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid ten aanzien van het landbouwverkeer en brommobielen op de RVWN-wegen. In de genoemde regio kunnen al specifieke maatregelen worden genomen. Op andere locaties is nader onderzoek gewenst.



## 7.2. Langzaam verkeer

### Ambitie

Langzaam verkeer is van belang voor onze bereikbaarheid, ons woon- en leefklimaat en onze gezondheid. Het levert daarmee een essentiële bijdrage aan een duurzaam verkeers- en vervoersysteem. Fietsen en lopen zijn belangrijke hoofdtransportwijzen en ook in het voor- en natransport zijn dit onmisbare elementen in het ketenvervoer. We willen dan ook het fietsen en lopen beide stimuleren door veilige en aantrekkelijke voorzieningen tussen herkomst en bestemming.

Aandacht voor het lopen is bij uitstek een lokale aangelegenheid en dus een verantwoordelijkheid voor de gemeenten. Comfortabele en veilige routes, met voldoende aandacht voor speciale groepen zoals lichamelijk of visueel gehandicapten, zijn dan belangrijk. De provinciale aandacht gaat vooral uit naar de rol van het lopen in het ketenvervoer, bijvoorbeeld bij het openbaar vervoer met goed bereikbare haltes.

Het aandeel fiets in de vervoermiddelkeuze van de Limburgers is duidelijk lager dan het Nederlandse gemiddelde van 25%. Het lage aandeel fietsgebruik is deels toe te schrijven aan het aanbod van fietsvoorzieningen. Maar ook omgevingsfactoren zoals hoogteverschillen, de samenstelling van de bevolking en de kwaliteit van het openbaar vervoer zijn hierbij bepalend. We willen het gebruik van de fiets stimuleren, vooral voor de korte afstanden tot ongeveer 7,5 km. We onderkennen daarbij regionale verschillen in mogelijkheden in de Limburgse steden en daarbuiten. We vinden het van belang dat binnen de stedelijke agglomeraties het fietsvoorzieningsniveau van goede kwaliteit is op belangrijke aspecten zoals de verkeersveiligheid, directe verbindingen, aantrekkelijkheid en comfort. Er ligt hier voor de gemeenten en zeker voor de steden een opgave om een inhaalslag te maken. Wij kiezen voor het geven van een specifieke stimulans aan het stedelijke fietsbeleid, met erkenning van hun eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden daarin.

In heel Limburg willen we vooral inspanningen doen voor veilig fietsverkeer over onze wegen, tussen de kernen, via fietsroutenetwerken en de verknopingen en aansluitingen daarvan. Ook hier moeten fietsvoorzieningen veilig en uitnodigend zijn, voor alle typen gebruikers, dus zowel voor scholieren, werkenden, winkelbezoekers als voor de recreatieve en toeristische fietsers.

### **Strategie**

Lopen als hoofdvervoermiddel of als sluitstuk van de keten kan als er directe, logische, veilige en aantrekkelijke looproutes van goede kwaliteit beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld in de omgeving van treinstations, grote bushaltes, stadscentra en bij (centrale) parkeervoorzieningen.

Ook fietsers hebben veilige, logische en directe routes tussen herkomst en bestemming nodig. De grootste bijdrage in het bevorderen van het fietsen moet worden geleverd door de gemeenten; daar liggen de grootste kansen. Het aandeel fiets in de vervoermiddelkeuze daalt namelijk sterk vanaf 7,5 kilometer. Wij zullen de gemeenten en dan vooral de grote steden daarin zoveel mogelijk stimuleren. Er liggen op lokaal niveau ook de grootste winsten: verbetering van de interne bereikbaarheid door het terugdringen van het gebruik van de auto voor korte ritten en verbetering van de leefbaarheid en duurzaamheid van leefomgeving (bijv. luchtkwaliteit en geluidsoverlast). Er wordt verder ook een bijdrage aan de externe stedelijke bereikbaarheid wanneer er in de steden meer wordt gefietst; meer fietsen in de stad geeft ruimte voor regionale bereikbaarheid.

Speerpunten zijn de gemeentelijke en provinciale fietsnetwerken en de onderlinge verknopingen daarvan, inclusief de verknoping met recreatieve netwerken. Ook de verknoping van fietsnetwerken met de netwerken van overige vervoersmodaliteiten is van groot belang. In de startfase van de nieuwe OV-concessie besteden wij verder, samen met Veolia Transport, extra aandacht aan de ketenvoorzieningen, zoals bij de bushaltes en de (light rail)stations (zie par. 7.3). Verder verdient de aansluiting van fietsnetwerken op voorzieningen (scholen, centra, stations) en attractiepunten aandacht om de concurrentiepositie ten opzichte van de auto en de veiligheid van de fietsers te verhogen.

Het fietsbeleid vergt vooral een gezamenlijke integrale aanpak; het is niet los te zien van het beleid ten aanzien van de andere modaliteiten (bijv. openbaar vervoer), van veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en leefbaarheid.

### *Adequate fietsinfrastructuur*

Op lokaal en regionaal niveau is het noodzakelijk dat de fietser kan beschikken over veilige en comfortabele fietsvoorzieningen in de vorm van fietspaden en -stroken. Deze moeten een overzichtelijk, goed verknoopt netwerk vormen van logische en directe routes. Het regionale netwerk van fietsverbindingen moet op een logische wijze een doorzetting kennen op lokaal niveau met het daar aanwezige netwerk (bijv. school-thuisroutes). Vrijliggende fietspaden, ontvlechting op routes en voorkeursbehandeling op kruispunten (vrije rechtsaf, extra of versneld groen bij VRI's) maken het fietsen extra aantrekkelijk en snel, maar ook veiliger. Aanvullend moeten er bij belangrijke eindlocaties (bijv. stadscentrum) en bij overstappunten naar andere modaliteiten (bijv. bus- of treinstation) voldoende stallingmogelijkheden van goede kwaliteit aanwezig te zijn. Door het aanbieden van bewaakte stallingmogelijkheden kan het aantal fietsdiefstallen in de periode tot 2020 drastisch dalen. Bij lokale ruimtelijke ontwikkeling moet direct in de planvorming de fietsontsluiting als leidend element in het ontwerp worden meegenomen en moeten doorsnijdingen van fietsroutenetwerken worden voorkomen of worden opgevangen.

Gemeenten kunnen bij het stimuleren van het gebruik van de fiets veel van elkaar leren. Door het uitwisselen van 'best practices' is het mogelijk kennis op te doen van elkaars ervaringen en zodoende tot effectief en slagvaardig beleid te komen. Door middel van positieve onderlinge concurrentie komen de beste aanpak en middelen naar boven. Voor de kennisontwikkeling zijn ook het landelijke Fietsberaad en de Fietsersbond voor ons en gemeenten van belang

Voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen bestaat er al het (utilitaire) provinciaal fietsroutenetwerk, dat aansluit op fietsnetwerken over onze provinciegrens heen. De gemeenten beschikken over hun gemeentelijke fietsnetwerken of fietsroutes. Hierin ontbreken op een aantal plaatsen nog wenselijke fietsvoorzieningen. Het provinciaal fietsroutenetwerk is met de Limburgse gemeenten opgesteld en geeft een overzicht van de belangrijke fietsroutes tussen gemeenten en de aanwezigheid van fietsvoorzieningen op die routes. We gebruiken dit netwerk dan ook als een handvat bij het stellen van prioriteiten voor deze fietsinfrastructuur.

Het regionale utilitaire fietsnetwerk wordt in samenhang met de omringende euregio gezien; het netwerk kent een doorzetting over de grens met de daar aanwezige utilitaire netwerken. De regionale fietsvoorzieningen kunnen ook worden gebruikt in recreatieve en toeristische zin. Ze sluiten aan bij het succesvol gerealiseerde recreatieve fietsknooppuntennetwerk en op aanvullende recreatieve ontsluiting van het platteland. Recreatief bestaat er voor heel Limburg een bewegwijzerd fietsknooppuntennetwerk,

dat doorloopt in naburige provincies en in Belgisch-Limburg. Verder zijn er de door de ANWB en Stichting Fietsplatform bewegwijzerde recreatieve routes (lange afstand- en themaroutes), routes van natuurverenigingen en lokale initiatieven. In het POL2006 is aangegeven dat toeristische routes de ruggengraat vormen in de ontsluiting van de omgeving en de toeristische voorzieningen. Wij spreken lokale en regionale overheden aan op behoud van de kwaliteit van bestaande routenetwerken. Bij infrastructurele projecten dient aantasting van toeristische routes door de initiatiefnemer gecompenseerd te worden. Het betreft de volgende routestructuren: Basis recreatie toervaartnet (BRTN), Lange afstand wandelpaden netwerk, Lange afstand fietspaden netwerk en het Provinciaal fietsknooppunten netwerk.

### *Beïnvloeding*

Het aanbieden van infrastructuurvoorzieningen alleen is niet genoeg. De infrastructuur kan voorwaarden scheppen, maar mensen moeten ook worden aangemoedigd tot het gebruik ervan. Men moeten actief worden geïnformeerd over het aanwezige netwerk, de stallingsvoorzieningen, maar ook over de positieve aspecten van het fietsen: fietsen is gezond, goedkoop, geschikt voor alle leeftijden, duurzaam en goed voor het milieu (bijv. luchtkwaliteit). Het bij elkaar brengen van fietsstallingen en stations en haltes van het openbaar vervoer beïnvloedt het gebruik van beide vervoerswijzen, zoals in de keten van openbaar vervoer met de fiets als voor- en natransport. De promotie van de fiets zullen wij vooral combineren met maatregelpakketten voortvloeiend uit mobiliteitsmanagement in de stedelijke agglomeraties (zie par. 7.5) en met verkeerseducatie en -handhaving bij specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld bij jeugdige en beginnende verkeersdeelnemers of ouderen in het kader van de verkeersveiligheid (zie par. 7.6). Daarnaast ondersteunen wij de informatieuitwisseling van goed fietsbeleid en goede fietsprojecten.

### **Selectieve aanpak in de steden**

Op basis van regionale, specifieke omstandigheden en kansen zijn er verschillen in het fietsgebruik in Limburg-Noord en Limburg-Zuid. De gunstige uitgangspositie in de steden van Limburg-Noord (bijv. Venlo) moet worden benut om de rol van de fiets daar nog verder te versterken. Dat betekent dan ook het bereiken van een wat hoger aandeel fietsgebruik dan in de rest van Limburg. Het fietsgebruik in Limburg-Zuid staat op een relatieve achterstand. Desondanks is er vooral in de Zuid-Limburgse steden sterke behoefte aan een ondersteunend fietsbeleid om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit kost extra inspanning op het gebied van infrastructuur en beïnvloeding, om de bestaande kwantitatieve achterstand in te lopen, maar biedt ook extra (nieuwe) kansen. In de stedelijke agglomeraties is het noodzakelijk dat het gebruik van de fiets verder wordt gestimuleerd door middel van (infrastructuur)voorzieningen, integrale ruimtelijke planning en beïnvloedingsmaatregelen zoals promotie. Dit is vooral een gemeentelijke taak.

Wij willen voor in ieder geval de vier grote steden en hun agglomeratie, Maastricht, Parkstad Limburg, Sittard-Geleen en Venlo, komen tot een kwaliteitslag in het fietsnetwerk. We vragen hen om binnen 1,5 jaar na vaststelling van het PVVP, eventueel in het verlengde van hun gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (GVVP's), met integrale fietsprogramma's (netwerk, voorzieningen, promotie) te komen. De opstelling van deze programma's en daaruit volgende uitvoeringsvoorstellen zullen wij ondersteunen met kennis en middelen. Deze fietsprogramma's maken onderdeel uit van de managementmaatregelen in deze steden, die aangrijpen op de bereikbaarheidsproblematiek van de "stadspoorten" (zie par. 7.5). We streven ernaar om in combinatie met het mobiliteitsmanagement in de stedelijke agglomeraties tot een reductie van ongeveer 5% van het (lokale) autoverkeer te komen.

### **Algemene aanpak Limburg**

In geheel Limburg gaan wij samen met gemeenten door met de uitbouw van het provinciale fietsroutenetwerk (zie bijgaande kaart), met de fietsvoorzieningen langs de provinciale RVWN-wegen en langs overige wegen (bijv. school-thuisroutes). Ook de aansluiting en doorzetting van dit netwerk op de gemeentelijke fietsnetwerken en –voorzieningen heeft daarbij de aandacht. Naast aanleg krijgt ook het instandhouden van het netwerk de noodzakelijke aandacht.

Gedragbeïnvloeding, zoals via promotie en educatie, heeft vooral mobiliteitseffect op de langere termijn, maar wordt op de korte termijn ook ingezet als katalysator, ter ondersteuning van beleidsuitvoering van de samenwerkende partijen en het bijbehorend verplaatsings- en verkeersgedrag door weggebruikers.

Samenvattend komt de aanpak neer op:

- Integrale fietsprogramma's in samenwerking met de vier grote steden;
- het verbeteren, aanvullen en instandhouden van de provinciale fietspaden, het provinciale en het gemeentelijke fietsroutenetwerk;
- de promotie van het gebruik van de fiets;
- het realiseren van fietsenstallingen bij stadscentra, stations en haltes van het openbaar vervoer;
- het stimuleren van de instandhouding en gebruik van recreatieve fietsroutes;
- het verbeteren van de veiligheid van fietsers.

We streven naar een gemiddeld aandeel van de fiets in de vervoermiddelkeuze van 25% in 2020.

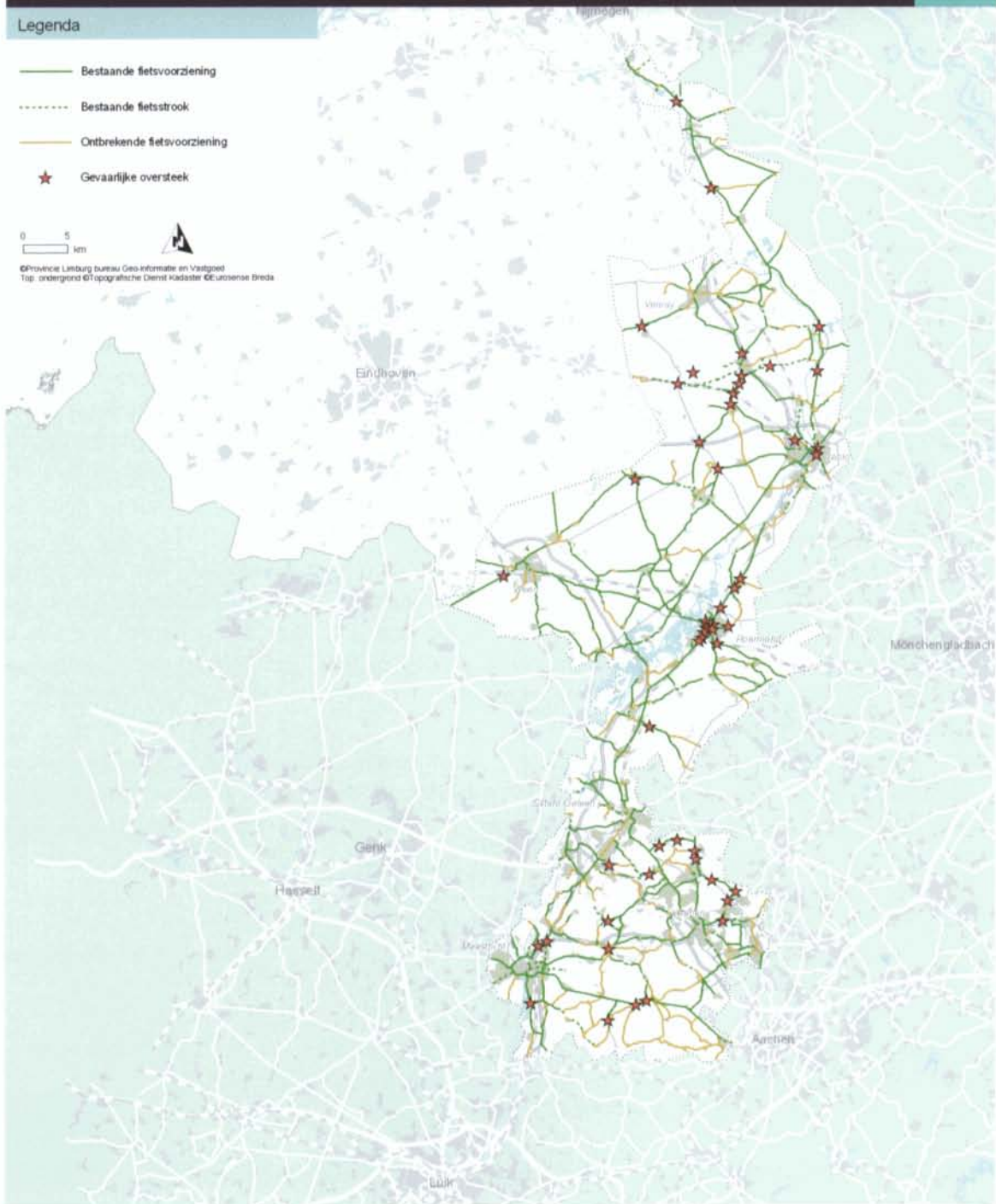
## Legenda

- Bestaande fietsvoorziening
- - - - Bestaande fietsstrook
- Ontbrekende fietsvoorziening
- ★ Gevaarlijke oversteeek

0 5 km



©Provincie Limburg bureau Geo-informatie en Verkeer  
Tijp: ondergrond ©Topografische Dienst Kadaster ©Europese Breda



provincie limburg





### 7.3. Openbaar vervoer

Onze visie met betrekking tot de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is in detail weergegeven in de OV-visie 'Van drie naar één' (2005). Daarnaast zijn in het kader van de aanbesteding van het openbaar vervoer in 2006 diverse uitwerkingsdocumenten opgesteld, waaronder de Programma's van eisen voor de twee concessiegebieden en een evaluatie van de aanbesteding. Deze rapportages zijn allen apart beschikbaar. Hieronder wordt de essentie van onze ambitie, strategie en aanpak van het regionaal openbaar vervoer weergegeven.

#### **Ambitie**

Openbaar vervoer is er voor de klant, de reiziger. In de keuzes die zowel de Provincie als de vervoerbedrijven maken ten aanzien van de invulling van openbaar vervoer en de uitwerking van (delen van) het vervoersysteem, zijn de behoeften van reizigers dan ook het uitgangspunt. Op die manier willen we zorgdragen voor een betrouwbaar, vlot, doelmatig, toegankelijk en sociaal veilig regionaal openbaar vervoer dat past bij de specifieke regionale situatie en voorziet in het bieden van maatwerk. We willen toe naar een maatschappelijk betaalbaar en voor de reiziger kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, met een hoog serviceniveau en een overzichtelijke, gebruiksvriendelijke structuur. Het (euregionale) grensoverschrijdend openbaar vervoer maakt wat ons betreft integraal deel uit van het Limburgse openbaar vervoer.

Door een goede afstemming tussen de modaliteiten trein, bus en regiotaxi wordt een hoge kwaliteitsbeleving en -waardering van de klant en een behoorlijke rentabiliteit van het gehele openbaar vervoersysteem nagestreefd. Het vervoersproduct wordt uitgevoerd vanuit de beleving en de behoefte van de reiziger, bijvoorbeeld door simpele en begrijpelijke reisinformatie en tariefsystemen. Het ketenvervoer wordt nog verder versterkt in combinatie met andere modaliteiten (bijv. de fiets). En in het grensoverschrijdend openbaar vervoer moeten nog diverse achterstanden wat betreft verbindingen, dienstregeling en kwaliteit worden weggewerkt, ook wat betreft de aanhaking op het Europese HSL-net. Op (middel)lange termijn streven we naar een beheerste en bestendige groei van het aantal reizigers, vooral op sterke vervoerscorridors, en naar een versterking van het grensoverschrijdende OV. De nieuwe OV-concessie biedt voldoende ruimte om met de concessiehouder tot verdere ontwikkeling te komen, maar er is ook medewerking van andere partijen nodig om het OV-product te optimaliseren.

#### *Centrale filosofie*

Met 'De reiziger centraal' hebben wij aangegeven waar het in het openbaar vervoer om draait: de reiziger en zijn behoefte om van de ene naar de andere plaats te reizen behoort de maat der dingen te zijn. De uitgangspunten die wij bij de nadere uitwerking van het openbaar vervoer hanteren zijn:

- de reiziger centraal: van uitsluitend aanbodgericht naar een meer vraaggericht openbaar vervoersysteem;
- van drie naar één: optimale afstemming tussen trein, bus en regiotaxi (voorheen: collectief vraagafhankelijk vervoer), dus geen onderlinge concurrentie, maar naadloos reizen van deur tot deur;
- bevorderen maatschappelijke participatie: een provinciedekkend openbaar vervoer, dus elke burger heeft toegang tot het openbaar vervoersysteem;
- openbaar vervoer zonder grenzen: aansluiting op nationale en internationale knooppunten en daarmee het ondersteunen van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie.

#### **Strategie**

Marktwerving speelt een zeer belangrijke rol bij de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoerssysteem, een heldere rolverdeling tussen OV-autoriteit en concessiehouder, en een betere positie van de klant. Het centraal stellen van de reiziger vindt plaats door het bedrijf dat het openbaar vervoer verzorgt de ruimte en mogelijkheden te geven om maximaal klantvriendelijk te opereren en er via een bonus-/malussysteem voor te zorgen dat de focus van het vervoerbedrijf bij de reiziger ligt en blijft liggen.

De Provincie schept de kaders en voorwaarden en stuurt alleen op afstand in de invulling en uitwerking van het vervoersysteem.

In de aanbesteding in 2006 is veel aandacht besteed aan de verschillende kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer. In de concessieovereenkomst zijn de visie en plannen van de nieuwe regionale vervoerder ten aanzien van verschillende aspecten vastgelegd. Op deze wijze wordt maximaal gebruik gemaakt van de creativiteit en de inzichten van vervoerbedrijven en ontstaat naar de toekomst toe een degelijke basis om door reizigers gewenste kwaliteiten in het openbaar vervoer blijvend te verankeren in het productaanbod. Op het gebied van dienstregelingen en voorzieningenniveau bieden wij het vervoerbedrijf de mogelijkheid om snel in te spelen op wisselende marktomstandigheden en -vraag, waarbij regionale partijen (vervoerbedrijf, gemeenten, Provincie, reizigersorganisaties, etc.) in onderling overleg tot wijzigingen in netwerk en/of dienstregeling kunnen komen.

In termen van openbaar vervoernetwerken en vervoerkundige uitwerking gaat de aandacht van de Provincie Limburg uit naar het volgende.

Via het hoofdrailnet, waarvan de concessie door het Rijk voor langere tijd is gegund aan de Nederlandse Spoorwegen, heeft Limburg goede treinverbindingen met Zuid-Nederland, de Randstad en overig Nederland. De kwaliteit van deze verbindingen (frequentie) neemt met de invoering van de dienstregeling 2007 nog wat verder toe: voortaan gaan er twee Intercity's per uur vanuit Maastricht, Heerlen en Venlo naar de Randstad in plaats van één per uur. Overigens blijft de reistijd vanuit Limburg naar de Randstad nog wel een probleem: in vergelijking met andere stedelijke regio's zoals Brussel, het Roergebied of Keulen, ligt de Randstad qua reistijd op relatief grote afstand. Dit belemmert de ontwikkelingskansen van Limburg en de ontplooiingskansen van de Limburgers.

Kwaliteitsverbetering in het regionale openbaar vervoer moet er toe leiden dat het openbaar vervoer nieuwe klanten trekt. Een goed openbaar vervoer draagt op die wijze bij aan het beteugelen van de congestieproblematiek en heeft dus een duidelijke mobiliteitsfunctie. Dat vraagt om directheid, snelheid, comfort en stiptheid. De kansen liggen bij de dikke vervoersstromen in en tussen de steden. Vanuit Limburg met de rest van het land, tussen de steden van Noord-, Midden- en Zuid-Limburg en binnen de stedelijke agglomeraties. In de steden draagt het OV bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Het vervoer moet dan niet beperkt blijven tot de gemeentegrens, maar ook de direct aangrenzende stedelijke agglomeratie bedienen. Het zwaartepunt ligt dan bij het stedelijk netwerk Zuid-Limburg, uitlopend in de euregionale omgeving daarvan en bij Venlo en Roermond. Het is de taak van de Provincie en gemeenten om juist dáár het OV maximaal te faciliteren met behulp van de weginrichting.

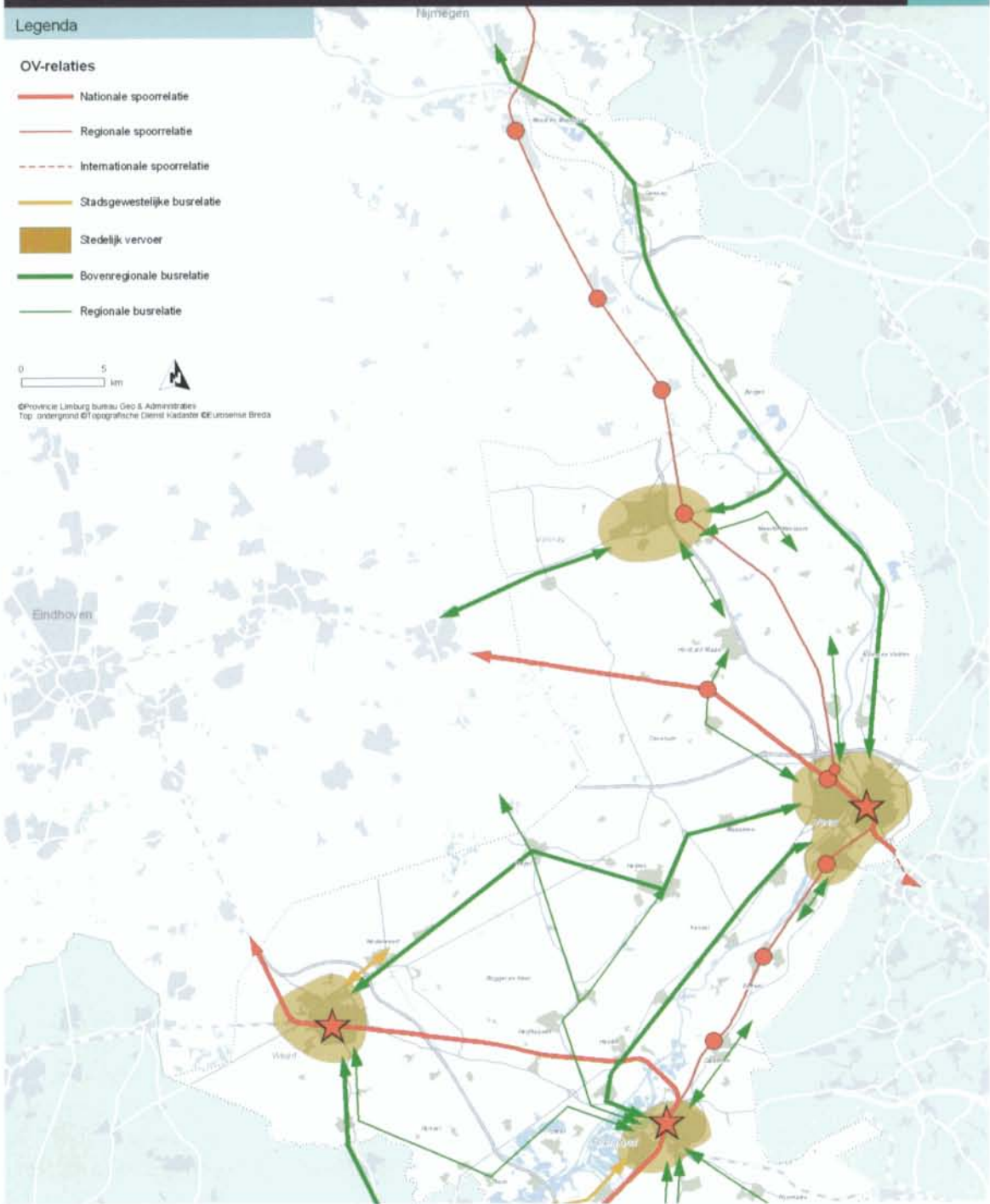
Legenda

OV-relaties

-  Nationale spoorrelatie
-  Regionale spoorrelatie
-  Internationale spoorrelatie
-  Stadsgebestedelijke busrelatie
-  Stedelijk vervoer
-  Bovenregionale busrelatie
-  Regionale busrelatie



©Provincie Limburg bureau Geo & Administratie  
Top ondergrond ©Topografische Dienst Kadaster ©Euromast Breda



provincie limburg



Daarnaast biedt het openbaar vervoer een vervoersmogelijkheid in specifieke gebieden en voor bepaalde groepen, zoals het landelijke gebied en voor jongeren, ouderen en gehandicapten. Dit is de sociale functie van het openbaar vervoer, die mogelijkheden biedt tot maatschappelijke participatie. Beschikbaarheid, flexibiliteit en toegankelijkheid zijn dan vooral van belang. Deze functie van het OV is vooral ook van toepassing buiten de stedelijke gebieden. De omvang en aard van het vervoer moet dan worden bepaald op basis van de vraag. Systemen zoals regiotaxi zijn hierbij aan de orde.

#### *Uitwerking OV-visie*

De treinverbindingen tussen de grotere regionale knooppunten staan centraal: zij vormen de ruggengraat van het OV-systeem. Daartoe hebben we de verantwoordelijkheid voor de regionale treindiensten Roermond – Nijmegen en Maastricht – Heerlen – Kerkrade overgenomen van het Rijk. Op de laatstgenoemde verbinding gaan we een kwaliteitssprong maken door light railtechniek te introduceren, uiterlijk eind 2008. Als eindbeeld gaan wij uit van een integratie in het light railconcept van de (stop)treinverbindingen Heerlen – Sittard en Maastricht – Sittard en, vanuit de grensoverschrijdende OV-wensen, afstemming of integratie met Light Railverbindingen naar Aken en Hasselt.

Versterking van het personenvervoer per spoor stuit soms op capaciteitsbeperkingen, mede door toenemende concurrentie op het spoor van het goederenvervoer. In die gevallen is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk om te voorkomen dat er zou moeten worden gekozen voor een van beide (personen- of goederenvervoer), terwijl onze voorkeur uitgaat naar goed samengebruik van de spoorinfrastructuur.

Waar op belangrijke assen geen treinverbindingen voorhanden zijn, wordt zo mogelijk een alternatief met hoogwaardige buslijnen (sneldiensten) aangeboden. Het overige openbaar vervoer krijgt een functie waarbij, veel meer dan nu het geval is, verbindingen worden geboden van kernen naar knooppunten. Op deze knooppunten zal het busvervoer via een overstap 'voeden' op de vervoerssystemen die het vervoer op de ruggengraten verzorgen. Als aanvulling op het reguliere busvervoer wordt tevens oproepafhankelijk (al dan niet trajectgebonden) openbaar vervoer geboden.

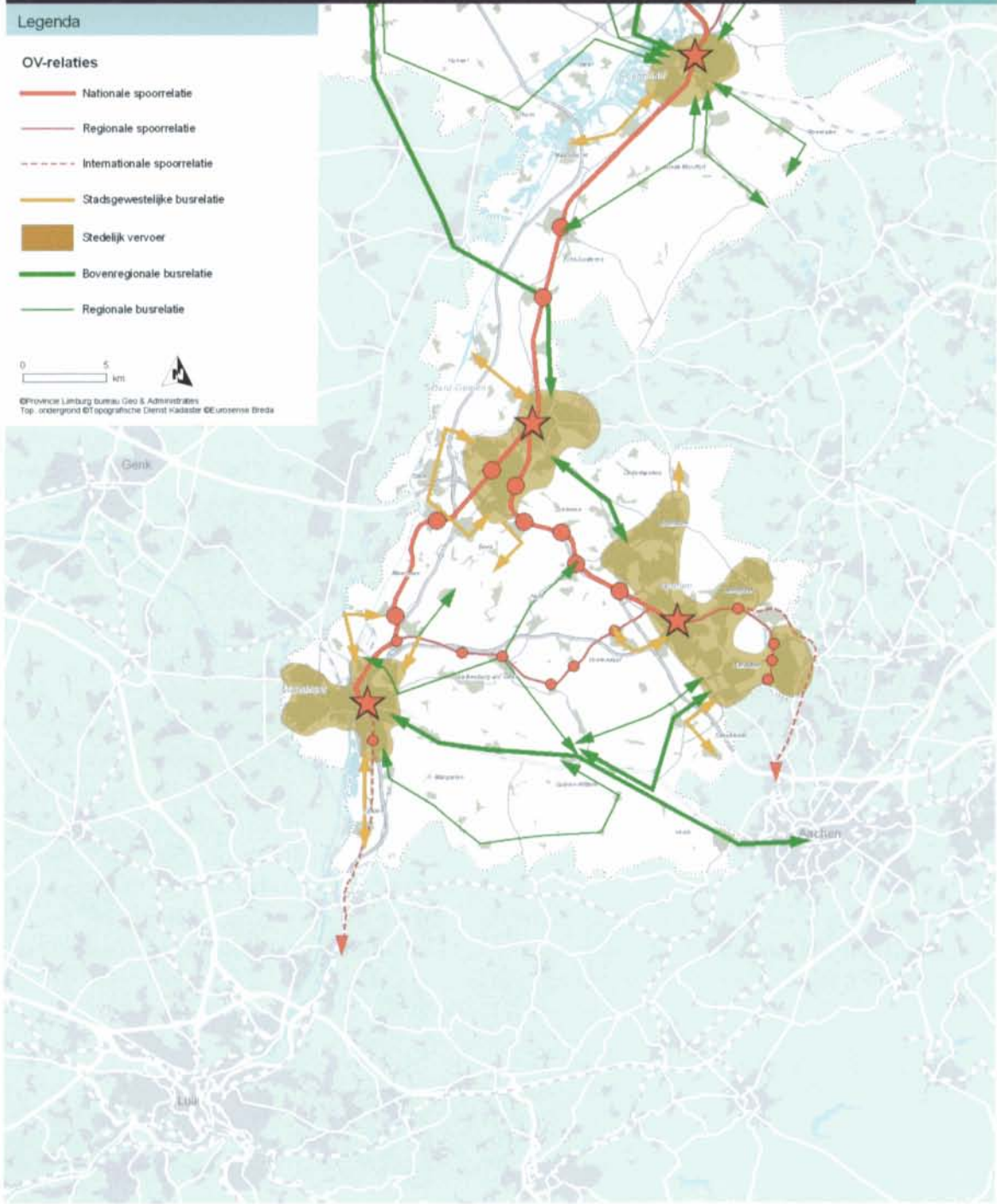
Legenda

OV-relaties

-  Nationale spoorrelatie
-  Regionale spoorrelatie
-  Internationale spoorrelatie
-  Stadsgebestedelijke busrelatie
-  Stedelijk vervoer
-  Bovenregionale busrelatie
-  Regionale busrelatie



©Provincie Limburg bureau Geo & Administraties  
Top: ondergrond © topografische Dienst kadaster © Eurogea Breda



provincie limburg 

De introductie van de chipkaart maakt het de reiziger mogelijk om landelijk naadloos en zorgeloos van deur tot deur te reizen. De chipkaart biedt de overheid meer mogelijkheden voor tariefsdifferentiatie en biedt de vervoerbedrijven een directe feedback van vervoerprestaties en -inkomsten. Hierdoor kan snel op de markt worden gereageerd. We gaan uit van de introductie van de chipkaart uiterlijk per 2008. In samenspraak met de concessiehouder zal nog worden bekeken welke functionaliteiten van de chipkaart naast het basisniveau (E-purse voor het landelijke OV) mogelijk en wenselijk zijn en of er sprake is van voldoende distributiekanaalen.

Momenteel bestaat er veel aandacht voor de mogelijkheden van 'gratis' openbaar vervoer. 'Gratis' openbaar vervoer bestaat feitelijk niet. Als de reiziger niet hoeft te betalen, dan zullen wij als opdrachtgever of derden de gederfde inkomsten aan de vervoerder moeten vergoeden. Per jaar schatten wij dit bedrag op zo'n € 35 – 40 miljoen. Om toch tegemoet te komen aan de wens om het gebruik van het OV te stimuleren door al dan niet tijdelijk reizigers korting te geven, zullen wij uit de eenmalige extra rijksuitkering voor de introductie van de chipkaart op iedere door Veolia Transport uitgegeven persoonsgeboden OV-chipkaart een bedrag van € 5,00 storten, om daarmee het OV-gebruik en de aanschaf van de chipkaart te bevorderen.

Toegankelijkheid van en sociale veiligheid in het openbaar vervoer zijn belangrijke factoren voor het behouden van bestaande en het werven van nieuwe klanten. Zowel in de voertuigen, als op haltes en stations wordt daarom aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor en de veiligheid van reizigers, waaronder ook reizigers met een functiebeperking. In de komende jaren wordt extra aandacht aan toegankelijkheid geschonken, mede op basis van door het Rijk hiervoor beschikbare middelen.

Wij verwachten, dat ook de gemeenten een belangrijke bijdrage geven aan de versterking van het openbaar vervoer, door het treffen van doorstromingsmaatregelen, door het voorkomen, opheffen of aanpassen van belemmeringen zoals verkeersdrempels, door het ondersteunen van haltevoorzieningen (bijv. door toeleidende voet- en fietspaden) en via het instrument van de ruimtelijke ordening. In 2005 zijn met alle RMO's intentieverklaringen getekend die vooral de knelpunten rond de gemiddelde snelheid van het busvervoer, de toegankelijkheid van de haltes en de bushaltevoorzieningen moeten oplossen. In de startfase van de nieuwe OV-concessie zullen over de uitvoering van verbeteringsmaatregelen met de gemeenten nadere afspraken worden gemaakt in het kader van de zogenaamde 'bereikbaarheidsconvenanten'. Wij zien als concessieverlener toe op de correcte naleving van de OV-concessies in Limburg. De OV-concessies worden daarnaast continue doorontwikkeld. Dit kan het omruilen van de ene lokale OV-dienst voor de andere omvatten, of het binnen contractuele spelregels

toevoegen van extra diensten. In deze doorontwikkeling is een belangrijke adviesrol en inbreng van de vijf RMO-gebieden voorzien.

Bij lokale ruimtelijke ontwikkeling moet in de planvorming de bestaande openbaar vervoerstructuur als sturend element in het ontwerp worden meegenomen. Dit uitgangspunt is opgenomen in de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg, die de Provincie gebruikt bij de beoordeling van gemeentelijke bestemmingsplannen.

#### *Grensoverschrijdend openbaar vervoer*

De verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer kan momenteel niet alleen op basis van de absolute (groei van de) vraag worden onderbouwd. Er bestaan nog steeds grote, historisch gegroeide achterstanden. Daarom zal vooral ook voorwaardenscheppend worden geïnvesteerd in deze verbindingen en de geboden vervoerskwaliteit. De kansen liggen bij de verbindingen met de grotere steden in de euregio, zoals Luik, Aken en Hasselt. Voor de Euregio Maas-Rijn wordt, in samenwerking met de euregionale OV-partners, een grensoverschrijdend OV-plan ontwikkeld, dat in 2007 gereed is. Met als ruggengraat de euregionale spoorlijnen wordt een gezamenlijke visie opgesteld met bijbehorende vertaling naar projecten, fasering en rolverdeling. Hierbij komen niet alleen de 'fysieke' aspecten aan bod (verbindingen, dienstregeling), maar ook bijkomende zaken zoals gezamenlijke tarifiering, reis- en informatieverstrekking en promotie. 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.

Ook de aanhaking van de regio op de Europese netwerken (HSL) in Luik en Aken is nog ondermaats. Als onderdeel van thema 'Ondernemend Limburg' is hieraan gewerkt via de transnationale INTERREG-projecten HST-Connect en HST-4i. Doel is een versterking van het economisch vestigingsklimaat. Eerste resultaten zijn een tweejarige pilot met een snelle treinverbinding vanuit Maastricht met Luik en Brussel en de aanleg van twee nieuwe stations op de lijn Heerlen – Aken.

Bij de start van de nieuwe concessie beschikken we verder over 100% toegankelijke bussen en regiotaxi's. Eind 2007 wordt nieuw dieselmaterieel geïntroduceerd op de Maaslijn en eind 2008 het nieuwe light railmaterieel op de Heuvellandlijn. Door gebruik van biodiesel en proeven met hybride voertuigen en de inzet van waterstof als brandstof treedt er op diverse milieuaspecten een aanmerkelijke verbetering op.

De aanpak via de nieuwe OV-concessie en geplande de verbetering van het grensoverschrijdend OV leidt ertoe dat op de belangrijke relaties en corridors het openbaar vervoer een alternatief voor de auto kan zijn. De nieuwe concessiehouder Veolia Transport wil in 10 jaar tijd op basis van haar offerte in Noord- en Midden-Limburg een reizigersgroei te realiseren van 48% ten opzichte van 2006 en in Zuid-Limburg van 60% in dezelfde periode. Op de verbindingen, waar wordt geconstateerd dat de reistijd niet aan de norm van maximaal 1,5 maal de reistijd per auto voldoet, zullen projectgewijs extra maatregelen worden genomen om het openbaar vervoer ook qua reistijd in een betere concurrentiepositie te brengen. Op (middel)lange termijn zal in overleg met de concessiehouder verder inhoud worden gegeven aan deze kansen voor het OV.

Daarnaast wordt wil men in 2015 een verbetering van de klanttevredenheid in Noord- en Midden-Limburg bereiken van 7,1 in 2006 naar 7,4 en voor Zuid-Limburg in dezelfde periode van 7,4 naar 7,7. In 2010 zal een eerste evaluatie van de OV-visie en de OV-concessie worden gehouden.



## 7.4. Goederenvervoer

Onze visie met betrekking de ontwikkeling van het goederenvervoer wordt in meer detail weergegeven in het goederenvervoerplan 'Meer dan bereikbaarheid alleen'. Deze visie zal op korte termijn, in samenhang met het PVVP, worden vastgesteld. Hieronder wordt de essentie van ambitie, strategie en aanpak weergegeven.

### **Ambitie**

We streven naar een betrouwbaar, vlot, veilig en doelmatig vervoer van goederen van en naar, binnen en door Limburg. We willen dit vooral doen door een optimale benutting van alle modaliteiten. Daarnaast zijn we actief in het beïnvloeden van het vervoerend bedrijfsleven gericht op het slim gebruiken van de transportfaciliteiten. Ook uitbouw van de infrastructuur voor goederenvervoer is nog nodig.

Een groot aandeel van het goederenvervoer wordt via de weg vervoerd. Dit leidt op bepaalde vervoersassen en locaties tot een grote verkeersdruk en draagt bij aan vermindering van de veiligheid, leefbaarheid en milieukwaliteit. De duurzaamheid en efficiency van het vervoer(systeem) moeten daar verder worden verbeterd.

Een multimodale ontsluiting draagt bij aan een goed (economisch) vestigingsklimaat van Limburg. De activiteiten bij terminals op het gebied van 'value added services', bijvoorbeeld voorraadbeheer, (her)verpakken, bemonstering of het uitvoeren van kleine aanpassingen en bewerkingen, leveren waardevolle bijdragen aan de regionale economie. Meer vervoer over water en spoor draagt bij aan een duurzaam verkeer- en vervoersysteem.

## Strategie

We zetten in op de duurzame afhandeling van de goederenstromen via drie pijlers:

- multimodaal vervoer;
- infrastructuur;
- logistieke organisatie.

### *Multimodaal vervoer*

We richten ons bij het multimodaal vervoer primair op de transitostromen tussen de mainports en het achterland en op de middellange afstandsstromen. We willen deze stromen zoveel mogelijk afhandelen via water, rail, lucht en bus. Doelstellingen zijn onder andere een aanzienlijke modal shift naar water- en spoorwegen, een jaarlijkse groei van de containeroverslag met 5 % en een stabilisatie van het bulkvervoer per binnenvaart. De verschillende modaliteiten moeten niet met elkaar concurreren, maar zijn allen noodzakelijk om de groei van het vervoer op te vangen. Er is een grensoverschrijdende aanpak nodig, want ook Limburg is gebaat bij goede achterlandverbindingen.

Voor de korte afstand- en het voor- en natransport is en blijft het wegvervoer de aangewezen modaliteit.

De binnenvaart is sterk in het goedkoop en veilig vervoeren van grote volumes op de middellange afstand. Het "break-even" punt voor binnenvaart ligt grofweg bij afstanden tussen 100-150 km, hoewel kortere transportafstanden (vanaf 50-75 km) in de praktijk soms ook rendabel blijken te zijn. Onder invloed van diverse tendensen zullen kortere afstanden in de toekomst steeds interessanter worden. Hier liggen kansen voor Limburg op de relatie met de zeehavens. Het "break-even" punt voor spoor ligt in het algemeen bij afstanden vanaf 250 km. Liberalisering van de spoormarkt en de invoering van de gebruiksheffing in Nederland zullen invloed hebben op dit omslagpunt. Voor de nog grotere afstanden, mondiaal vervoer en voor specifieke productgroepen komt luchtvervoer in aanmerking. Limburg is wat dit betreft gunstig gelegen, met een eigen luchthaven en diverse andere luchthavens in het aangrenzend buitenland.

Essentieel in de multimodale aanpak is het completeren van de overslagvoorzieningen in Limburg. Dat betreft in de eerste plaats de logistieke knooppunten van Noord- en Zuid-Limburg (Venlo resp. Sittard-Geleen).

Het logistiek knooppunt Noord-Limburg heeft twee containerterminals: de bargeterminal Wanssum en de railterminal Venlo. Venlo zal in 2007 trimodaal ontsloten zijn via een bargeterminal. Het knooppunt Noord-Limburg is zo goed gefaciliteerd voor de multimodale afhandeling van containerstromen. Naast de overslag van containers zijn de havens van Venlo en Wanssum ook belangrijk voor de overslag van

bulkproducten. Greenport Venlo ontwikkelt zich de komende jaren steeds verder; de multimodale bereikbaarheid is daarin een belangrijke factor.

De logistieke functies in Zuid-Limburg moeten zo dicht mogelijk bij de A2 en bij de overslagfaciliteiten worden gesitueerd, dus vooral op de bedrijventerreinen St. Joost, Holtum-Noord en MAA. De oost-westverbinding per spoor moet verder worden ontwikkeld om Zuid/Limburg als vestigingsplaats voor producerende bedrijven aantrekkelijk te houden (Maastricht – Lanaken en Heerlen – Herzogenrath).

Zowel in Sittard-Geleen (haven Born) als in Stein is een trimodale terminal gelegen. De terminal in Born is vanaf 2008 bereikbaar voor vierlaags containervaart. Ten zuiden van Born is nu sprake van beperkte doorvaarthoogte (max. drielaags containervaart). Wij streven ernaar om ook de haven van Stein bereikbaar te maken voor vierlaags containervaart.

Transport over water kan verder worden ontwikkeld via de concepten short sea en roll-on/roll-off. Voor de groei van het containervervoer per spoor zijn er initiatieven om een openbare railterminal aan te leggen op het Chemelot-terrein.

Regionale overslagcentra (ROC's; Gennep, Roermond, Wessems, Nederweert, en Maastricht) en de havens van Wanssum en Stein richten zich op overslag van bulk- en stukgoed ten behoeve van het regionale bedrijfsleven. Containeroverslag is in de ROC's op beperkte schaal mogelijk, ten behoeve van het lokale bedrijfsleven. Dit netwerk van overslagpunten heeft elk een eigen specialisatie en vult elkaar aan. De Provincie streeft verder naar een provinciedekkend netwerk van regionale laad- en losplaatsen (LaLo's) voor spoorvervoer.

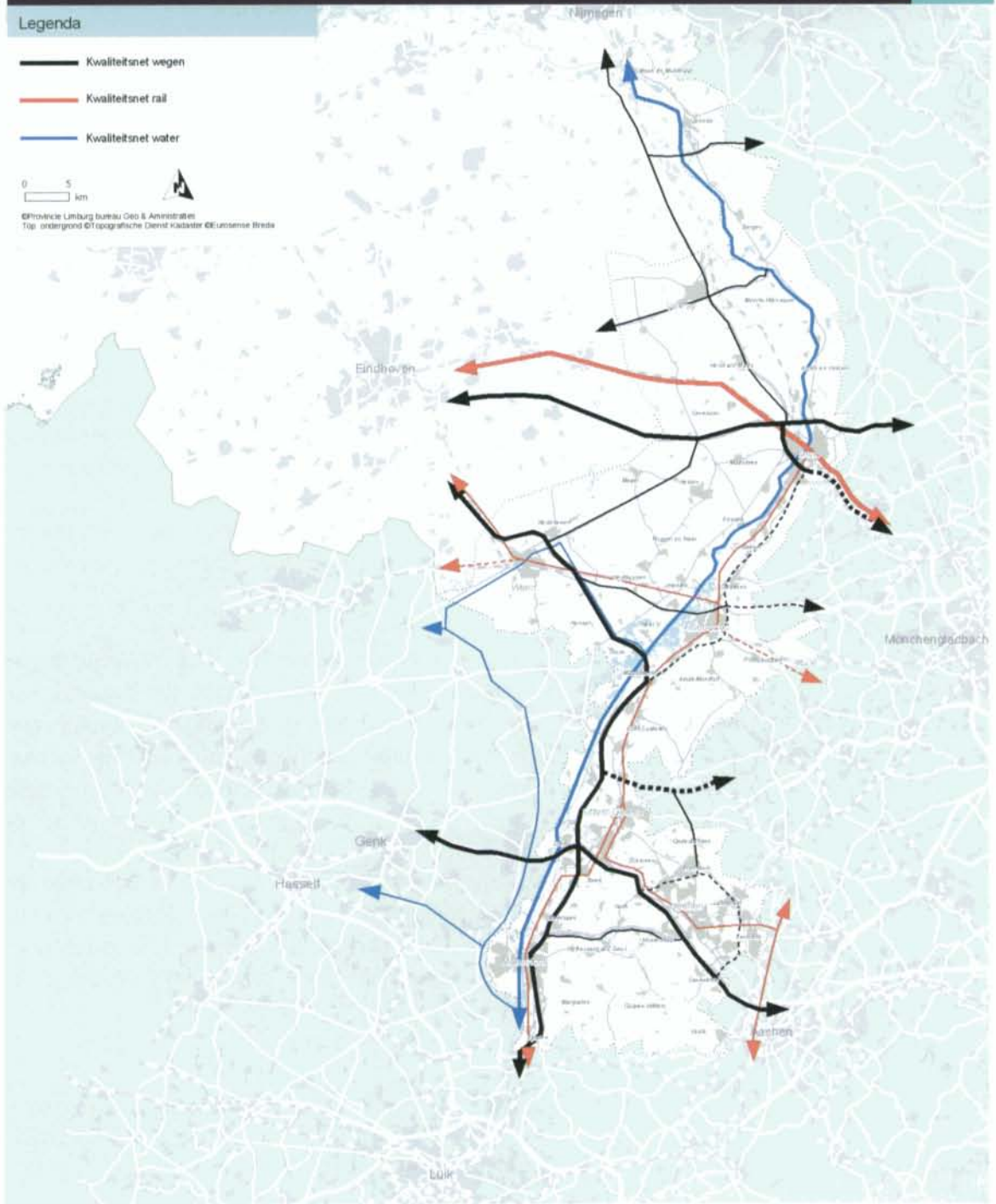
Het bevorderen van multimodaal vervoer omvat ten slotte het stimuleren van het bedrijfsleven tot een betere benutting van de beschikbare capaciteit van water- en spoorwegen en hen prikkelen om te komen tot een efficiënter goederenvervoer. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan vermindering van de milieubelasting en een verhoging van de verkeersveiligheid. Bij de realisatie van dit beleid is een belangrijke rol weggelegd voor interprovinciale samenwerking zoals Incodelta.

Legenda

- Kwaliteitsnet wegen
- Kwaliteitsnet rail
- Kwaliteitsnet water



©Provincie Limburg bureau Geï & Administratie  
Top ondergrond ©Topografische Dienst kadaster ©Cousensse Breda



provincie limburg



### *Infrastructuur*

De beleidsinzet is om een optimaal grensoverschrijdend infrastructuurnetwerk tussen de knooppunten en de mainports te bereiken en een goede multimodale ontsluiting van de Limburgse bedrijventerreinen.

Voor het vervoer over weg, water en spoor zijn voorkeursverbindingen te definiëren: het 'kwaliteitsnet goederenvervoer' (zie kaart). Een beperkt aantal weg-, spoor- en waterverbindingen wordt aangewezen als preferent voor goederenvervoer. In dit kwaliteitsnet zijn belangrijke doorgaande en binnenprovinciale verbindingen voor goederenvervoer opgenomen, evenals de verknopingen tussen de weg- water- en spoorinfrastructuren. Deze verbindingen zullen infrastructureel zo goed mogelijk worden toegerust voor deze functie. Voor hoofdwegen en delen van het onderliggend wegennet wordt ingezet op de uiterlijke vormgeving en maatvoering (bijv. van rotondes op provinciale wegen, doelgroepstroken op hoofdverbindingssassen), voor spoorwegen op aslasten en spoorcapaciteit en voor water op diepgang, doorvaarthoogte en sluiscapaciteit. Wat betreft de routing van gevaarlijke stoffen haken wij vooral aan bij de routes van het kwaliteitsnet.

### *Infrastructuur weg*

Vervoer over de weg moet vlot, efficiënt en met zo weinig mogelijk hinder en onveiligheid plaatsvinden. Daarom moet het wegvervoer zo snel mogelijk naar het meest daartoe uitgeruste wegenstelsel worden geleid en daarop worden afgewikkeld. Voor lange afstandsvervoer (= alles behalve regionaal vervoer) is dat het hoofdwegennet. Een aantal concrete verbeteringen aan de weginfrastructuur zijn op kortere termijn gepland (zie par. 7.1). Effecten van overige infrastructuurverbeteringen, de totstandkoming van een kwaliteitsnet en het bevorderen van samenwerking zijn pas voor de (middel)lange termijn te verwachten.

Voorts is het belangrijk, dat het regionale en lokale wegenstelsel goed is toegerust voor vrachtverkeer, als daarmee belangrijke vestigings- en/of overslaglocaties worden ontsloten (bijv. wegen naar de havens). Concretere inrichtingseisen voor deze routes zullen in 2007 hun vertaling vinden in de beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet en de bijbehorende wegategorisering.

### *Infrastructuur water*

De Maas zou nog veel meer vrachtvervoer aankunnen en daarmee een aantal belangrijke wegverbindingen door Limburg kunnen ontlasten. Om dit te bereiken zijn verbeteringen in de Maasroute richting Nijmegen en richting Luik (-Antwerpen) nodig.

Na de aanpassing aan de Maasroute (2015) zullen grotere schepen (met vier lagen containers) en langere schepen (tot 190 meter, tweebaksduwvaart) gebruik maken van de Maasroute. Ook shortsea-

schepen kunnen vanaf zee via de rivieren de havens in Limburg bereiken. Deze mogelijke schaalvergroting kan een impuls geven aan de binnenvaart en de modal shift.

Er zijn al twee bruggen over het Julianakanaal verhoogd (Roosteren en Echt; 2006). Wanneer de brug bij Weurt over het sluiscomplex is verhoogd (eind 2007) kunnen vier lagen containers worden vervoerd tussen Rotterdam en de terminal in Born.

Een studie van Rijkswaterstaat zal begin 2007 duidelijkheid verschaffen over de (on)mogelijkheden en effecten van brugverhogingen op de zuidelijke Maasroute (tussen Born en Ternaaien). Wij vinden het niet noodzakelijk om ten zuiden van Stein bruggen te verhogen voor vierlaags containervaart. Wel zal de haven van Stein vanuit noordelijke richting beter toegankelijk moeten worden. Hiervoor moeten vijf bruggen tussen Born en Stein worden aangepast. De reservering voor het Cabergkanaal kan in dit licht komen te vervallen.

De stop van Ternaaien zal naar verwachting in 2012 zijn opgeheven door de aanleg van een nieuwe grote sluis. Een deel van het achterstallige onderhoud op de Maasroute wordt door het Rijk tussen 2006 en 2010 weggewerkt. Verruiming van de bediening van sluisen en bruggen in de weekends verdient nadere aandacht.

Naast de Maas als hoofdvaarweg zijn er nog het kanaal Wessems – Nederweert en de Zuid-Willemsvaart. Gezamenlijk met Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat en de Vlaamse vaarwegbeheerder zal een verkenning worden uitgevoerd naar nieuwe vervoersmogelijkheden over deze kanalen. Aandachtspunten zijn het toelatingsregime voor grotere schepen en de noodzakelijke investeringen in plaatselijke verbredingen van het huidige kanaalprofiel, waardoor grotere schepen elkaar kunnen passeren.

#### *Infrastructuur spoor*

Het overheidsbeleid (Europees, nationaal en provinciaal) is gericht op het stimuleren van spoorvervoer. De liberalisering van het spoor in 2007 zal leiden tot groei van het internationale spoorvervoer. Het is van belang de regionale/lokale spoorlijnen te handhaven en (waar nodig via revitalisering) te benutten voor ontsluiting van bedrijventerreinen op het hoofdspoor (feederings). Regionaal spoor is van groot belang voor de versterking van de positie van het regionale bedrijfsleven. Completering van het spoornetwerk is essentieel, zowel wat betreft het hoofdspoor als voor de afgeleide verbindingen. Het goederenvervoer per spoor is van belang voor een goede bereikbaarheid van industriecomplexen (bijv. Chemelot), Greenport Venlo en andere economische centra van Limburg. Het is ook van strategisch belang voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa en de mainport Antwerpen.

De Brabantroute is voor Limburg van strategisch belang, omdat het knooppunt Venlo en het chemiecomplex in Sittard-Geleen van deze lijn afhankelijk zijn. Het goederenvervoer op deze lijn met oorsprong en/of bestemmingen in Limburg mag geen lagere prioriteit in de capaciteitstoekenning krijgen dan het (Brabantse) stadsgewestelijke personenvervoer. Vanwege o.a. de beoogde personenvervoerfunctie van het spoornetwerk in Noord-Brabant wordt ook de versterking van andere routes dan de Brabantroute nagestreefd. De ingebruikstelling van de Betuweroute in 2007 kan hierin voorzien en zal de groei van Rotterdam voor een belangrijk deel kunnen opvangen. Uitplaatsing van het spooreplacement Venlo is aan de orde als in 2007 de veiligheidsnormen niet worden gehaald.

Voor de aansluiting op de Betuweroute zou het traject Venlo – Nijmegen (Zuidtak Betuwelijn) verdubbeld en geëlektrificeerd moeten worden. Dit is op middellange termijn niet haalbaar, maar blijft wel het provinciale streven voor de toekomst.

Antwerpen is via de Montzenlijn met het Duitse achterland verbonden. Deze lijn loopt vlak onder Limburg langs. De Montzenlijn heeft op middellange termijn voldoende capaciteit om de groeiende goederenstromen af te wikkelen. Voor de lange termijn is dat niet zeker. Daarom wordt aan Belgische zijde (ook) ingezet op de IJzeren Rijn. Het gebruik van de IJzeren Rijn is afhankelijk van afspraken tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse overheid.

Om de te verwachten groei in het spoorvervoer (bijv. van het chemiecluster) op te vangen zal het knooppunt Sittard-Geleen ook richting het oosten goed ontsloten moeten worden per spoor. De strategie ten aanzien van goederenvervoer per spoor omvat daarom ook de intensivering van het gebruik van een aantal regionale grensoverschrijdende spoorlijnen. Daarmee kunnen Limburgse bedrijven rechtstreeks goederen en producten aan- en afvoeren van/naar de gewenste bron- en afzetgebieden in het buitenland en wordt het binnenlandse spoor van/naar Kijfhoek ontlast. De belangrijkste grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn Venlo – Mönchengladbach – Keulen, Heerlen – Herzogenrath – Aken – Keulen, Maastricht – Luik en Maastricht – Lanaken. De intensivering van het goederenvervoer over deze spoorlijnen vergt (met uitzondering van de verbinding Maastricht – Luik) infrastructurele verbeteringen aan beide zijden van de grens. Bij de reactivering van de spoorlijn Maastricht – Lanaken wordt door de Provincie Limburg primair ingezet op goederenvervoer. De plannen om ook personenvervoer op de spoorlijn Hasselt – Maastricht te ontwikkelen kunnen te zijner tijd vanuit Hasselt (e.v.) leiden tot extra goederenvervoer naar Maastricht (e.v.). Dit zal moeten passen binnen vigerende milieuruimte en in de na toekenning aan het personenvervoer nog beschikbare capaciteit.

We streven naar een provinciedekkend netwerk van openbare laad- en losplaatsen (LaLo's) voor spoorvervoer, waar bedrijven gebruik van kunnen maken.

#### *Logistieke organisatie*

We vinden een verdere versterking van de organisatie van het goederenvervoer van groot belang. Een betere organisatie en meer samenwerking leiden tot een efficiënt en duurzaam goederenvervoer (bijv. transportbesparing of bundeling van stromen). Wij zullen de komende periode vervoerders, verladers en het bedrijfsleven blijven beïnvloeden in hun keuze van vervoerswijze, vervoersorganisatie en samenwerking om zo onnodige mobiliteit in het goederentransport te voorkomen en om de groei in het goederenvervoer zo veilig, omgevingsvriendelijk en efficiënt mogelijk op te vangen. We vinden het noodzakelijk om verdere verbeteringen te bereiken ten aanzien van:

- transportefficiëntie en transportbesparing;
- het bundelen van ladingpakketten van verschillende vervoerders;
- de organisatie van de binnenvaart; de bundeling en uitwisseling van containerstromen;
- continentale lijndiensten in binnenvaart en spoor;
- logistieke innovaties (concept short sea, duwbakken e.d.);
- praktische toepassingen in de data-infrastructuur;
- afstemming van de inrichting van bedrijventerreinen, zowel bij revitalisering als bij beheer;
- beladingsgraad en modal shift, met als gevolg een afname van de verkeersdruk en de emissies;
- de inzet op alternatieve brandstoffen in het goederenvervoer in kader van fijn stofproblematiek;
- een vervoerssysteem dat externe veiligheidsrisico's beperkt.

Een aantal van de maatregelen en uitvoeringsacties ten behoeve van bovenstaande doelen zijn opgenomen in paragraaf 8.5.

#### *Stedelijke distributie*

De distributie van consumptiegoederen in binnensteden levert in de praktijk overlast en problemen op. Het beter organiseren van stedelijke distributie levert een verbetering op van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnensteden. Volgens de NoMo is stedelijke distributie een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers) en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen zijn daarbij de speerpunten. Het Rijk vindt dat hierover op lokaal en regionaal niveau afstemming plaats moet vinden

tussen genoemde partijen, gericht op onderling bindende afspraken. Het initiatief ligt bij de betreffende gemeenten.

De Provincie beveelt het ontwikkelen van afspraken met bevoorradend bedrijfsleven in de stadsregio's sterk aan. De steden in Limburg zijn over het algemeen qua schaal te klein voor individuele systemen van stedelijke distributie, maar hebben door de ligging langs water en spoor elk hun eigen mogelijkheden. Voor de drie Zuid-Limburgse steden gezamenlijk biedt de ontwikkeling van een regionaal distributiecentrum kansen om in combinatie met de trend van meer goederenvervoer in kleinere vrachtwagens tot een efficiënte distributie in Zuid-Limburg te komen. De Provincie steunt een concreet initiatief hiervoor.

#### *Luchtvaart, buisleidingen*

Transport via buisleiding en luchtvaart is vooral van toepassing in zeer specifieke gevallen (zie ook hoofdstuk 7.7). Buisleidingen zijn nauw verbonden met het chemiecluster in Sittard-Geleen. Wij streven ernaar om het particuliere buisleidingennet via PPS-constructies en samenwerking open te stellen voor meer goederenvervoer.

Luchtvracht vindt in Limburg alleen plaats op MAA en kent vooral goederensoorten met een hoge toegevoegde waarde of bederfelijkheid. Met betrekking tot Airport Weeze zijn er kansen voor de export van bederfelijke- en tuinbouwproducten vanuit Greenport Venlo en voor de import van bloemen, versproducten en exotische producten. Een eventueel logistiek centrum bij Weeze heeft voor- en nadelen. Enerzijds vormt het concurrentie voor het logistiek cluster in de regio Venlo-Venray, anderzijds creëert het kansen voor afgeleide business in diezelfde regio.

#### *Samenwerking*

Om multimodaliteit in het goederenvervoer te bevorderen moet worden samengewerkt door overheden en brancheorganisaties op meerdere schaalniveaus. De mogelijkheden om goederenstromen te beïnvloeden liggen niet zozeer op het regionale niveau, maar vooral op landsdelige en internationale schaal. Daarom streeft Limburg een vorm van landsdelige samenwerking in Zuid-Nederland zoals Incodelta na.

De opdrachtstelling hiervoor richt zich op:

- samenwerking en afstemming, gericht op het uitvoeren van concrete projecten;
- kennis opbouwen en kennisoverdracht met betrekking tot de verbetering van de logistieke samenwerking en afstemming van de multimodale infrastructuur;
- externe communicatie, gericht op het zoeken van draagvlak voor visies, projecten en financiën en benutting van het netwerk en kennisorganisatie voor advisering aan het openbaar bestuur.



## 7.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement

De hoofdfilosofie van benutten, beïnvloeden en bouwen (zie hoofdstuk 6) betekent dat maatregelen op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement (benutten en beïnvloeden) in belang toenemen. Hieronder wordt na een korte toelichting van beide begrippen, onze ambitie en bijbehorende strategie beschreven.

### Toelichting begrippen

Verkeers- en mobiliteitsmanagement zijn brede begrippen waaronder vele mogelijke maatregelen in een samenhang worden gebracht. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt naar:

- maatregelen op het gebied van *verkeersmanagement* die worden ingezet bij het zo goed mogelijk organiseren en regelen van het *noodzakelijke gebruik* van de infrastructuur (weg, water en spoor). Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld spitsstroken, toeritdosering en geleiding met VRI's.
- maatregelen op het gebied van *mobiliteitsmanagement* die worden ingezet bij het zo goed mogelijk organiseren en regelen van "slim" reizen, om te voorkomen dat er *onnodig gebruik* wordt gemaakt van de infrastructuur (weg, water en spoor). Hierbij kan worden gedacht aan het stimuleren van carpoolen, ketenvervoer fiets-OV, Park en Ride locaties en bedrijfsvervoerplannen.

Maatregelen kunnen door allerlei verschillende partijen, in onderling overleg en samenwerking, worden genomen. De managementmaatregelen zijn vooral kansrijk wanneer er sprake is van een specifieke bereikbaarheidsproblematiek en bij het ontbreken van volwaardige alternatieven. Managen is dus alleen mogelijk en zinvol wanneer er sprake is van een concreet knelpunt.

### Ambitie

We willen met verkeers- en mobiliteitsmanagement de bereikbaarheid via de weginfrastructuur in stand houden of verbeteren. In de voorgaande hoofdstukken is het beschikbare vervoersnetwerk (wegen, water en spoor) en de inzetbaarheid van de verschillende modaliteiten beschreven. Paragraaf 7.1 verschaft inzicht in de toekomstige bereikbaarheidsproblematiek voor het wegverkeer. Inzet van

managementmaatregelen is het meest kansrijk op deze knellocaties (bijv. bij de stadspoorten). Hierbij wordt een gezamenlijke, geïntegreerde en multimodale aanpak gevolgd; de managementmaatregelen worden daarom integraal of gebiedsgericht toegepast.

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 nodig (RRS). Verder willen we zorgdragen voor een betrouwbare verkeersafwikkeling door onnodige belemmeringen te voorkomen, of adequaat te reageren op incidenten.

Op het gebied van mobiliteitsmanagement willen we het slim reizen van mensen en het efficiënt transporteren van goederen bevorderen. Het ketenvervoer verdient daarbij speciale aandacht: door modaliteiten beter op elkaar aan te laten sluiten, onder andere via knooppunten waar gemakkelijk kan worden overgestapt, wordt een betere benutting van het gehele verkeers- en vervoerssysteem bereikt.

Bedrijfsleven, overheden, aanbieders van vervoer en burgers moeten nog meer oog krijgen voor hun eigen belang in het behoud van een goede bereikbaarheid, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid en hun mogelijkheden om hieraan actief bij te dragen. We willen dan ook de bewustwording van het eigen gedrag en mobiliteitskeuzes bevorderen.

### **Strategie**

Bij de inzet van managementmaatregelen is steeds een veelheid aan mogelijkheden voorhanden. Afhankelijk van het doel, de aanleiding en de betrokken partijen moet maatwerk worden geleverd. Daarbij is aandacht nodig voor de gehele keten van verplaatsingen (van deur-tot-deur filosofie). Er is daarnaast een gebiedsgerichte aanpak nodig vanwege het vaak beheerderoverstijgende karakter van de problematiek. Het type problemen waarbij de managementmaatregelen worden toegepast kent zo een veelheid aan actoren, die het eerst gezamenlijk eens moeten worden over de aanpak en die vervolgens ieder een eigen verantwoordelijkheid hebben bij de inrichting en uitvoering van (deel)oplossingen. Samenwerking met diverse organisaties is dus essentieel, met steeds een duidelijke rolverdeling.

Overheden en aanbieders van vervoer bepalen een groot aantal randvoorwaarden, zoals de inrichting van een weg, de prijs van een parkeerplaats of de regeling van reiskostenvergoeding voor personeel. Binnen

deze randvoorwaarden en met gebruikmaking van de beschikbare informatie maken reizigers en bedrijven vervolgens hun keuzes over het al dan niet reizen en vervoeren, het tijdstip en het vervoermiddel.

De Nota Mobiliteit legt de verantwoordelijkheden voor mobiliteitsmanagement vooral op lokaal niveau. Wij willen een regierol vervullen bij de totstandkoming van de managementmaatregelen en willen zo komen tot een effectieve samenwerking met de regionale partners. We concentreren ons op de congestiegevoelige locaties waar bouwen niet nodig is of waar bouwen alleen niet de volledige oplossing biedt, op locaties met een grote verkeersaanzuigende werking en op de problematiek in de bouwfase van grote infrastructuurprojecten. Er zijn verder goede kansen bij het stadsregionale verkeer in en rondom de vier grote steden (Tripool en Venlo), waar intensieve verkeersstromen van stedelijk, regionaal en lange afstandverkeer concurreren om de schaarse ruimte. In Zuid-Limburg willen wij, als uitkomst van de NWA Zuid-Limburg, hiertoe een projectbureau Bereikbaarheid Tripool oprichten. In dit projectbureau zijn de Tripool-gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen onze belangrijkste samenwerkingspartners.

#### *Dynamisch verkeersmanagement*

Bij dynamisch verkeersmanagement moet worden gedacht aan het geleiden van het verkeer door de inzet van technische maatregelen. Het gaat hierbij om het tijdelijk verruimen van de capaciteit door het anders inrichten van de infrastructuur, bijvoorbeeld door spitsstroken, doelgroepstroken en busbanen, of het optimaliseren van knooppunten via verkeersregelininstallaties of toeritdoseerinstallaties. Ook het routeren van verkeer en vervoer is een mogelijkheid die we willen gebruiken om te komen tot een efficiënt gebruik van het netwerk. Real-time informatie over het gebruik van het netwerk is nodig, om te kunnen beoordelen of en hoe geleiding van het verkeer mogelijk is.

#### *Incidentmanagement*

Naast het voorkomen van incidenten is ook een snelle afhandeling ervan noodzakelijk. Daarbij is een goede samenwerking met andere wegbeheerders belangrijk. Ook hulpdiensten en bergers spelen hierbij een rol. Hiermee worden afspraken gemaakt. Om deze tijdelijke belemmeringen op het netwerk snel op te lossen gaan wij aanhaken bij het rijksbeleid ten aanzien van voertuigtechnologie en de interactie tussen het voertuig, de weg en de voertuigbestuurder. Wij juichen marktinitiatieven op dit gebied toe en zullen op basis van kansrijkheid ontwikkelingen zo mogelijk initiëren en stimuleren.

#### *Werk in uitvoering en evenementen*

Bij uitvoerings- en onderhoudsprojecten en bij evenementen zijn vooraf onderlinge afspraken tussen wegbeheerders over geplande werkzaamheden noodzakelijk om onnodig oponthoud te voorkomen. Wij

vinden een gebiedsgerichte aanpak wenselijk. We ontwikkelen hiervoor een instrument dat vooraf de bereikbaarheidsknelpunten signaleert. Op basis van deze signalering wordt vervolgens in gezamenlijk overleg besloten tot een aanpak. Deze aanpak kan variëren van kleinschalige managementmaatregelen zoals de tijdelijke aanpassing van VRI's of het schuiven met projectplanningen, tot ingrijpende maatregelen zoals het aanbieden van extra en andere vervoersmogelijkheden.

#### *ICT en reisinformatie*

Goede reisinformatie is een belangrijk middel om management succesvol te laten zijn. Pas als reizigers een juist en compleet beeld hebben van de vervoersmogelijkheden kunnen zij een goede keuze maken voor hun verplaatsing. Reizigers hebben behoefte aan informatie via verschillende media. De reisinformatie is in te delen op basis van de reisfase (voor, tijdens en na de reis) en de informatiedragers (bijv. internet, folders, halteplaatsen en navigatiesystemen in auto's). Het is belangrijk om betrouwbare en actuele informatie te leveren op het juiste moment en op de juiste plaats.

Mede in het belang van de verkeersveiligheid willen wij op landelijk niveau afspraken maken met aanbieders van navigatiesystemen, zodat negatieve effecten van het gebruik van dergelijke apparatuur worden geminimaliseerd.

#### *Carpoolvoorzieningen*

De auto wordt niet altijd optimaal benut. De gemiddelde bezettingsgraad in de spits is ongeveer 1,2. Dit biedt kansen voor het oplossen van bereikbaarheidsproblemen op belangrijke vervoerscorridors. De huidige carpoollocaties zijn goed bezet, dus er is een duidelijke vraag naar deze voorzieningen. Voorwaardenscheppend en vraaggericht zullen de Limburgse carpoolvoorzieningen worden uitgebreid. De mogelijkheden voor locaties worden bekeken voor knooppunten van het hoofdwegennet met het regionale wegennet. Verder zullen mogelijkheden worden verkend om de capaciteit van bestaande carpoollocaties te vergroten. Naast carpoolen worden nieuwe marktinitiatieven zoals het vanpoolen (carpoolen met luxe busjes voor max. 8 personen) en autodaten (het delen van een auto) ondersteund.

#### *Ketenmobiliteit*

De reiziger wordt niet alleen beïnvloed door het aantrekkelijk maken van alternatieven zoals de fiets (zie paragraaf 7.2) en het openbaar vervoer (zie paragraaf 7.3), maar ook door het creëren van goede overstapmogelijkheden tussen de modaliteiten. Zo wordt de vervoersketen aantrekkelijker gemaakt.

Wij gaan in samenwerking met partners de aanleg van voldoende fietsenstallingen stimuleren in de stedelijke agglomeraties (zie paragraaf 7.2), stallingvoorzieningen verzorgen bij haltes van het openbaar

vervoer (zie paragraaf 7.3) en P&R-voorzieningen realiseren aan de rand van de stedelijke agglomeraties en bij de belangrijke treinstations. Een goede locatiekeuze is belangrijk, naast flankerend beleid.

#### *Parkeerregulering*

Het prijsinstrument is een krachtig instrument dat de binnenstedelijke bereikbaarheid kan verbeteren en de reizigers kan beïnvloeden om gebruik te maken van alternatieven. In paragraaf 7.1 is het begrip 'Anders betalen voor mobiliteit' aan de orde gekomen. Aanvullend stimuleren wij gemeenten om parkeerbeleid als een integraal onderdeel van mobiliteitsmanagement in te zetten, waarbij door de tarieven en de onderlinge afstemming hierover, en door technische middelen zoals parkeerverwijssystemen, de binnenstedelijke bereikbaarheid wordt verbeterd.

#### *Bewustwordingscampagnes*

De beïnvloeding en bewustwording van de reiziger wordt langs twee wegen aangepakt. Ten eerste willen we gebruik maken van algemene campagnes, al dan niet aanhakend op landelijke campagnes of vanuit andere mobiliteitsdoelstellingen (bijvoorbeeld veiligheid). Hierbij kan worden gedacht aan (abri)posters, informatiekranten, folders, radio- en televisiespotjes, billboards, reizigersmagazines, advertenties in kranten en huis-aan-huisbladen en een internetsite. Dit type campagnes heeft pas op langere termijn effect. Herhaling is de kracht van de boodschap. Ten tweede worden bij de aanleg van grote infrastructurele werken, bij wegwerkzaamheden en groot onderhoud ondersteunende campagnes ingezet.

#### *Vrijetijdsverkeer*

De toename van het vrijetijdsverkeer leidt in enkele gebieden tot conflicten, doordat wegen niet zijn bedoeld of uitgerust voor die hoeveelheid vrijetijdsverkeer. Vooral in de winkelsteden tijdens buitenlandse feestdagen en in het Heuvelland en het Maasduinengebied doen deze conflicten zich voor.

In het Heuvelland hebben de Provincie, gemeenten en andere betrokken partners vanaf 2005 een meerjarig maatregelenpakket gestart om het vrijetijdsverkeer beter te geleiden. Dit pakket, "Heuvelland, samen natuurlijk bereikbaar", gaat uit van het afwikkelen van het gemotoriseerde vrijetijdsverkeer via de hoofdwegen in het gebied en daarmee het ontlasten van het waardevolle landschappelijke gebied daarbinnen.



## 7.6. Verkeersveiligheid

### Ambitie

Wij zijn van mening dat ieder verkeersslachtoffer er in principe een te veel is. We vinden verder dat, door voortzetting van ons huidige beleid, met daaraan gekoppeld een stevig nationaal en Europees beleid, het op termijn mogelijk moet zijn dat er een verkeerssysteem ontstaat met zeer weinig tot geen ernstige slachtoffers. We willen met deze benadering de meest verkeersveilige provincie van Nederland zijn.

In de Nota Mobiliteit is voor Nederland de volgende taakstelling opgenomen: 15% minder doden en 7,5% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van het gemiddelde in de jaren 2001-2003, oftewel maximaal 900 verkeersdoden en maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden. Naar aanleiding van recente gunstige cijfers over de daling van het landelijke aantal verkeersslachtoffers (881 doden in 2004 en 817 in 2005) heeft de minister, na overleg met de decentrale overheden, de doelstelling aangescherpt tot maximaal 750 doden in 2010. De nationale doelstelling voor het aantal ziekenhuisgewonden is nog niet aangescherpt. Ook is er nog geen doorvertaling beschikbaar voor de regionale doelstellingen.

Het aantal Limburgse verkeersdoden en ziekenhuisgewonden bedroeg in 2005 respectievelijk 53 en 563. Dit betekent dat we, bij een één-op-één doorvertaling, het Limburgse aandeel in de aangescherpte nationale doelstelling al vrijwel hebben gehaald. Wij streven ernaar om de huidige trendlijn van daling van het aantal slachtoffers voort te zetten en onze gunstige positie te bestendigen. Dit betekent dat de streefcijfers voor 2010 worden: minder dan 50 verkeersdoden per jaar en minder dan 450 ziekenhuisgewonden. Dit vergt een continuering van de huidige inzet.

Regionaal zijn er verschillen in slachtofferaantallen: Limburg-Noord scoort daarbij minder goed dan Limburg-Zuid. We willen daarom een inhaalslag maken door in uitwerkingen gebiedsspecifiek accenten te leggen.

## Strategie

Het huidige verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op drie pijlers, de drie E's: Engineering, Education en Enforcement. Engineering staat voor de bijdrage van techniek en ontwerp aan het veilig maken van de infrastructuur. Een begrijpelijk en veilig ingerichte infrastructuur en een veilige voertuigtechnologie (zowel het voertuig zelf, als systemen die het veilig rijden ondersteunen). Nog niet alle infrastructuur voldoet qua vormgeving aan het vanuit Duurzaam Veilig gewenste profiel.

Permanente verkeerseducatie en voorlichting (education) moeten daarnaast de verkeersdeelnemer equiperen om gedurende zijn hele leven bewust en veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Kennis en gedrag van weggebruikers schieten nogal eens tekort, waardoor educatie, voorlichting én handhaving nog onontbeerlijk zijn en zelfs relatief in belang toenemen. Handhaving (enforcement) is het sluitstuk van de keten: voor diegenen die niet willen horen of als extra duw in de goede richting voor diegenen die af en toe eens over de schreef gaan. Voor notoire verkeerscriminelen is er de harde aanpak van agressief rijgedrag door politie en justitie. Uitgangspunt voor de politie zijn de convenantafspraken over de inzet van de Verkeershandhavingteams in Limburg. Deze convenanten bevatten ook afspraken over subjectieve handhaving. Deze extra dienstverlening stelt gemeenten in staat om de subjectieve handhavinginzet in goed overleg mee aan te sturen en kan in die zin worden gezien als een praktische invulling van de bestuurlijke boete.

In het verleden heeft het accent vooral gelegen op de verbetering van de infrastructuur. In de vertaling van de filosofie van 'Duurzaam Veilig' naar feitelijke maatregelen is de weginfrastructuur al flink aangepakt. Niet-infrastructurele maatregelen zijn wat onderbelicht gebleven. Met de uitvoering van het MUP 2004-2007 is het herstel van de goede balans tussen mens, voertuig en weg ingezet. Deze lijn willen we voortzetten, omdat deze mix en samenhang van maatregelen in Limburg succesvol is gebleken.

Dit betekent dat we aan de hand van het huidige beleid blijven inzetten op:

- Aanpak infrastructuur.  
Bewuste en kosteneffectieve toepassing van Duurzaam Veilig bij de aanleg en inrichting van het gehele Limburgse wegennet, inclusief de wegcategorisering. Het aanbrengen van de essentiële herkenbaarheidkenmerken op alle wegen in het kader van beheer en onderhoud;
- Aanpak educatie.  
Bewerkstelligen dat iedere verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven beschikt over de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor een veilige deelname aan het verkeer;

- Aanpak handhaving.  
Handhaving als curatieve, gedragscorrigerende maatregel. Dit is en blijft noodzakelijk, ondanks het feit dat in Limburg vooral wordt ingezet op preventieve maatregelen via de twee vorige punten.

Hierbij realiseren we ons dat de effecten van verbeteringen van de infrastructuur en van gerichte toepassing van handhaving al op korte en middellange termijn merkbaar zijn. De invoering van 'Bromfiets op de Rijbaan' in 2001 heeft, samen met het bromfietscertificaat en de implementatiemaatregelen in Limburg, een positief effect gehad op het aantal en de ernst van ongevallen met bromfietzers en scooters. Daardoor vraagt de groep bromfietzers en scooters geen extra aandacht meer als het gaat om structurele infrastructurale maatregelen. Wel moet deze groep verkeersdeelnemers benaderd blijven worden vanuit verkeerseducatie en –handhaving. Educatie en voorlichting en technologische verbeteringen aan voertuigen zijn in het algemeen zaken die pas, bij structurele toepassing, op de langere termijn gaan renderen. Om snel en flexibel in te kunnen spelen op de ontwikkeling van de problematiek is het noodzakelijk aandacht te besteden aan de verdere ontwikkeling van de beleidsindicatoren en de monitoring.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) is het overlegplatform waarin de meest betrokken organisaties op het gebied van verkeersveiligheid zitting hebben. Dit overkoepelende orgaan stuurt de processen rondom de drie pijlers en heeft contact met de verschillende doelgroepen om zodoende uitvoering te geven aan tal van maatregelen. Wij willen dat het ROVL deze rol in de toekomst blijft vervullen en de huidige aanpak in de komende periode goed organiseert door een regionale invulling c.q. ondersteuning van het huidige maatregelenpakket. Dit mede door het uitbreiden, borgen en onderhouden van het samenwerkingsnetwerk en door kennisuitwisseling. Hierbij moet gedacht worden aan het werken aan een leeromgeving rondom scholen, verkeersarrangementen, de ombudsfunctie van het ROVL en het inschakelen van het bedrijfsleven in de ondersteuning van het beleid (via bijv. 'beleggen in verkeersveiligheid').

Bovendien is het van belang om flexibel in te spelen op de problematiek, waarbij jaarlijkse bijsturing een vereiste is. Aan de hand van onderzoeken zoals de speerpuntanalyses en monitoring van beleid zal in de regio's aandacht worden gegeven aan regio-specifieke en/of actuele problematiek.

De aanpak van de verkeersonveiligheid is succesvol, wanneer door een goede organisatie zoveel mogelijk verkeersdeelnemers op een duurzame manier worden bereikt. Wij menen dat via het onderwijs, de wegbeheerder en de weggebruiker zoveel mogelijk verkeersdeelnemers moeten worden bereikt. Een

goed georganiseerd platform zoals het ROVL, verkeersveiligheidsanalyses en beleidsvernieuwing zijn belangrijke voorwaarden daarvoor. Naast het organiseren van deze voorwaarden willen we voor deze drie speerpunten gerichte maatregelpakketten samenstellen. Met een Onderwijspakket, een Wegbeheerderpakket en een Weggebruikerpakket gaan we gericht aandacht besteden aan specifieke doelgroepen of probleempunten binnen de drie hiervoor aangegeven pijlers.

Op nationaal en Europees niveau wordt op technologisch gebied gewerkt aan verbetering van de voertuigveiligheid. Ongevalpreventiesystemen, intelligente voertuigsystemen en letselpreventiesystemen zijn volop in ontwikkeling en zullen het in de toekomst mogelijk moeten maken om ernstige verkeersslachtoffers te helpen voorkomen. Op deze wijze ondersteunt innovatie en technische ontwikkeling het verkeersveiligheidsbeleid.

De Provincie stimuleert ten slotte waar mogelijk haar partners om verkeersveiligheid actief te integreren binnen het raakvlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening. In de Handreiking Ruimtelijke ontwikkeling Limburg zijn aanwijzingen opgenomen hoe een goede ruimtelijke structurering en ontwerp in bestemmingsplannen de verkeersveiligheid duurzaam kan vormgeven. Dit speelt een rol bij onze beoordeling van bestemmingsplannen.



## 7.7. Luchthavens en technische infrastructuur

### 7.7.1. Luchthavens

#### Ambitie

Onze ambitie is in het POL2006 geformuleerd: het realiseren en behouden in de regio van een luchthavenstructuur met hoogwaardige voorzieningen. Voor de regionale luchthaven MAA is daarbij van belang dat er een goede balans bestaat tussen de benutting van de vervoerspotenties, de economische betekenis en de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid) in de regio. Hoe die balans uitpakt, mede in relatie tot de voorzieningen en ontwikkelingen in een ruimer gebied, wordt in het kader van het POL en in het licht van nieuwe bevoegdheden van de Provincie nader uitgewerkt in een aparte visie (POL-uitwerking).

#### Strategie

De Provincie wordt vanaf eind 2007 of begin 2008 bevoegd gezag voor burgerluchtvaartterreinen binnen de provinciegrens. Dit is het gevolg van een decentralisatie van Rijk naar Provincies die is voorzien in de Wet Luchtvaart (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens). De Provincie wordt bevoegd gezag voor beleidsontwikkeling, vergunningverlening en handhaving van luchthavens. Voor Limburg gaat het (stand van zaken per mei 2006) om 15 luchtvaartterreinen, waarvan MAA als regionale luchthaven de grootste is. Voor MAA gaat het vooral om het vaststellen van de milieugebruiksruimte en de ruimtelijke implicaties, de vergunningverlening en de handhaving. Daarnaast omvat de bevoegdheid de helikopterhavens, zweefvliegvelden en micro light airplane-velden (MLA). De Provincie moet beleid ontwikkelen voor de wenselijke locaties hiervan en voor locaties waar incidenteel sport en recreatie vliegverkeer kan plaatsvinden (bijv. ballonvaart, zeilvliegen en schermvliegen). Hieraan zijn ook ruimtelijke en mobiliteitsaspecten verbonden, zoals relaties met andere ruimtelijke functies en bescherming van

kwetsbare gebieden tegen overvloedige mobiliteit. Het bedrijventerrein MAA-oost is dan ook als een van de elf toplocaties in de NWA Zuid-Limburg meegenomen.

Binnen een straal van circa 100 km, deels vlak over de landsgrens, liggen negen luchthavens, variërend van internationale tot regionale schaal. Maastricht-Aachen Airport (MAA) is er daar één van. De vervoerprestatie van de luchthaven betreft vooral vakantiegangers en in beperkte mate ook zakelijk verkeer en goederentransport.

In het PVVP worden geen specifieke ontwikkelingswensen ten aanzien van een mobiliteitsfunctie van Maastricht Aachen Airport (MAA) opgenomen. Na aanpassing van de ontsluiting van de luchthaven en het aangrenzende bedrijventerrein kan de luchthaven invulling geven aan het verder ontwikkelen van bepaalde niche-markten (snel, flexibel, kleine volumes) in het goederenvervoer. Beperkingen met betrekking tot de geluidsruijme, openstellingstijden en lengte van de baan spelen daarbij een belangrijk rol. MAA wordt daarom vanuit mobiliteitsoptiek vooral gezien als een concentratie van economische activiteiten en een gunstige vestigingsplaatsfactor. De omvang van de daarmee gepaard gaande stromen is nog relatief beperkt, maar de bereikbaarheid is wel van groot belang. In een mix tussen samenwerking en concurrentie met de vele omliggende euregionale luchthavens is de verwachting dat MAA een rendabele functie zowel in het personenvervoer als specifieke goederenvervoersegmenten kan en zal blijven vervullen en daarmee zal blijven bijdragen aan het vestigingsklimaat in Limburg. Er wordt een groei verwacht van het zogenaamde 'trucking vervoer'. De bereikbaarheid van bedrijventerrein MAA over de weg vraagt daarom specifieke aandacht in relatie met de groeiende congestie op de corridor A2 Sittard-Geleen – Maastricht en leidt o.a. tot de aanleg van een interne ringweg en een aanpassing van de aansluiting op de A2. Nagegaan zal worden in hoeverre ontwikkelingen ten aanzien van het bedrijfsmatig/economisch sneller inspelen op veranderende marktfragen en de hieraan verbonden vervoersconsequenties (meer vervoer van kleinschaliger eenheden zoals bestelbusjes, snellere verandering van oriëntaties, minder sterke afhankelijkheid van vervoerskosten) van invloed zijn op de rol en bereikbaarheid van MAA.

De luchthaven Weeze/Niederrhein kan van betekenis zijn voor de ontwikkeling van Greenport Venlo. Naar de (economische) benuttingsmaatregelen is nader onderzoek uitgevoerd. De ontwikkeling van Weeze is sterk afhankelijk van de nog lopende vergunningsprocedure (geluidsruijme en openstellingstijden) en de beperking ten aanzien van de lengte van de baan. Duidelijkheid hierover kan nog enkele jaren uitblijven. Wij zullen de ontwikkelingen volgen met het oog op de potenties voor Noord-Limburg (w.o. Venlo

Greenport) en zonodig op de bereikbaarheidsaspecten inspelen. Vooralsnog is de bereikbaarheid vanuit Limburg via de A77 van voldoende niveau.

### **7.7.2. Technische infrastructuur**

Technische infrastructuur omvat vaak onzichtbare, maar daarmee voor economie en maatschappelijk leven niet minder belangrijke transportvoorzieningen in de vorm van hoogspanningsleidingen, transport- en buisleidingen en dergelijke. Deze infrastructuurvoorzieningen vallen veelal niet onder de zeggenschap van de Provincie of de overheid in het algemeen. Buisleidingen zijn, zeker gezien aspecten als duurzaamheid en externe veiligheid, belangrijke goederenvervoervoorzieningen, die echter geheel in handen zijn van het bedrijfsleven. Dat hangt in grote mate samen met de zeer specifieke vervoersvraag die hiermee wordt beantwoord. De keuze van buistransport is daarmee een private afweging.

Om deze redenen wordt er geen algemeen mobiliteitsbeleid ten aanzien van deze vervoersvoorzieningen in het PVVP opgenomen. In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg is aangegeven hoe gemeenten hier rekening mee moeten houden bij de ontwikkeling en beoordeling van (ruimtelijke) plannen.



## 7.8. Mobiliteit en ruimtelijke ordening

### Bereikbaarheid als vestigingsplaatsfactor

De grotere wegen, die onderdeel zijn van (inter)nationale infrastructuurnetwerken, met de bijbehorende vrijwaringstroken, maken deel uit van het POL-perspectief Corridor (P7; zie POL2006). Ze verdienen bijzondere aandacht vanwege het belang van een goede bereikbaarheid van de stadsregio's, die ook bij toenemende verkeersdruk gewaarborgd moet zijn. De vele aspecten die hier spelen vragen om gebiedsgericht ontwerp, met goede afwegingen op project- en gemeentelijk niveau.

Bedrijven en voorzieningen dienen wat betreft hun locatie rekening te houden met hun verkeersaantrekkende werking. Bedrijven met grote goederenstromen horen bijvoorbeeld daarom thuis op multimodaal ontsloten bedrijventerreinen en organisaties met veel werknemers en bezoekers verdienen bij voorkeur een plaats in de buurt van openbaar vervoersknooppunten en –voorzieningen. Per voorkeursmilieu zijn op deze manier in het POL2006 nadere aanduidingen gegeven. De verantwoordelijkheid voor een goede organisatie van de feitelijke verkeersstromen (personeel, bezoekers, goederen) ligt primair bij de bedrijven zelf. Een vervoermanagementprogramma, dat bijvoorbeeld in samenhang met parkmanagement of revitalisering kan worden opgesteld, bevat concrete maatregelen, zoals de organisatie van het werknemers- en bezoekersvervoer en/of bundeling van goederenstromen. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 7.5.

Bij gebiedsontwikkeling moeten in een vroeg stadium de mobiliteitsconsequenties en de gevolgen voor de bestaande verkeersstructuur (netwerken en vervoerssystemen) bekend en afgestemd zijn. Het gewenste niveau van bereikbaarheid moet zoveel mogelijk gerealiseerd worden door aan te haken bij de bestaande voorzieningen. We willen zodoende de bestaande infrastructuur- en vervoerssystemen zo optimaal mogelijk benutten. Dit mag echter niet doorslaan in een te grote benutting, waardoor congestie en vertragingen het gevolg zijn. Bij aanleg van nieuwe werklocaties wordt ook gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. Aanleg van nieuwe infrastructuur komt ten laste van de nieuwe ontwikkeling.

Ook de beoogde OV-ontsluiting moet vooral worden bereikt door aan te sluiten op bestaande netwerken en lijnen. Efficiënte inpassing in het aanwezige OV-netwerk is zo medebepalend voor de locatiekeuze. Het te realiseren bereikbaarheidsniveau van een locatie met OV is mede afhankelijk van de vervoerspotenties en de wijze waarop deze door de betrokken partijen (bedrijven/organisaties, overheden en vervoerder) kan worden geëffectueerd. Indien aanvulling van bestaande OV-voorzieningen of introductie van nieuwe voorzieningen noodzakelijk is, dan draagt de veroorzaker hiervan de lasten. Deze filosofie is opgenomen in de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg, die beschikbaar is voor de gemeenten ter voorbereiding van (wijzigingen van) bestemmingsplannen. Deze handreiking geeft tegelijkertijd aan op welke mobiliteitsaspecten in bestemmingsplannen door ons wordt gelet.

### **Parkeren**

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden en daarmee de eerder gesignaleerde problematiek van de stadspoorten op te lossen. Het hanteren van dit prijsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek. De stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, tarieven, P&R-voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en winkelverkeer impulsen worden gegeven voor een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

In het POL2006 hebben wij opgenomen dat parkeren binnen het plangebied van werklocaties moet worden opgelost, zodat omliggende gebieden niet worden geconfronteerd met de gevolgen van parkeerproblemen rond deze locaties. De omvang van de parkeervoorzieningen moet verder zijn gebaseerd op realistische schattingen van de parkeerbehoefte. In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg hebben we richtlijnen voor een minimaal ruimtegebruik van parkeervoorzieningen opgenomen. De invulling van het parkeerbeleid is overigens een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau is van wezenlijk belang om regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument te komen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de parkeertarieven en de parkeergeleiding. Voor het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en de stedelijke agglomeratie Venlo achten wij een regionaal afgestemd parkeerbeleid zeer wenselijk. De initiatieven hiervoor laten wij in eerste instantie over aan de gemeenten. Mochten wij echter constateren dat een dergelijk afgestemd beleid niet van de grond komt, dan zullen wij de gemeenten hierop aanspreken en indien nodig hierbij ondersteunen.

## 8. Uitvoeringsprogramma

Hieronder is het uitvoeringsprogramma voor het PVVP opgenomen. De hierin vermelde projecten en programma's sluiten aan op wat hiervoor in hoofdstuk 7 per deelthema is opgenomen met betrekking tot ambitie en strategie.

In dit uitvoeringsprogramma zijn alleen nieuwe zaken opgenomen, die in de komende periode moeten worden opgepakt en uitgevoerd. Er wordt dus geen melding meer gemaakt van de projecten waarover in een eerdere periode al definitieve afspraken zijn gemaakt met betrekking tot inhoud, planning en financiering. Deze worden, ook in het kader van het mobiliteitsbeleid in het algemeen, als een gegeven beschouwd. Zij dragen natuurlijk wel bij aan het te behalen resultaat en vragen voor de definitieve ingebruikneming nog wel de nodige aandacht. Het gaat dan om wegenprojecten als de A2 Maastricht en de Buitenring Parkstad, of goederenvervoerprojecten zoals de aanpak van de Maasroute.

Deze uitvoeringsagenda heeft een flexibel karakter. Het heeft in de huidige dynamische maatschappij geen zin om voor vele jaren vooruit een uitvoeringsprogramma PVVP vast te leggen. Er moet soepel kunnen worden ingespeeld op nieuwe en zich veranderende ontwikkelingen die relevant zijn voor het mobiliteitsbeleid. Wij zullen over de stand van zaken en voortgang van het uitvoeringsprogramma PVVP elke twee jaar rapporteren en tegelijkertijd aangeven op welke punten wij accentwijzigingen willen doorvoeren.

De vermelde bedragen zijn, tenzij anders vermeld, het provinciaal aandeel in de totale projectkosten.

## 8.1. Wegverkeer

### Capaciteit A67

Onze verwachting is dat de afwikkelingskwaliteit op de A67 oost-west corridor vooral tengevolge van de groei van het (transito) goederenvervoer niet meer aan de bereikbaarheidsnormen voldoet.

- *interimmaatregelen*: zie paragraaf 8.5
- *verbreding*:
  - we vragen het Rijk een MIT-verkenning uit te voeren ter onderbouwing van de gewenste uitbreiding van de A67 naar 2x3 rijstroken
  - termijn: 2007-2011
  - kosten: Rijk

### Capaciteit A73: traject Venlo-west

Door de realisatie van de A73-zuid en A74 wordt Venlo beter ontsloten door het (inter)nationale hoofdwegennet. In het kader van de besluitvorming rond de A74 zullen wij met het Rijk de consequenties van het te nemen besluit voor het wegennet rondom Venlo nader beschouwen:

- *interimmaatregelen*: zie paragraaf 8.5
- *verbreding*:
  - we vragen het Rijk om structurele maatregelen, afhankelijk van de uitkomsten van de besluitvorming A74
  - termijn: 2007-2011
  - (eventuele) kosten: Rijk

### Capaciteit A2: traject Eindhoven – Weert

We verwachten dat de verkeersdruk op dit traject nog zal toenemen tot een intensiteitsniveau dat met benuttingmaatregelen nog tot een acceptabel niveau is te brengen.

- *benuttingsmaatregelen*: zie paragraaf 8.5

### **Capaciteit A2: traject Maasbracht – Geleen**

In deze toegangscorridor naar Limburg-Zuid vanuit overig Nederland zal de verkeersafwikkelingskwaliteit binnen afzienbare tijd onder de norm voor reistijden en betrouwbaarheid komen, mede ten gevolge van de aansluiting van de A73.

- *interimmaatregelen*: zie paragraaf 8.5
- *verbreding*:
  - we vragen het Rijk de capaciteitsvergroting van dit traject in het MIT 2018 op te nemen en een Tracé-MER procedure voor te bereiden
  - termijn 2007-2011
  - kosten: Rijk
- *versnelling realisatie uitbreiding capaciteit*:
  - we willen gebruikmaken van de door het Rijk geboden mogelijkheid om de A2-verbreding vervroegd te realiseren (2012).
  - termijn 2007-2011
  - kosten: worden afgedekt door versnellingsprijs te heffen bij de gebruikers

### **Verknoping A76/Buitenring Parkstad (Nuth)**

Vóór realisering van de Buitenring Parkstad moet de verknoping van deze weg met de A76 bij Nuth op het juiste capaciteitsniveau zijn uitgevoerd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal bekijken hoe ze de beperkte meerkosten, boven de al beschikbare € 36 mln, in kan passen in haar begroting.

### **Inrichting N280-west**

De N280 is een bovenregionale verbinding die de stadsregio Roermond verbindt met de A2 en de stadsregio Weert/Nederweert. De gewenste inrichting hebben wij met de regionale partners onderzocht.

- *weginrichting*:
  - uitbouw van de N280 tussen de A2 en Roermond tot een regionale stroomweg (2x1) met een parallelle structuur via het huidige wegtracé en voorzien van een rondweg bij Baexem
  - reconstructie van het traject noordelijk van Roermond met ongelijkvloerse kruisingen en ontvlechting van het bovenregionale en stedelijke verkeer
  - aansluiting op de ringweg van Weert via een zuidelijk van het spoor gelegen tracé
  - termijn: planvoorbereiding: 2007 – 2011; uitvoering: na 2011
  - kostenschatting: € 30-40 mln
  - actoren: Provincie en gemeenten

### **Capaciteit traject N297n – B56n**

Het Nederlandse deel van dit traject is in 2007 gereed. Na gereedkomen aan Duitse zijde (medio 2010) zal deze wegverbinding een belangrijke functie vervullen voor het oost-west transitoverkeer in Limburg-Zuid. Wij verwachten dat de wegcapaciteit op middellange termijn niet de gewenste afwikkelingskwaliteit zal bieden. Voorafgaand aan verbreding worden interim-maatregelen ingezet.

- *Interimmaatregelen:* zie paragraaf 8.5
- *Verbreding:*
  - Termijn: 2011-2015
  - Kosten: Rijk (i.v.m. vervangingsfunctie A76)

### **Regionale ontsluiting Venlo noordwest**

De Greenportontwikkeling in dit gebied vraagt om een aanpassing van de regionale wegenstructuur.

- Realisatie verbindingsweg A73-noord – A67 in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg (2x2) inclusief aansluiting op de A73
  - Termijn: 2007-2011
  - Kosten: € 50 mln (van derden via gebiedsexploitatie)
  - Actor: samenwerkingsverband Provincie en gemeenten

### **Maaskruisend verkeer Maastricht**

Op basis van de MIT-planstudie worden hierover definitieve besluiten genomen. Wij houden, naast managementmaatregelen (zie par. 8.5), rekening met een bijdrage in de bouwopgave van € 40-50 mln.

### **Koppelvlakken HWN/RVWN stadspoorten**

Bij de toegangen van de drie steden in Limburg-Zuid en Venlo ontstaan afwikkelingsproblemen op de aansluitingen van het HWN/RVWN op de stedelijke wegenstructuur. Bij Venlo is er nog onderzoek gaande naar de eventueel noodzakelijke aanvullende infrastructurele maatregelen. Dit programma wordt in 2007 bepaald.

- *Benuttings- en beïnvloedingsmaatregelen:* zie paragraaf 8.5
- *Infrastructuurmaatregelen:* pm

### **Structuurbepalende regionale infrastructuur**

Op het RVWN en een aantal belangrijke gemeentelijke wegen kan in de toekomst nog de noodzaak blijken van infrastructurele verbeteringen. Dit moet nog blijken uit regionale en lokale verkeersstudies. Daarbij zal het in paragraaf 7.1 genoemde beoordelingskader leidend zijn. Voorbeelden kunnen zijn:

- Randweg Echt. Na completering van de hoofdinfrastructuur (A2, A73) zal via monitoring en nadere studie van de N295 worden bepaald of bij Echt een randweg noodzakelijk is;
- Ongelijkvloerse kruising Dr. Nolenslaan – N276 (Sittard) of andere ontsluiting bedrijventerrein Sittard-Noord;

Kosten: indicatief reserveren we hiervoor € 13 mln in de periode 2007-2011 en vervolgens € 26 mln voor de periode 2011-2015 en € 13 mln voor de periode 2015-2020.

### **Landbouwverkeer e.d.**

Voor landbouwverkeer en brommobielen op de RVWN-wegen in de regio Sittard-Geleen is, mede via de uitgangspunten in paragraaf 7.1, een toegespitst pakket maatregelen opgesteld. De komende jaren zal dit pakket maatregelen worden uitgewerkt en uitgevoerd in (combinatie met) geplande reconstructieprojecten van ons MIP (meerjareninfrastructuurprogramma).

Kosten: € 1,5 mln.

Periode: 2007-2011.

Op de overige wegen zullen maatregelen voor landbouwverkeer (en brommobielen) ook onderdeel gaan uitmaken van de weguitrusting. We starten met projecten op wegen waar doorstromingsknelpunten bekend zijn (in aansluiting op de knelpuntregio's en corridors). De concrete maatregelen zullen met de partijen in en óp de regio worden afgestemd, vanwege de vereiste aansluiting op specifieke situaties. Daarna wordt bezien of ook op de RVWN-wegen zonder doorstromingsknelpunten dergelijke maatregelen ingezet moeten worden, wat nogmaals een dergelijk bedrag zou vergen.

Kosten: € 1 mln per jaar.

Periode: 2007-2015.

## 8.2. Langzaam verkeer

### Fietsen in de vier grote steden

Ontwikkeling van integrale fietsstimuleringsprogramma's voor de stedelijke agglomeraties Maastricht, Parkstad Limburg, Sittard-Geleen en Venlo, waarin maatregelen zijn opgenomen voor o.a.:

- verbetering en aanvulling fietsinfrastructuur en fietsveiligheid;
- ontvlechting op routes;
- doorstromingsvoorzieningen bij VRI's;
- verkeersveiligheidsvoorzieningen bij kruispunten;
- aanvullende fietsvoorzieningen (o.a. fietsstallingen);
- lokale fietspromotie, -educatie en -handhaving.

De gemeenten stellen deze programma's op vanuit hun lokale situatie en mogelijkheden. De Provincie Limburg levert ondersteuning door het inbrengen van kennis, door een beperkte bijdrage in plankosten en het beschikbaar stellen van financiële middelen voor een bijdrage in de uitvoeringskosten.

De bijdrage aan dit programma bedraagt: € 10 mln.

Uitvoering in de periode 2007-2015.

Het fietsprogramma vormt een onderdeel van het benuttingspakket voor deze stadsregio's in het kader van mobiliteitsmanagement (zie par. 8.5).

### Fietspromotie

Het gaat om het gedurende een wat langere periode stimuleren van het fietsgebruik door middel van communicatie als structureel onderdeel van het fietsbeleid. Het betreft activiteiten met betrekking tot:

- uitdragen fietsbeleid;
- bekendheid fietsroutenetwerken;
- ondersteunen van (voorbeeld)projecten;
- ondersteunen van fietscampagnes (bijv. i.r.t. verkeersveiligheid);
- tot stand brengen van fietsrouteplanner(s) e.d.;
- kennisoverdracht i.s.m. Fietsberaad, Fietsersbond en ROVL.

De kosten voor fietspromotie bedragen totaal: € 0,32 mln.

Jaarlijks is van 2007 tot 2015 hiervoor € 40.000 beschikbaar.

### **Fietspaden provinciale wegen**

Het aanvullen, verbeteren en instandhouden van de provinciale fietspaden via het Meerjaren Infrastructuurprogramma (MIP). Door werk met werk te maken is het mogelijk om met dit budget ook ontbrekende schakels in de fietspaden langs de provinciale wegen en veiligheidsvoorzieningen mee te nemen.

We willen deze inzet nog wat verhogen om zodoende een versnelling in de aanleg van de ontbrekende schakels te bewerkstelligen in de periode tot 2015. Dit betekent een extra inzet van € 0,5 mln per jaar, die in de financiële raming voor het PVVP is meegenomen.

### **Provinciaal fietsroutenetwerk**

Hierbij gaat het om de verbetering van het provinciaal fietsroutenetwerk door:

- de aanleg ontbrekende schakels en voorzieningen;
- ontvlechting op routes;
- doorstromingsvoorzieningen bij VRI's;
- verkeersveiligheidsvoorzieningen bij kruispunten.

Hiermee wordt de regeling van de afgelopen coalitiejaren voortgezet om tot een completering van het fietsroutenetwerk te komen. Dit is een subsidiemogelijkheid voor de gemeenten, waarbij maximaal 25% van de projectkosten voor projecten wordt gesubsidieerd. Er kan zodoende circa 100 km fietspad worden aangelegd of verbeterd, wat ongeveer overeenkomt met de huidige tekortkomingen van het provinciale fietsroutenetwerk. Dit betekent een investeringsvolume van circa € 50 mln. Jaarlijks is hiervoor dan tot 2020 circa € 1 mln nodig.

Bijdrage aan dit programma: € 12 mln.

## 8.3. Openbaar vervoer

### **Betrouwbaar OV**

In samenwerking met de gemeenten worden maatregelen uitgevoerd voor de betere doorstroming van het openbaar vervoer. Het gaat onder andere om doorstromingsmaatregelen, de goede afstemming van busroutes met de wegategorisering en de verkeersveiligheidsmaatregelen voortvloeiend uit Duurzaam Veilig. In verband met de start van de nieuwe concessie in 2006 wordt via een investeringsimpuls een kwaliteitsslag gemaakt in de periode 2007-2011 (quick wins).

Totale kosten projecten: € 3 mln in de periode 2007-2011. In verband met de geplande evaluatie in 2010 is nog geen schatting te geven van daarna volgende kosten.

### **Aantrekkelijk OV**

#### *Bereikbaar OV*

Via een verbetering van de mogelijkheden van het voor- en natransport wordt het openbaar vervoer beter bereikbaar gemaakt. Hierbij moet worden gedacht aan fietsenstallingen, andere ketenvoorzieningen fiets-OV en P&R-mogelijkheden.

Voor Bereikbaar OV is beschikbaar: € 5 mln in de periode 2007-2011. In verband met de geplande evaluatie in 2010 is nog geen schatting te geven van daarna volgende kosten.

#### *Toegankelijk OV*

In het kader van de door het rijk ingezette impuls tot verbetering van de toegankelijkheid van OV-stations en –haltes, worden in samenwerking met de gemeenten zoveel mogelijk OV-haltes toegankelijk gemaakt. Ter ondersteuning van de in 2006 gestarte nieuwe concessie, wordt hieraan gefaseerd en selectief uitvoering gegeven op basis van de kwaliteitskenmerken van haltes zoals die in het kader van de aanbesteding is geformuleerd. De toegezegde rijks gelden moeten worden besteed aan de hand van een op te stellen toegankelijkheidsplan.

Voor deze toegankelijkheidsimpuls is extra rijks geld beschikbaar voor medefinanciering. De kosten worden verder gedekt door bijdragen van de betreffende wegbeheerders (gemeenten, Provincie).

Beschikbaar voor verbetering toegankelijkheid: € 7,5 mln via de bereikbaarheidsconvenanten en € 12,5 mln via de gelden voor Light rail Zuid-Limburg.

#### *Gemakkelijk OV*

In 2008 zal de chipkaart worden ingevoerd, ter vervanging van de huidige strippenkaart. Voor het invoeringstraject is een apart budget beschikbaar van het Rijk. Daarnaast wordt gewerkt aan het bieden van goede reisinformatie.

Beschikbaar voor chipkaart en reisinformatie: € 5,0 mln

#### *Veilig OV*

Via onder andere de toepassing van stewards en het gebruik van camera's wordt gewerkt aan een verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De kosten hiervan zijn op dit moment nog niet bekend.

Kosten veilig OV: pm

#### **Grensoverschrijdend openbaar spoorvervoer**

Wij willen het grensoverschrijdend spoorvervoer versterken door ontwikkeling en uitvoering van plannen met de buitenlandse OV-partners. Een en ander doen wij in afstemming met de in 2007 gereed komende OV-visie voor het EMR-gebied. Het gaat concreet om (uit te werken) plannen voor de spoorverbindingen Maastricht – Luik (pilot IC Maastricht – Luik – Brussel en het vervolg hierop), Heerlen – Aken (capaciteitsverruiming door gefaseerde spoorverdubbeling, in verband met medegebruik voor goederenvervoer) en Maastricht – Hasselt (reactivering voor personenvervoer en mogelijk medegebruik door goederenvervoer).

Totaal beschikbaar voor grensoverschrijdend OV: € 6,1 mln in de periode 2007-2011. In verband met de geplande evaluatie in 2010 is nog geen schatting te geven van daarna volgende kosten.

## 8.4. Goederenvervoer

De uitwerking van de beleidsambitie en –strategie voor het goederenvervoer is vastgelegd in een apart document, het Goederenvervoerplan. Dit goederenvervoerplan is nauw gelieerd met het PVVP, maar kent een zelfstandig besluitvormingsproces; in 2006 heeft er een uitgebreide consultatie over plaatsgevonden onder overheden, bedrijfsleven, intermediaire organisaties en brancheorganisaties. Hieronder zijn de belangrijkste uitvoeringsmaatregelen weergegeven.

### Multimodaal vervoer

De bevordering van vervoer over water en spoor vindt plaats op regionale en landsdelige schaal. De provincie bevordert dit door:

- stimuleren en subsidiëren van aanleg van overslagvoorzieningen, voor containers in de havens van Stein, Born, Venlo en Wanssum, voor bulk- en overige goederen in de regionale havens zoals de ROC's Roermond, Nederweert en Maasbracht en door de aanleg van laad- en losplaatsen of bedrijfsaansluitingen langs het spoor;
- subsidiering van de aanleg van regionale en stedelijke distributiecentra;
- ondersteuning van de samenwerking tussen havens en terminals in Limburg, Noord-Brabant, Noordrijn Westfalen en Vlaanderen bij nieuwe vaarconcepten, lading-afstemming, opzetten van lijndiensten e.a.

Het toetsingskader voor deze subsidieaanvragen is weergegeven in (de bijlagen bij) het Goederenvervoerplan. Een voorlopige inschatting van hiermee gemoeide subsidiebedragen komt neer op € 12 mln in de periode 2007-2015 en een beperkte voorzetting daarna (€ 3 mln in vier jaren).

### Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen voor het goederenvervoer van Limburg beperken zich niet tot het grondgebied van de provincie alleen; belangrijke structuren net buiten Limburg (Montzenlijn, Betuwelijn, A15, E313, Albertkanaal) en verbindingen die vanuit Limburg doorlopen in het aangrenzende buitenland, zijn minstens zo belangrijk als goede goederenvervoersmogelijkheden binnen de provincie.

- De wegen uit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer inrichten naar de eisen die zijn gesteld in de Netwerkanalyse Zuid-Limburg: bij de hoofdwegen vooral de A67, A2 en de A76 in combinatie met N297, bij de regionale wegen vooral in de regio Venlo (Klavertje Vier) en Maastricht (Maaskruisend verkeer) en op de gemeentelijke wegen naar belangrijke overslagpunten en economische centra. Voor de regionale en gemeentelijke wegen wordt in 2007 een programma opgesteld, dat via de BDU

wordt gesubsidieerd; een globale kostenschatting komt neer op € 5-10 mln voor de komende vier jaren. In de periode 2011-2015 zetten we dit door.

- Verbetering van de Maasroute tussen Born en Stein (vierlaags containervaart) en tussen Stein en Maastricht/Luik en van de Midden-Limburgse kanalen. De reservering van het Cabergkanaal kan vervallen. Kosten zijn voor het Rijk.
- Grensoverschrijdende spoorverbindingen herstellen en reactiveren, bijv. Heerlen – Herzogenrath, Maastricht – Lanaken al ingecalculleerd), Venlo – Duisburg. Het Rijk heeft een grote verantwoordelijkheid in deze projecten, de provincie is onder voorwaarden bereid tot medefinanciering (geschatte totale investeringskosten € 7 mln in de periode 2007-2015).
- Aanpak van het spooreplacement Venlo en de mogelijke realisatie van een nieuwe spoorterminal Sittard-Geleen en evt. Venlo. Provinciale middeleninzet in terminals is al gedekt in de lopende begroting.

#### **Logistieke Organisatie**

Vervoerders, verladers en bedrijfsleven aanzetten tot efficiënter goederenvervoer met behulp van pilots, samenwerking, netwerk- en regisseursfunctie. Wij zetten hiertoe menskracht en startsubsidies voor kleine aanloopprojecten en pilots in, Dit betekent een bedrag van € 2 mln in de periode 2007-2015.

## 8.5. Verkeers- en mobiliteitsmanagement

### Congestiegevoelige gebieden

#### *Stedelijke agglomeraties Tripool en Venlo*

Bij de toegangen van de drie steden in Limburg-Zuid en Venlo gaan afwikkelingsproblemen ontstaan op de aansluitingen van het HWN/RVWN op de stedelijke wegenstructuur. In samenwerking met de beheerders gaan we dynamisch verkeersmanagement inzetten om het verkeer naar en in deze vier steden te doseren, vooral door VRI-coördinatie en waar nodig in combinatie met toeritdosering en hiermee gepaard gaande maatregelen. Ook worden kleine infrastructurele maatregelen in de vorm van verlengde in- en uitvoegstroken, vrije rechtsaffers en doelgroepstroken voor langzaam verkeer en goederenvervoer ondersteund. Dit alles heeft eveneens een relatie met de verdere invoering van KAR ten behoeve van de doorstroming van het OV en de bijhorende reizigersinformatie (zie paragraaf 8.3). Verder beogen we managementmaatregelen zoals P&R-terreinen, fietsprogramma's, ICT/reisinformatie en ketenvoorzieningen OV-fiets. Het vrijetijdsverkeer in de steden en bij attracties ten slotte zullen we in overleg met de verantwoordelijke gemeenten en organisatoren de benodigde aandacht geven. Naast de fysieke ontsluiting van steden en attracties voor de verschillende vervoerswijzen, denken wij daarbij vooral aan probleemspecifieke maatregelen op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement (bijv. aanbieden van afgestemd openbaar vervoer, aangepaste verkeersroutes, Park en Ride en communicatie).

Wij reserveren, naast de inzet vanuit OV-middelen (Aantrekkelijk OV – bereikbaar), als onze bijdrage aan deze aanpak een bedrag van € 7,5 mln voor de periode 2007-2011.

Aanvullend stimuleren wij de vier steden om parkeerbeleid als een integraal instrument in te zetten door onderlinge afstemming tussen deze steden en door de toepassing van parkeerverwijssystemen. De kosten zijn voor rekening van de desbetreffende gemeenten.

#### *Organisatie*

Voor bovenvermelde, in samenwerking met de vier grote steden te ontwikkelen, managementactiviteiten is een centraal organisatiepunt noodzakelijk, om de totstandkoming en uitvoering van maatregelen aan te jagen. In het kader van de netwerkanalyse Zuid-Limburg is met de Tripool-steden afgesproken hier een klein programmabureau voor in het leven te roepen. Voor Venlo e.o. zal in samenspraak met de gemeente tot een aanpak worden besloten.

De organisatiekosten maken deel uit van het voorgaande onderwerp Stedelijke agglomeraties Tripool en Venlo.

#### *Bedrijventerreinen en grote bedrijven*

De Provincie gaat samen met de desbetreffende gemeente bedrijven(terreinen) vanaf 30 ha en/of 500 medewerkers, benaderen in de buurt van of in relatie tot congestiegevoelige netwerkdelen. Hierbij moet gedacht worden aan locaties zoals de Bargeterminal Born/Nedcar, Sittard-Geleen, Chemelot incl. haven Stein, bedrijventerrein MAA, Beatrixhaven, Trade Port Noord, etc. Wij gaan de mobiliteit bij en rond deze bedrijven(terreinen) beïnvloeden door te informeren over de (aantrekkelijkheid van) alternatieven, waarbij we een aanjagende rol vervullen door de inzet van bedrijfsvervoersplannen. Maatregelen op het gebied van logistiek management worden beschreven in hoofdstuk 8.4.

De kosten hiervan bedragen € 1 mln in de periode 2007-2011. We gaan er vanuit dat we deze aanpak in de perioden daarna continueren.

#### *Carpoolen*

Met de vier grote steden en in de hieronder vermelde knelpuntlocaties worden waar nodig bestaande carpoollocaties opgewaarderd en nieuwe gerealiseerd. Eventueel worden deze carpoolterreinen gecombineerd met Park en Ride-voorzieningen in de buurt van grote OV-overstappunten. Verder wil de Provincie een (euregionaal) forenzennetwerk ondersteunen om het carpoolen te bevorderen.

Deze aanpak vergt een bedrag van € 3 mln in de periode 2007-2011.

#### *Management A67 en A73*

We verwachten dat de afwikkelingskwaliteit op de A67(Eindhoven – Duitse Grens) en omgeving vooral tengevolge van de groei van het (transito) goederenvervoer niet meer aan de bereikbaarheidsnormen zal voldoen. Wij dringen er, samen met de gemeente Venlo, bij het Rijk op aan om na 2010:

- voor het vrachtverkeer en het stadsregionale verkeer passende maatregelen op de A67 en omgeving te nemen;

Voor deze interim-maatregelen is geld toegezegd door het Rijk (meevallers aanbesteding Via Limburg). Voor de onderliggende wegen is aanvullend voor de periode 2007-2011 een bedrag van ongeveer € 6 mln nodig, waarvan de Provincie de helft voor haar rekening wil nemen.

Ook zetten we in op incident management (o.a. cross bordermanagement, oftewel het bij belemmering sturen van verkeer via het buitenlandse wegennet) en nemen deze congestiegevoelige netwerkdelen op in een te ontwikkelen afstemmingsinstrument ten behoeve van geplande netwerkbelemmeringen. Ook de Floriade kan van deze aanpak meeprofiteren. Voor de periode 2007-2011 is een bedrag voorzien van € 0,5 mln.

#### *Management A2 Weert – Eindhoven*

We verwachten dat de afwikkelingskwaliteit op het traject Eindhoven – Weert op de middellange termijn niet meer voldoet aan de bereikbaarheidsnorm. We dringen er bij het Rijk op aan tijdig benuttings- of capaciteitsmaatregelen te nemen.

We zetten hier verder in op incidentmanagement en nemen deze congestiegevoelige netwerkdelen op in een te ontwikkelen afstemmingsinstrument ten behoeve van geplande netwerkbelemmeringen.

#### *Management A2-zone Maasbracht – Geleen*

Door de uitvoering van grote infrastructuurwijzigingen in dit gebied, zoals de realisatie van de A73 zuid, de N297n – B56n (Duitsland), De Buitenring Parkstad en het ongelijkvloers maken en wijzigen van aansluitingen, ontstaan er andere verkeersstromen waardoor nieuwe afwikkelingsproblemen ontstaan.

Om Zuid-Limburg via deze 'flessenhals' nu en in de toekomst bereikbaar te houden:

- zorgen we door het routeren van verkeer via de inzet van dynamisch verkeersmanagement en door het verbeteren van de infrastructuur door kleine infrastructurele ingrepen (langere opstelstroken, vrije rechtsaffers, doelgroepstroken langzaam verkeer, verruiming van de boogstralen van rotondes) voor een betere benutting van het regionale wegennet. Hierbij is er een duidelijk verband tussen de A76 en de N297n als het gaat om het oost-west transitoverkeer. Ook heeft het traject Buitenring Parkstad – N276 – N274 – N297n – N295 een duidelijke relatie met de A76 en de A2;
- zetten we incidentmanagement in en nemen we alle belangrijke wegen in dit gebied op in een te ontwikkelen afstemmingsinstrument ten behoeve van geplande netwerkbelemmeringen.

Deze totale inzet wordt in de periode 2007-2011 uitgevoerd door de Provincie in samenwerking met Tripool en de andere gemeenten. De provinciale kosten worden geschat op € 7,5 mln. Na het gereedkomen van de Buitenring Parkstad (2014) zullen nog enkele aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, waarvan de omvang nu nog niet bekend is.

### **Algemene bewustwording**

Om op de lange termijn reizigers en vervoerders in hun mobiliteitsgedrag te beïnvloeden, haken wij aan bij landelijke campagnes. Om draagvlak te creëren voor bovengenoemde specifieke projecten verzorgen wij samen met andere organisaties flankerend beleid. We proberen hierbij vanaf 2007 zoveel mogelijk bij bestaande campagnes en andere communicatie-inspanningen aan te sluiten.

Na 2012 gaan wij de infrastructuurgebruiker informatie aanbieden waarmee er doelbewust kan worden gekozen voor een bepaalde route en de daarbij mogelijk te gebruiken vervoersmodaliteit. In de tussentijd haken we aan bij initiatieven op het gebied van voertuigtechnologie.

In de periode 2007-2011 bedragen de totale kosten voor bovengenoemde inzet 0,5 mln.

### **Uitvoerings- en onderhoudsprojecten en evenementen**

Op basis van bestaande prognose-instrumenten zal een afstemmingsinstrument worden ontwikkeld om tijdig bij onderhouds- en realisatieprojecten knelpunten in de doorstroming van het (auto)verkeer te signaleren. Mede op grond van deze analyses kunnen managementmaatregelen worden ontworpen. Wij gaan er vanuit dat de kosten van deze managementmaatregelen worden gedragen door het betreffende project. In vergelijkbare zin hebben evenementen de plicht tijdig en voor eigen rekening initiatieven te ontwikkelen om het bijbehorende verkeer in goede banen te leiden.

In de periode 2007-2011 reserveren we hiervoor een bedrag van € 0,5 mln voor ontwikkelkosten.

### **Vrijtijdsverkeer**

De benodigde maatregelen in verband met recreatief verkeer in het Heuvelland en het Maasduinengebied bestaan uit het:

- verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de hoofdwegen;
- zorgen voor extra parkeervoorzieningen aan de randen van landschappelijke gebieden en medegebruik van bestaande parkeervoorzieningen;
- stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
- bieden van meer ruimte voor niet-gemotoriseerd verkeer binnen de gebieden;
- verbeteren van de communicatie over de bereikbaarheid;
- toezien op naleving van verkeersgedrag

In het Heuvelland zullen we ongeveer halverwege de looptijd van het project, samen met de betrokken partijen, het maatregelpakket evalueren en zonodig aanvullende maatregelen in overweging nemen. De aanvullende maatregelen zullen in een apart programma met de regio worden vastgelegd.

## 8.6. Verkeersveiligheid

### Operationele samenwerking

De Provincie Limburg is eindverantwoordelijke voor het regionale verkeersveiligheidsbeleid en daardoor de regievoerder. Het ROVL is een belangrijk samenwerkingsorgaan voor de uitvoering van het beleid. De werkwijze en programmering van het ROVL wordt verwoord in het Meerjaren Uitvoerings Programma (MUP), dat in 2007 wordt vernieuwd tot een MUP 2008-2011.

Het ROVL heeft inmiddels een gedegen samenwerkingsnetwerk gecreëerd en zal dit in de toekomst moeten blijven onderhouden om uitvoering te kunnen geven aan de verschillende beleidsinspanningen. Het doel is om de uitvoeringskracht te vergroten door uitvoering en samenwerking in de regio. Hiervoor is jaarlijks € 0,1 miljoen nodig.

Aan de hand van verkeersarrangementen is een groot draagvlak onder de samenwerkingspartners te creëren, door rondom een concreet verkeersprobleem samen met alle belanghebbende partijen de oplossingsrichtingen te bepalen. De rol van het ROVL als onafhankelijke partner blijft hierbij noodzakelijk. De jaarlijkse kosten voor het werken met verkeersarrangementen bedraagt € 0,1 miljoen.

Het ROVL vertolkt een ombudsfunctie voor de Verkeershandhavingteams in Noord-, Midden- en Zuid-Limburg (VHT's), scholen en gemeenten, door het gevraagd en ongevraagd geven van advies over verkeersveiligheidsvraagstukken en klachten van burgers en via het vergaren en uitdragen van actuele kennis op het gebied van infrastructuur en verkeerseducatie. Ook het bedrijfsleven en private partijen zijn voor het ROVL belangrijke partners. Het ROVL wil bedrijven inhoudelijke en financieel betrekken bij projecten. Het tot stand brengen van deze samenwerking(sovereenkomsten) en de uitvoering hiervan kost jaarlijks € 0,1 miljoen.

Via het uitvoeren van verkeerskundige analyses worden speerpunten en risicolocaties bepaald. Deze analyses zijn een belangrijk instrument om wegbeheerders en bestuurders te attenderen op verkeersonveilige punten en hen te stimuleren om er iets aan te doen. Deze analyses zijn op dit moment alleen gebaseerd op de ongevalgegevens. We willen de mogelijkheden bekijken om ook andere indicatoren in de afwegingen mee te nemen. De kosten voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsanalyses en beleidsmonitoring bedragen jaarlijks € 0,2 miljoen.

Totale kosten operationele samenwerking: € 2 mln in de periode 2007-2011.

Deze aanpak wordt voortgezet in de perioden daarna.

### **Onderwijspakket**

Er wordt een onderwijspakket samengesteld dat bestaat uit verschillende maatregelen die gericht zijn op het doel om verkeersdeelnemers van jongs af aan bewust te maken van hun rol in het verkeer, zodat zij, nu en in de toekomst, veiliger kunnen deelnemen aan het verkeer. Deze verkeerseducatie is vooral gericht op de jongeren (0–4jarigen, basis- en voortgezet onderwijs). Voor de uitvoering van dit onderwijspakket is het van belang dat er een netwerk van verkeerscoördinatoren in de scholen aanwezig is en onderhouden wordt. Verder moet er nauw worden samengewerkt met besturen van kindercentra, consultatiebureaus, VVN, ROVL, Politie, wegbeheerders, verenigingen en de verkeersbrigade. Wij willen binnen vijf jaren alle scholen in Limburg voor basis- en voortgezet onderwijs en de helft van de kindercentra bereiken met dit onderwijspakket.

In het onderwijspakket komen de volgende elementen voor:

- Herziening VEBO-, VEVO-convenant;
- Permanente Verkeers Educatie (PVE);
- Bewustwording voorbeeldfunctie ouders/verzorgers en intermediaire organisaties;
- School – thuisroutes;
- Autoluwe schoolomgeving;
- Interventieprogramma's voortgezet onderwijs, w.o. Traffic Informers;
- Promotie verkeersveiligheid.

Om in de komende vier jaren alle jonge verkeersdeelnemers te bereiken is een stimuleringsregeling nodig voor een bedrag van € 1 mln per jaar. Deze aanpak wordt in navolgende coalitieperioden voortgezet.

Totale kosten onderwijspakket: € 4 mln in de periode 2007-2011. Deze aanpak wordt voortgezet in de perioden daarna.

### **Wegbeheerderspakket**

In de landelijke filosofie van "Duurzaam Veilig" zijn de planning en vormgeving van weginfrastructuur belangrijke onderwerpen. Grote verschillen in snelheid, massa of richting dienen voorkomen te worden door lage snelheden (b.v. in woonwijken, op rotondes) of door scheiding van verkeerssoorten (bijv. door middenberm, vrijliggende fietspaden, parallelwegen). De ontwerpprincipes functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid staan hierbij centraal. We willen ook het principe van vergevingsgezindheid van de wegomgeving extra aandacht geven. De weginrichtingsmaatregelen worden afgestemd op de

categorisering van de wegen in stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). De Provincie draagt zorg voor een provinciebreed afgestemde categorisering van wegen, waarin zowel bereikbaarheids- als verkeersveiligheidsbelangen worden afgewogen. De Provincie verwacht van de gemeenten dat zij de wegencategorisering integraal overnemen in de gemeentelijke verkeersstructuurplannen.

Met het wegbeheerderpakket willen wij zorgdragen voor een provinciebrede dekking van de invoering van de "duurzaam veilig"-principes. De Provincie initieert en stimuleert de wegbeheerders, en vervult voor haar eigen wegen daarbij een voorbeeldfunctie. Elke wegbeheerder is zelf verantwoordelijk voor voortgang en invulling.

Niet alleen de weginrichting, maar ook verkeersveiligheidsanalyses en projecten voortkomend uit de andere twee pakketten kunnen leiden tot aanpassing van de weginrichting. De wegencategorisering dient als basis bij de verkeersveiligheidsanalyses. Deze analyses (zoals risicoscans en speerpuntanalyses) bieden inzicht in wegvakken waar de kans om betrokken te raken bij een ongeval relatief hoog is of waar aanpassingen noodzakelijk zijn om een bepaalde doelgroep te faciliteren. Op basis hiervan kan de verkeersonveiligheid worden aangepakt door maatregelenpakketten samen te stellen die bestaan uit kosteneffectieve maatregelen zodat met de beschikbare financiële middelen veel veiligheidseffect kan worden bereikt.

De Provincie draagt voor de komende vier jaren € 12 mln bij als het gaat om stimulering van een duurzaam veilige weginrichting op knelpunten op het gemeentelijke wegennet. Voor een sobere en kosteneffectieve duurzaam veilige weginrichting van het provinciale wegennet is de komende vier jaren een extra investeringsimpuls van € 8 mln nodig. Daarmee kunnen extra kruispunten worden aangepakt, kwetsbare oversteekplaatsen worden verbeterd en, waar nodig en mogelijk, parallelwegen worden gerealiseerd.

Na deze realisatie zal nog niet het hele Limburgse wegennet duurzaam veilig zijn ingericht. Wij gaan er echter van uit dat dan wel de knelpunten die bijdragen aan de huidige verkeersrisico's grotendeels zijn aangepakt. We zullen dan zien op welke wijze en met welke omvang van middelen de infrastructurele aanpak van verkeersveiligheid moet worden vervolgd.

Als tussenstap op weg naar een volledig duurzaam veilig ingericht wegennet passen alle wegbeheerders de landelijk vastgestelde "essentiële herkenbaarheidskenmerken voor wegen" (EHK) toe. Deze EHK kunnen in absolute zin ongevallen niet voorkomen, maar dragen wel bij aan de herkenbaarheid van infrastructuur en dragen daarmee indirect bij aan een verdere ongeval- en slachtofferreductie. Voor versnelde invoering van de EHK op provinciale wegen maken we € 1 mln. vrij.

De maatregelen voortkomende uit zowel de projecten van de andere twee pakketten als de analyses worden geïnitieerd door de Provincie Limburg. De wegbeheerders zijn formeel verantwoordelijk. De Provincie wil de wegbeheerders stimuleren tot integratie van de aanpak van de drie pakketten en stelt daarvoor € 1 mln beschikbaar.

Totale kosten wegbeheerderpakket: € 22 mln in de periode 2007-2011. In de periode 2011-2015 kan deze inspanning worden teruggebracht tot € 15 mln.

### **Weggebruikerspakket**

Het is noodzakelijk om het verkeersgedrag van weggebruikers die niet via scholen worden bereikt, te beïnvloeden. Het weggebruikerpakket heeft als doel om zoveel mogelijk Limburgers te bereiken en te informeren over de weginrichting en het daarbij horende verkeersgedrag en te wijzen op de gevaren van onjuist gedrag. Dit gebeurt deels al via de lijn van de permanente verkeerseducatie (PVE, zie onderwijspakket). Via het weggebruikerpakket wordt voorlichting gegeven aan de verkeersdeelnemer door landelijke campagnes te ondersteunen en naar de regio te vertalen. Het gaat dan om campagnes zoals:

- BOB: Alcoholvrij achter het stuur;
- Gordels/Kinderzitjes: Het dragen van gordels en gebruik kindersitje;
- Bromfietshelm: Het dragen van een helm op de bromfiets;
- Agressie HWN: Acties tegen bumperkleven;
- Roodlichtnegatie: Het tegengaan van door rood rijden bij verkeersregelinstallaties;
- Snelheid: Tegengaan van te hard rijden samen met promotie van de duurzaam veilige weginrichting;
- Fietsverlichting: Het bevorderen van goede verlichting op de fiets;
- Scholen zijn begonnen: Automobilisten meer rekening laten houden met kinderen in het verkeer.

Naast educatie en voorlichting worden ook projecten geïnitieerd om het gedrag van de weggebruiker te beïnvloeden. Onze aandacht gaat de komende tijd vooral uit naar de beginnende en oudere bestuurder en de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals motorrijders.

Het ROVL is initiatiefnemer. Jaarlijkse kosten: € 0,5 miljoen.

Totale kosten weggebruikerpakket: € 2 mln in de periode 2007-2011. Deze aanpak wordt voortgezet in de perioden daarna.

## 9. Financieel kader

### **BDU**

De belangrijkste financiële bron voor de uitvoering van het PVVP is de Brede Doeluitkering (BDU). Deze jaarlijkse, ontschotte rijksuitkering is in 2004 ontstaan door samenvoeging van de exploitatiebijdrage OV, de GDU+, de gelden voor Duurzaam Veilig en voor vervoersmanagement. Op basis van jaarlijks bij het rijk in te dienen bestedingsplannen kunnen de decentrale overheden naar eigen inzicht de BDU inzetten voor de uitvoering van het regionale mobiliteitsbeleid. Het PVVP zal in de komende jaren hierbij sturend werken; het vormt het kader voor de prioriteiten zoals die in de bestedingsplannen zullen worden neergelegd.

#### *Onderzoek nieuwe verdeelsleutel BDU*

Bij de start van de BDU is afgesproken dat er een nieuwe verdeelsleutel zal worden samengesteld, gebaseerd op objectieve structuurkenmerken. Een dergelijke verdeelsleutel is transparanter en meer dynamisch dan de huidige historische verdeling. In 2006 is het onderzoek naar de nieuwe verdeelsleutel gestart. Wij zijn er vanuit gegaan dat een nieuwe verdeelsleutel mogelijkheden opende om een groter deel van de BDU te gaan ontvangen dan de huidige 3,64% van het landelijke totaalbedrag. Op basis van het Limburgse aandeel in enkelvoudige structuurkenmerken zoals bevolking, oppervlakte of woningaantal is dat ook gerechtvaardigd. In de loop van het onderzoek is echter gebleken dat ministerie, provincies, WGR+-regio's en gemeenten sterk hechten aan de huidige BDU-verdeling en deze dan ook als 'passend' hebben gekwalificeerd. Dit maakt herverdeeleffecten vrijwel onmogelijk. Wij gaan er van uit dat het Limburgse aandeel in de landelijk beschikbare BDU grofweg gelijk zal blijven. Hier is dan ook vanuit gegaan bij de schatting van de beschikbare rijksmiddelen voor de komende jaren.

Besluitvorming over de nieuwe verdeelsleutel BDU vindt eind 2006 plaats. In 2007 worden vervolgens de noodzakelijke wetswijzigingen doorgevoerd. De nieuwe verdeelsleutel gaat dan per 2008 in.

#### *Onderzoek omvang BDU*

In 2006 is eveneens een onderzoek gestart naar de omvang van de BDU die beschikbaar is voor de decentrale overheden. Aanleiding waren vooral de netwerkanalyses, die een beeld moeten geven van de regionale investeringsbehoefte en die vooral zijn gebaseerd op de regionale uitwerkingen van de Nota Mobiliteit.

Het betreffende onderzoek is nog niet afgerond en zal waarschijnlijk pas meer duidelijkheid geven na de Tweede Kamerverkiezingen van 2006 en het aantreden van een nieuw kabinet. Wij gaan er vanuit dat de hoeveelheid BDU weliswaar naar alle waarschijnlijkheid niet zal toenemen door de nieuwe verdeelsleutel, maar dat de verwachting nog steeds is gerechtvaardigd dat er wel mogelijkheden tot meer BDU zijn door een algemene verhoging van de landelijk beschikbare BDU. Veel is daarbij afhankelijk van enerzijds de mate waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat in staat is de verhoging van de BDU in het (nieuwe) kabinet te bepleiten en daarvoor bijvoorbeeld FES-gelden te reserveren en anderzijds de erkenning van de door Limburg, op basis van de Netwerkanalyse Zuid-Limburg en verkeersanalyses met betrekking tot de regio Venlo aangedragen noodzakelijke regionale mobiliteitsinvesteringen.

#### **Provinciale bijdrage aan mobiliteitsinvesteringen**

In het kader van de ontwikkeling van het PVVP is becijferd dat in de afgelopen 10 jaar vanuit eigen provinciale middelen een bedrag van ruim € 300 miljoen is bijgedragen aan de oplossing van diverse mobiliteitsknelpunten. Er zijn regionale bijdragen toegezegd c.q. geleverd aan de verbetering van belangrijke rijksinfrastructuur (bijvoorbeeld aan Via Limburg en A2 Maastricht), er zijn zelfstandig belangrijke wegenprojecten uitgevoerd of voorbereid (bijvoorbeeld N281, N297 en Buitenring Parkstad) en er zijn financiële bijdragen geleverd aan de voorbereiding van het light railproject, de verbetering van (de doorstroming van) het openbaar vervoer, aan het fietsroutenetwerk en aan de verbetering van de verkeersveiligheid. De toegezegde bedragen worden deels gefinancierd via de meerjarenbegrotingen en leggen dus de komende jaren nog een stevig beslag op de financiële capaciteit van de Provincie.

In de komende jaren willen wij de ruimtelijk-economische ontwikkeling én de duurzaamheid van Limburg verdergaande impulsen geven. Dat is nodig om Limburg klaar te stomen voor de komende decennia, waarin structuur- en clusterversterking in de economie, in samenhang met de ontwikkelingen in de (beroeps)bevolking de belangrijkste uitdaging vormen. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn hierbij wezenlijke factoren. Zonder optimale bereikbaarheid heeft de Limburgse economie beperkte ontwikkelingskansen. Zonder mobiliteit heeft de Limburgse bevolking geen ontplooiingsmogelijkheden. Het is daarom geen vraag óf die ontwikkelingsmogelijkheden ons iets waard zijn, maar vooral hoeveel ze ons waard zijn.

### **Dekking uitvoeringsprogramma PVVP**

Op basis van de in hoofdstuk 8 opgenomen elementen van het uitvoeringsprogramma wordt voor de periode tot 2011 een provinciaal aandeel in het totale kostenniveau van ongeveer € 140 miljoen indicatief geraamd. Deze uitgaven worden voor circa € 110 miljoen gedekt door de beoogde BDU en aanvullende financiële afspraken met het Rijk. Dat resulteert in een geschat tekort van € 30 miljoen voor deze periode. Voor de aansluitende periode 2011-2015 geldt eveneens dat er een discrepantie is tussen de beoogde inkomsten en (beleids)uitgaven van enkele tientallen miljoenen euro's. Afhankelijk van de wijze van financiering van de uitgaven en een beter inzicht te zijner tijd van de inhoud en fasering van de projecten, is besluitvorming over deze investeringen aan de orde. Nieuwe coalities zullen over de prioritering en fasering nadere accenten plaatsen.

Voor de uitvoering van delen van het uitvoeringsprogramma gaan wij uit van de bijdragen van derden, zoals het rijk, de gemeenten en/of het bedrijfsleven. Indien mogelijk zal ook een beroep worden gedaan op Europese gelden. Waar het de specifieke bevoegdheid of taak van de betreffende partij betreft, is zo'n bijdrage vanzelfsprekend. Indien de Provincie aan dit onderwerp een regionaal belang hecht, is een bijdrage van ons vanuit BDU of andere middelen te overwegen. Omgekeerd geldt dat in projecten waar de Provincie het initiatief heeft, wij van andere partijen in specifieke gevallen bijdragen verwachten, waar zij een duidelijk belang in het resultaat hebben.

# 10. Monitoring en evaluatie

## Inleiding

Het is belangrijk steeds over actuele gegevens te beschikken, om vast te kunnen stellen waar we staan in het streven naar een betrouwbare en duurzame bereikbaarheid in Limburg. We investeren daarom ondermeer in de mobiliteitsmonitor Limburg, het provinciale verkeersmeetnet, een goederenvervoermeter, monitoring van het openbaar vervoer in het kader van het concessiebeheer en de monitoring van de verkeersongevalgegevens. Ook hebben we samen met Rijkswaterstaat geïnvesteerd in de ontwikkeling van het verkeersmodel Nieuw Regionaal Model (NRM), dat inmiddels wordt doorontwikkeld in een derde versie.

Met de monitoring en evaluatie van het PVVP willen we kunnen vaststellen of we de doelen die we ons hebben gesteld bereiken, maar ook willen we ermee de stand van zaken van het uitvoeringsprogramma in kaart kunnen brengen. We willen de veranderingen in de bereikbaarheid die optreden plaatsen in relatie tot de prestaties die zijn geleverd. Dit biedt een basis voor het hanteren van een dynamische uitvoeringsagenda, waarmee flexibel op de ontwikkelingen kan worden ingespeeld. Waar snel successen worden geboekt kan de inzet wellicht wat worden teruggeschroefd, om zodoende tijd en middelen vrij te maken voor nieuwe knelpunten die zich voordoen. Waar maatregelen niet of onvoldoende effectief blijken te hebben is bijstelling van het uitvoeringsprogramma gewenst.

## Doelbereikmeting, maatregeleffecten en prestatiemeting

We willen met monitoring en evaluatie inzicht verwerven in de effectiviteit van ons beleid. In het PVVP hebben wij doelen geformuleerd voor de verschillende beleidsectoren van mobiliteit. We willen de vinger aan de pols houden, om vast te stellen of de bereikbaarheid van Limburg, onder de daarvoor gestelde randvoorwaarden op het gebied van veiligheid en leefbaarheid, zich ontwikkelt in de beoogde richting. Hiervoor hanteren we een aantal effectindicatoren en waar die nog niet voorhanden zijn zullen we dergelijke indicatoren nog ontwikkelen. Op basis van deze effectindicatoren willen we meten of ons beleid succesvol is of dat een beleidsbijstelling nodig is door meer en/of andere (extra) maatregelen in te zetten.

Wij zijn ons er van bewust dat het wel of niet halen van de gestelde beleidsdoelen niet alles zegt over de effectiviteit van het gevoerde beleid. Daarom zijn we behalve in doelbereik ook geïnteresseerd in

maatregelleffecten. Externe factoren spelen nogal eens een interveniërende rol. Maatregelen kunnen effectief zijn, terwijl beleidsdoelen toch als gevolg van externe omstandigheden niet worden gehaald. Omgekeerd is het ook mogelijk dat doelen worden gehaald, hoewel bepaalde ingezette maatregelen nauwelijks daaraan blijken bij te dragen. Behalve het meten of gestelde doelen worden bereikt, willen we daarom kijken naar de maatregelleffectiviteit. Vooral wanneer de relatie tussen ingezette maatregelen en het bereiken van de gestelde doelen minder direct is, willen we inzicht hebben in maatregelleffecten. Zo is bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid de relatie tussen infrastructurele veiligheidsmaatregelen en slachtofferreductie directer dan die tussen verkeerseducatie en slachtofferreductie. Verkeerseducatie werkt vooral ook op de langere termijn. Inzicht in maatregelleffecten is ook belangrijk op onderdelen die een meer marginale bijdrage leveren aan het doelbereik. De doelbereik-bijdrage van bijvoorbeeld bepaalde managementmaatregelen kan beperkt zijn, terwijl de betreffende maatregelen toch wel degelijk voldoende effect hebben. Vooral bij dergelijke beleidsmaatregelen willen we inzicht krijgen in de maatregelleffecten als indicatie voor de doelmatigheid van de betreffende maatregelen.

In het volgende kader hebben wij de effectdoelen benoemd waarop wij de 'outcome' van ons beleid willen volgen. Tegelijkertijd willen wij in de evaluatie betrekken de mate waarin het uitvoeringsprogramma, de 'output', wordt gerealiseerd door voor de belangrijke voorgenomen beleidsprestaties na te gaan wat de stand van zaken is. In het navolgende kader voor monitoring en evaluatie hebben we de belangrijke prestatiedoelen van het PVVP opgenomen. In bijlage 4 hebben we dit kader voor effectmeting en prestatiemeting nader uitgewerkt.

## Kader voor monitoring en evaluatie

	<b>effectdoelen</b>	<b>prestatiedoelen</b>
weginfra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adequaate netwerk: vlot en betrouwbaar</li> <li>• Veilig en leefbaar wegverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenhangend netwerk</li> <li>• Toereikend netwerk</li> <li>• Afgestemd netwerk</li> </ul>
fiets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename aandeel fiets in vervoermiddelkeuze, vooral in de steden</li> <li>• Verbeteren veiligheid fietsers</li> <li>• Verminderen aantal fietsendiefstallen</li> <li>• Beïnvloeding fietsattitude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwaliteitslag fietsnetwerken</li> <li>• Preventie fietscriminaliteit</li> <li>• Versterking fietspositie</li> </ul>
OV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een beheerste en bestendige groei van het aantal reizigers</li> <li>• Een betrouwbaar en vlot openbaar vervoer</li> <li>• Toegankelijk en sociaal veilig regionaal openbaar vervoer</li> <li>• Klantvriendelijk</li> <li>• Hoge kwaliteitswaardering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OV-concessie beheer Limburg</li> <li>• Betere OV-doorstroming</li> <li>• Grensoverschrijdend OV maakt integraal deel uit van het Limburgse OV</li> <li>• Verantwoordelijkheid nemen voor regionale treindiensten</li> <li>• Hoogwaardige buslijnen op belangrijke assen zonder spoorverbindingen</li> <li>• Introductie OV-chipkaart</li> </ul>
GV	Multimodaal vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzet op multimodaal vervoer</li> <li>• Inzet op infrastructuur</li> <li>• Inzet op logistieke organisatie</li> </ul>
manage-ment	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beheersing van het stedelijke autoverkeer door mobiliteitsmanagement</li> <li>• Toename ketenmobiliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiseren van het noodzakelijk gebruik van de infrastructuur</li> <li>• Organiseren van 'slim' reizen ter voorkoming van onnodig gebruik van de infrastructuur</li> </ul>
veilig-heid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voortzetting van de dalende trendlijn van het aantal verkeerslachtoffers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpak infrastructuur</li> <li>• Aanpak educatie</li> <li>• Aanpak handhaving</li> </ul>

