

# Ontwerp

## Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg

### Bijlagenrapport



# Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Bijlagen

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, Arcadis Ruimte & Milieu BV

Grafische vormgeving en druk:

ANDI DRUK BV, Maastricht-Airport

# Inhoud

1. Strategische milieubeoordeling	1 - 1
2. Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit	2 - 1
3. Samenvatting agenda Netwerkanalyse Zuid-Limburg	3 - 1
4. Doelenschema monitoring PVVP	4 - 1

# 1. Strategische milieubeoordeling

**DUURZAAMHEIDS- EN MILIEUBEOORDELING  
SMB PVVP LIMBURG**

PROVINCIE LIMBURG

DEFINITIEF

6 november 2006  
110623/CE6/245/000585



# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding en doel van het provinciaal verkeers- en vervoersplan	7
1.2 Strategische milieubeoordeling (SMB)	8
1.2.1 Te doorlopen stappen bij SMB	8
1.2.2 Doel SMB	9
1.3 Driehoeksdenken: Meer dan SMB	9
1.4 Inspraakmogelijkheden	10
1.5 Leeswijzer	10
<b>2 Probleemschets</b>	<b>11</b>
2.1 Inleiding	11
2.2 Trends	11
2.3 Groei van de mobiliteit leidt tot problemen	12
2.4 Ambitie van het PVVP	14
<b>3 Strategieën en methodiek</b>	<b>15</b>
3.1 Strategieën	15
3.2 Werkwijze effectbeoordeling	20
3.2.1 Driehoeksdenkmodel	20
3.2.2 Factsheets	21
3.2.3 Effectscores	22
3.2.4 Beoordelingskader economisch domein	23
3.2.5 Beoordelingskader natuur en milieu domein	23
3.2.6 Beoordelingskader sociaal-cultureel domein	24
3.3 Referentie: Autonome ontwikkeling	24
<b>4 Economisch domein</b>	<b>25</b>
4.1 Factsheet Verkeersinfra en vervoerssystemen	26
4.2 Factsheet Werk	32
4.3 Factsheet Bedrijvigheid	38
<b>5 Natuur &amp; Milieu domein</b>	<b>45</b>
5.1 Factsheet Geluid	46
5.2 Factsheet Lucht	52
5.3 Factsheet Natuur	58
5.4 Factsheet Ruimte	64
5.5 Factsheet Water	70
<b>6 Sociaal-cultureel domein</b>	<b>77</b>
6.1 Factsheet Veiligheid	78
6.2 Factsheet Sociale structuur	84

6.3	Factsheet Voorzieningen	90
<b>7</b>	<b>Robuustheidsanalyse</b>	<b>97</b>
7.1	Inleiding	97
7.2	Autonome groei mobiliteit	97
7.3	Grensoverschrijdend verkeer	98
7.4	Extra verkeersaantrekkende werking PVVP	99
<b>8</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>101</b>
8.1	Belangrijkste bevindingen	101
8.2	Kennisleemten en monitoring	102
8.3	Aandachtspunten vervolg	103
Bijlage 1	Literatuur	105
Bijlage 2	Procedure	107
<b>Colofon</b>		<b>109</b>

# Samenvatting

Voor u ligt de uitkomst van de strategische milieubeoordeling (SMB), die is uitgevoerd om besluitvorming rond het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) te ondersteunen. Het PVVP is een regionale vertaling van de nota mobiliteit. Het PVVP heeft als doel de visie, ambities en aanpak voor het behoud van de mobiliteit en bereikbaarheid in de komende jaren weer te geven. Het PVVP zal dienen als kader voor de prioritering en uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

De SMB voor het PVVP Limburg heeft als doel de milieueffecten en de duurzaamheid van de beleidsstrategie van het PVVP in beeld te brengen en deze te beoordelen. Hierbij is gebruik gemaakt van de POL-driehoek. Er is uitgegaan van drie domeinen zoals deze zijn gebruikt in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006). Deze domeinen (thema's), te weten economie, natuur/milieu en sociaal/cultureel zijn weer onderverdeeld in voorraden (aspecten) die beoordeeld worden op basis van attributen (criteria).

## Strategieën

In de duurzaamheids- en milieubeoordeling zijn twee PVVP-strategieën onderzocht. Dit zijn de voorkeurstrategie en de terugvalstrategie. In de voorkeurstrategie is het beleid opgenomen zoals dat in het PVVP is verwoord. In de terugvalstrategie is een maatregelenpakket opgenomen met een lager ambitieniveau.

## Effecten

Beide strategieën zijn in de duurzaamheids- en milieubeoordeling binnen de drie domeinen op de volgende voorraden getoetst:

Economisch domein	Natuur en milieu domein	Sociaal cultureel domein
Verkeersinfra	Geluid	Veiligheid
Werk	Lucht	Sociale structuur
Bedrijvigheid	Natuur	Voorzieningen
	Ruimte	
	Water	

Om aan te duiden of het PVVP de duurzaamheids- en milieutoets kan doorstaan is een verkeerslicht model gebruikt. Per voorraad is een verkeerslicht toegekend.



“Groen licht” geen significante effecten verwacht, vanuit milieu- en duurzaamheidsoogpunt geen belemmeringen voor het vervolg.

“Oranje licht” vanwege optredende milieueffecten zal in het vervolg nader onderzoek moeten worden verricht om de effecten meer gedetailleerd te bepalen. Eventueel zijn in het vervolgtraject aanvullende maatregelen benodigd.



“Rood licht”

de te verwachten effecten zijn dusdanig ernstig/significant, dat dit een belemmering vormt voor verdere uitwerking. Het beoogde beleid moet worden bijgesteld om de ongewenste effecten te neutraliseren.

Aan geen van de voorraden is een rood verkeerslicht toegekend. Met uitzondering van de onderstaande voorraden zijn groene lichten toegekend. Voor de groene voorraden kan het beleid duurzaam doorgang vinden.

De voorraden met oranje licht zijn:

- Natuur.
- Ruimte.
- Water.

Deze voorraden hebben bij de uitwerking van afzonderlijke projecten bijzondere aandacht nodig, maar zijn geen noodzaak voor een beleidswijziging van het PVVP.

#### **Resultaten robuustheidsanalyse**

Naast de duurzaamheid is de robuustheid van de beleidsstrategie mede bepalend voor het integrale oordeel over het PVVP. Daarom is naast de duurzaamheids- en milieubeoordeling ook een robuustheidsanalyse voor het PVVP uitgevoerd. Trends en uitgangspunten kunnen in de jaren veranderen. Belangrijk is dat het PVVP flexibel genoeg is om daar mee om te gaan. Er is gekeken naar de gevolgen van veranderingen in de autonome groei van de mobiliteit, het grensoverschrijdend verkeer en naar de eventuele extra verkeersaantrekkende werking van het PVVP. Uit de robuustheidsanalyse blijkt dat het PVVP op deze uitgangspunten voldoende speelruimte biedt en tegen een “stootje” kan.

#### **Conclusie**

De voorkeurstrategie van het PVVP heeft vanuit het oogpunt van de SMB de meeste positieve milieu- en duurzaamheidseffecten. Bij concrete uitvoeringsprojecten blijft het noodzakelijk om door middel van detailstudies en project-m.e.r.'s aandacht te besteden aan enkele specifieke aspecten (met name de voorraden waar een oranje licht aan is toegekend), maar deze zijn op voorhand geen reden om de beleidsstrategie zoals verwoord in het PVVP te veranderen.

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

*Dit Milieurapport is het resultaat van een strategische milieubeoordeling (SMB), die de besluitvorming rond het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan van de Provincie Limburg moet ondersteunen. Dit hoofdstuk beschrijft in het kort de fasen die doorlopen zijn om tot een Milieurapport SMB te komen. Daarnaast gaat dit hoofdstuk in op de aanleiding, het doel en de aanpak van de SMB. Ook wordt aangegeven wat de mogelijkheden voor inspraak zijn op het Milieurapport. Het hoofdstuk sluit af met een leeswijzer.*

## 1.1

### AANLEIDING EN DOEL VAN HET PROVINCIAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

De provincie Limburg heeft de zorg voor de aanleg en het beheer en onderhoud van de regionale wegen, voor de verkeersveiligheid en voor het openbaar vervoer. De provincie regelt deze zorgplicht beleidsmatig in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP).

Om te zorgen dat het verkeer ook in de nabije toekomst vlot blijft doorstromen komt er een nieuw PVVP in de vorm van een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)[4]. Met het PVVP maakt de Provincie ook een regionale doorvertaling van het nationale beleid. Het nationale beleid - de Nota Mobiliteit [17] - is in februari 2006 definitief vastgesteld. Het PVVP moet nu binnen 1,5 jaar - dus uiterlijk eind 2007 - worden geactualiseerd.

Inmiddels heeft de provincie Limburg een ontwerp-PVVP opgesteld met de doelen en ambities voor de komende jaren. Het ontwerp-PVVP zal samen dit Milieurapport SMB (Strategische Milieu Beoordeling) ter inzage worden gelegd. In paragraaf 1.4 leest u over de inspraakmogelijkheden op het ontwerp-PVVP en dit milieurapport SMB.

Voordat het ontwerp-PVVP opgesteld kon worden, heeft de Provincie eerst de belangrijkste zaken voor Limburg op een rijtje gezet. Welke kant gaat de ontwikkeling van het verkeer op, welke problemen komen hier uit voort en op welke manier willen we die aanpakken? Op basis van deze inzichten zijn een aantal hoofdlijnen voor het nieuwe beleid geformuleerd in de Discussienotitie PVVP [1].

Nadat Provinciale Staten met deze hoofdlijnen hebben ingestemd (april, 2005), heeft er een uitgebreide consultatie plaatsgevonden met de gemeenten, andere overheden (bijv. buurprovincies, ook internationaal) en de betrokken maatschappelijke organisaties.

Op basis van de op- en aanmerkingen zijn de hoofdlijnen van beleid uitgewerkt in een nieuw document, waarin de ambitie en strategie van het mobiliteitsbeleid is beschreven: de Sonderingsnotitie PVVP [2].

De Provinciale Statencommissie voor Verkeer, Water en Milieu heeft op 16 juni 2006 ermee ingestemd om langs deze lijnen een ontwerp-PVVP op te stellen.

## 1.2

### STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING (SMB)

Zoals beschreven is er via een Strategische milieubeoordeling (SMB) gekeken naar de milieueffecten van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Conform de Europese richtlijn 2001/42/EG, met inachtneming van de Nederlandse wet van 5 juli 2006 (inmiddels definitief van kracht) dient namelijk voor het PVVP een SMB te worden uitgevoerd.

#### SMB-PLICHT

Samengevat geldt de SMB-plicht voor wettelijke of bestuursrechtelijk verplichte plannen:

1. Die het kader vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten  
En/of
2. Waarvoor een zogenaamde passende beoordeling nodig is op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn (rekening houdend met externe werking) of wanneer sprake is van aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Dat voor het PVVP Limburg een SMB wordt uitgevoerd, is bekend gemaakt door middel van een bekendmaking in de Staatscourant nr. 158, het Dagblad De Limburger en het Limburgs Dagblad op woensdag 16 augustus. Hiermee heeft Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg formeel de procedure gestart.

### 1.2.1

#### TE DOORLOPEN STAPPEN BIJ SMB

Bij de SMB voor het Ontwerp PVVP Limburg worden de volgende stappen doorlopen:

1. Opstellen notitie over de reikwijdte en het detailniveau van het Milieurapport.
2. Raadpleging instanties met specifieke milieuverantwoordelijkheid over reikwijdte en detailniveau van het Milieurapport.
3. Opstellen van een Milieurapport, waarin reële alternatieven in beeld worden gebracht.
4. Ter inzage legging van het Milieurapport en het Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan waarbij inspraak mogelijk is.
5. Advisering Commissie m.e.r. omtrent het Milieurapport in het kader van de SMB.
6. Vaststelling PVVP door de Provinciale Staten, rekening houdend met de resultaten uit de SMB en met uitkomsten uit de inspraak.

In het kader van de SMB voor het Ontwerp Structuurplan is in september 2005 een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld (5 september 2006).

Tevens zijn in september en oktober 2006 de volgende instanties geconsulteerd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau:

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| ▪ Rijkswaterstaat Directie Limburg       | ▪ Waterschap Peel en Maasvallei |
| ▪ VROM-Inspectie Regio Zuid              | ▪ Waterschap Roer en Overmaas   |
| ▪ LNV, Regionale Directie Vestiging Zuid | ▪ Provincie (Belgisch) Limburg  |
| ▪ Provincie Noord-Brabant                | ▪ Provincie Luik                |
| ▪ Provincie Gelderland                   | ▪ Vlaams gewest                 |
| ▪ Samenwerkingsverband regio Eindhoven   | ▪ Waals gewest                  |
| ▪ Knooppunt Arnhem-Nijmegen              | ▪ Bezirksregierung Köln         |
| ▪ Gemeenten van de provincie Limburg     | ▪ Bezirksregierung Düsseldorf   |
|  | ▪ Miliefederatie Limburg        |

## 1.2.2

## DOEL SMB

***Milieu krijgt een volwaardige plaats in de vroege beleid- en besluitvorming***

Juist in plannen op een hoger abstractieniveau worden vaak al beslissingen genomen met verstrekkende milieugevolgen. De SMB heeft tot doel om bij dergelijke keuzes al op het abstracte planniveau het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

***Nadere uitwerking voor latere planvorming***

Omdat middels de SMB strategiekeuzes onderbouwd worden, kan de focus in vervolgplannen worden gericht op die maatregelen locaties van een strategie haar concrete uitwerking heeft.

## 1.3

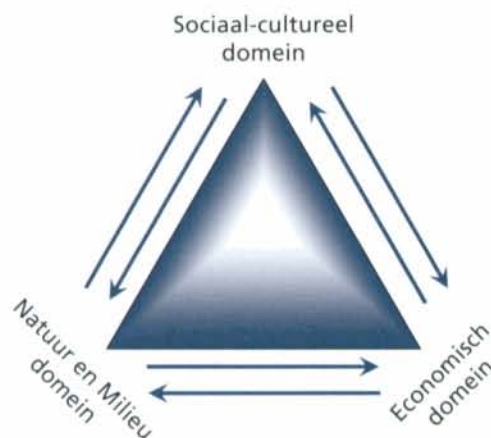
## DRIEHOEKSDENKEN: MEER DAN SMB

De SMB voor het PVVP Limburg heeft niet alleen als doel de milieueffecten van het PVVP in beeld te brengen, maar juist ook de duurzaamheid van het PVVP te beoordelen. De Provincie Limburg heeft in het POL2006 de ambitie vastgelegd om duurzame ontwikkeling na te streven, waarbij een evenwichtige samenhang tussen de sociaal-culturele, ecologische en economische domeinen moet worden gevonden. Deze duurzaamheidsambitie wordt ook in het PVVP nagestreefd.

Om duurzame ontwikkeling te operationaliseren heeft de provincie een instrument ingevoerd om de duurzaamheid van keuzes en afwegingen te toetsen en in beeld te brengen. Dit instrument is de zogenaamde POL driehoek (zie afbeelding 1.1). Het denkmodel is opgebouwd rond de drie bovengenoemde domeinen (vergelijkbaar met het triple-P model: people, planet, profit). Elk **domein** bestaat uit een aantal **voorraden** (vergelijkbaar met aspecten). Deze voorraden bevatten meerdere **attributen** (vergelijkbaar met criteria).

## Afbeelding 1.1

POL driehoek



De strategische milieubeoordeling voor het PVVP is verbreed tot een duurzaamheidsbeoordeling, waarbij dit driehoeksdenkmodel wordt toegepast en worden de effecten van het PVVP binnen de drie genoemde domeinen worden onderzocht.

## 1.4 **INSPRAAKMOGELIJKHEDEN**

Gelijktijdig met het Ontwerp Verkeer- en Vervoersplan wordt dit Milieurapport voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd op het Gouvernement van de Provincie Limburg. Inspraakreacties kunnen worden gestuurd naar:

Provincie Limburg  
t.a.v. dhr. M. Onnen  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

Bij de vaststelling van het Verkeers- en Vervoersplan wordt rekening gehouden met de resultaten uit het Milieurapport en de (schriftelijk) ingebrachte zienswijzen op het Milieurapport en het Ontwerp PVVP.

## 1.5 **LEESWIJZER**

In hoofdstuk 2 wordt kort de inhoud van het ontwerp-PVVP besproken. Daarbij wordt voornamelijk ingegaan op de problemen, waarvoor het PVVP oplossing moet gaan bieden.

In hoofdstuk 3 worden de alternatieven beschreven, die in deze duurzaamheids en milieubeoordeling worden getoetst. Eveneens wordt toegelicht op welke wijze de duurzaamheids- en milieu-effecten worden beschreven en vergeleken.

De hoofdstukken 4, 5 en 6 bevatten elk één van de drie domeinen van de POL-driehoek. Voor elk domein is voor de verschillende voorraden van het domein (zie paragraaf 1.3) de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten bepaald. Per voorraad zijn de resultaten weergegeven in zogenaamde factsheets.

In hoofdstuk 7 is een robuustheidsanalyse uitgevoerd op een aantal belangrijke aannames in het PVVP. Als op deze onderdelen de uitgangspunten significant wijzigen kunnen effecten anders optreden dan nu voorzien. Een robuustheidsanalyse geeft inzicht in de gevolgen van de gewijzigde uitgangspunten voor de robuustheid van het PVVP.

Tot slot geeft hoofdstuk 8 een overzicht van de belangrijkste conclusies van het onderzoek en een aantal uit het onderzoek voortgekomen aandachtspunten voor verdere vervolg. Ook wordt ingegaan op leemten in kennis en monitoring van milieueffecten.

## HOOFDSTUK

# 2 Probleemschets

## 2.1 INLEIDING

### MOBILITEIT MAG,...

Mobiliteit is voor burgers een belangrijke bestaansvoorwaarde. Het verplaatsen van mensen en goederen levert een belangrijke bijdrage aan de economische, sociale en/of individuele ontplooiing. Op rijksniveau is het algemene uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid dan ook "Mobiliteit mag".

### ...MAAR MET VERSTAND

Behalve een positieve bijdrage aan de maatschappij kent mobiliteit ook ongunstige maatschappelijke consequenties. Het PVVP stelt zich daarom als doel om in Limburg niet alleen mobiliteit beleidsmatig te ondersteunen, maar ook om de ongunstige consequenties voor de maatschappij tot een minimum te beperken. Mobiliteit met verstand dus.

## 2.2 TRENDS

### *Landelijke trend*

Landelijk wordt volgens de Nota Mobiliteit (NoMo) een groei van de personenmobiliteit tot 2020 verwacht; het jaarlijkse gemiddelde autokilometrage neemt nog toe en ook het autobezit stijgt nog steeds. Tegelijkertijd is het Rijk gestart met herijking van de voorspellingsmodellen, o.a. omdat de feitelijke groei veelal lager uitviel dan de voorspelde groei. Verwacht wordt bovendien, dat 'Anders betalen voor automobilititeit' in de toekomst van invloed zal zijn op de omvang van het wegverkeer, in elk geval in de spitsuren. Landelijk wordt in de NoMo bovendien een stevige groei van het goederenverkeer verwacht, o. a. als gevolg van de internationalisering van de economie. Dit betreft vooral het goederenvervoer over lange(re) afstanden van mainports naar achterland. Het binnenlandse zware vrachtverkeer groeit naar verwachting minder, terwijl het lichtere 'bestel'-vervoer door het veranderende binnenlandse distributiepatroon wel nog flink zal toenemen.

### *Limburgse trend*

In Limburg wordt circa 80% van de mobiliteitskilometers van personen 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 blijkt sterker autogeoriënteerd 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% van het binnenlandse goederentransport gaat vrijwel geheel per binnenvaart (Maas route). Bovendien vindt door Limburg een grote hoeveelheid transit-goederenvervoer plaats via de weg infrastructuur maar ook via de binnenvaart.

Het aandeel railtransport in het goederenvervoer is in vergelijking met het vervoer in 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 spoorvervoer wat te korte vervoersafstanden binnen Nederland.

#### LIMBURG:

- vergrijzing
- afname werkenden

In Limburg wordt op het hoofdwegennet en het regionaal verbindend wegennet tussen nu en 2020 een groei van het wegverkeer van 35% tot 55%. De feitelijke groei is het resultaat van deels onbekende ontwikkelingen met soms tegengestelde effecten op de mobiliteit, zoals ondermeer:

- De inmiddels al ingezette afname en vergrijzing van de Limburgse bevolking. Hierdoor zal de regionale bijdrage aan de totale vervoer prestatie in Limburg vooral in de spitsuren na 2015 gaan afnemen.
- Het door de vergrijzing afnemende aantal beschikbare werkenden. Bij gelijkblijvende werkgelegenheid kan het aantal werkenden worden aangevuld door een (nog) grotere Limburgse arbeidsparticipatie, door pendel vanuit het omliggend gebied inclusief het buitenland, door migratie naar Limburg of door het navenant dalen van de werkgelegenheid. 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 heen, ondermeer goederentransport vanuit Rotterdam, Antwerpen en Schiphol naar het Europese achterland. De recent door het Centraal Planbureau gepresenteerde toekomst scenario'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 aangegeven prognosebandbreedte voor het rijkshoofdwegennet (HWN) en het provinciale Regionaal verbindend wegennet (RVWN).

**Tabel 2.1**

Verkeersontwikkeling op het hoofdwegennet en het regionaal verbindend wegennet

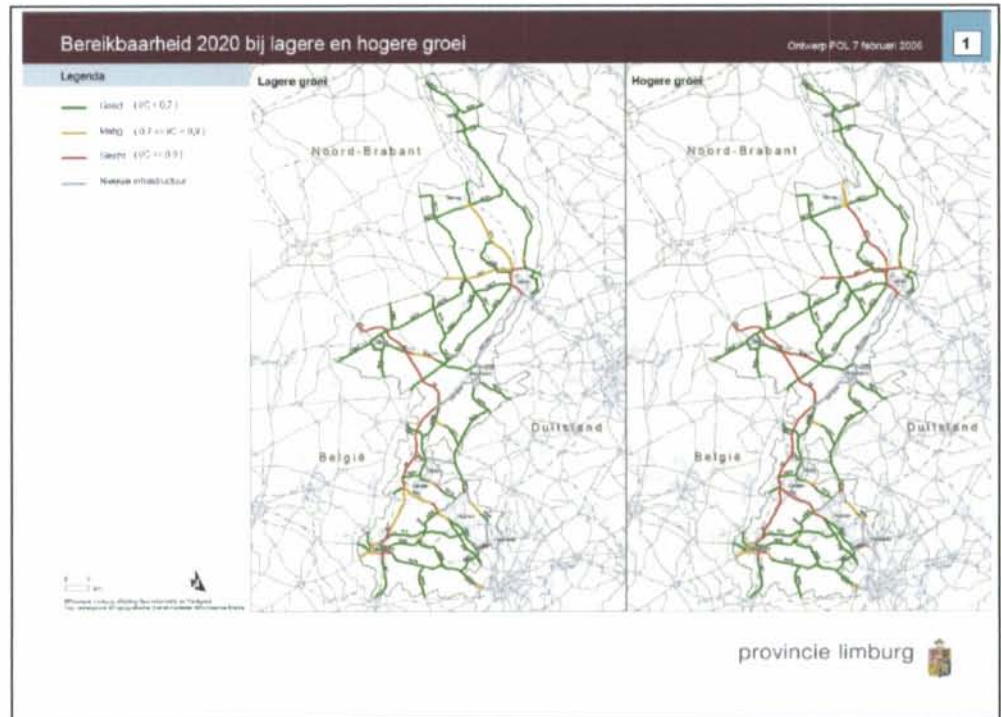
Verkeersontwikkeling op het HWN/ RVWN		
Groeiverwachting economie	Gematigde groei	Hogere groei
HWN/ RVWN	35%	55%
HWN-wegen	50%	85%
RV WN-wegen	10%	15%

De hoge toedeling 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 o.a. de demografische ontwikkeling.

## 2.3

### GROEI VAN DE MOBILITEIT LEIDT TOT PROBLEMEN

De gevolgen van de twee groeiverwachtingen voor de bereikbaarheid van Limburg worden zichtbaar gemaakt in bijgaande kaart 'Bereikbaarheid in 2020 bij lagere groei en bij hogere groei'. Deze geven op basis van de verwachte verkeersdruk de knelpunten voor beide scenario's op het HWN/RVWN weer. In de duurzaamheids- en milieubeoordeling wordt uitgegaan van de hogere groei (worst case).



Uit de kaart blijkt dat zowel in de lage als ook in de hoge variant bereikbaarheids-knelpunten verwacht worden op het hoofdwegennet, terwijl het regionaal verbindend wegennet over het algemeen een goede bereikbaarheids kwalificatie laten zien. Als de verkeersdruk op het hoofdwegennet door benuttings-, beïnvloedings- en/of bouwmaatregelen echter niet beheersbaar is, zullen door verdringing van wegverkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet ook op het regionaal verbindend wegennet forse verkeersafwikkeling problemen ontstaan. Dit is onwenselijk vanuit het oogpunt van regionale en lokale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

## VERSCHILLEN BINNEN LIMBURG

Het mobiliteitspatroon laat binnen Limburg grote regionale verschillen zien. 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 intensere verkeersstromen zowel binnen het gebied, als in de relatie van/naar de (eu)regio. Het midden en noorden kennen vooral enkele stedelijke concentraties van activiteiten en bijbehorende mobiliteit, naast grote gebieden van relatieve rust. Deze verschillen worden geaccentueerd door de beoogde ruimtelijk - economische speerpunten en ontwikkelingen. De verschillen noodzaken een gebied gedifferentieerde selectieve aanpak; niet alles hoeft en moet hetzelfde en evenveel.

Behalve knelpunten in mobiliteit ontstaan door de mobiliteit ook knelpunten in de maatschappij. Knelpunten voor de mobilisten en knelpunten voor de samenleving als geheel zijn onder te verdelen in:

- Optredende congestie voor mobilisten die met teveel tegelijkertijd van dezelfde modaliteit gebruik willen maken. Bijvoorbeeld te veel automobilisten in dezelfde ochtendspits op de A2 richting Maastricht.
- Stijgende vervoerskosten door een onevenwichtig vraag en aanbod.
- Remmende economische vooruitgang en daarmee remmende ontwikkeling van de welvaart op lokaal, regionaal en nationaal niveau.

- Afnemende kwaliteit van de sociale leefomgeving door toename van barrières, gebrek aan alternatieve modaliteiten of toename van gezondheidsrisico's (fijn stof).
- Afnemende kwaliteit van de natuurlijke leefomgeving door bijvoorbeeld hinder van mobiliteit op natuurgebieden (verstoring door geluid).

## 2.4

### AMBITIE VAN HET PVVP

Met het PVVP heeft de provincie Limburg de ambitie om de bovenstaande problematiek aan te pakken vanuit de filosofie mobiliteit met verstand. Deze ambitie is in de Sonderingsnotitie als volgt beschreven:

#### 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 en bedrijven.

In deze duurzaamheids- en milieubeoordeling in het kader van de Strategische Milieu Beoordeling (SMB) zal worden getoetst of het PVVP deze ambitie op het gebied van duurzaamheid en milieu kan waarmaken.

# HOOFDSTUK 3

## Strategieën en methodiek

*In dit hoofdstuk worden de grenzen van de duurzaamheids- en milieubeoordeling bepaald. Allereerst wordt aangegeven welke strategieën (alternatieven) worden onderzocht. Vervolgens wordt beschreven op welke onderwerpen de strategieën worden onderzocht. Dit is het beoordelingskader. Vervolgens wordt als laatste stap aangegeven waarmee de strategieën worden vergeleken. Dit wordt de referentie genoemd.*

### 3.1

#### STRATEGIEËN

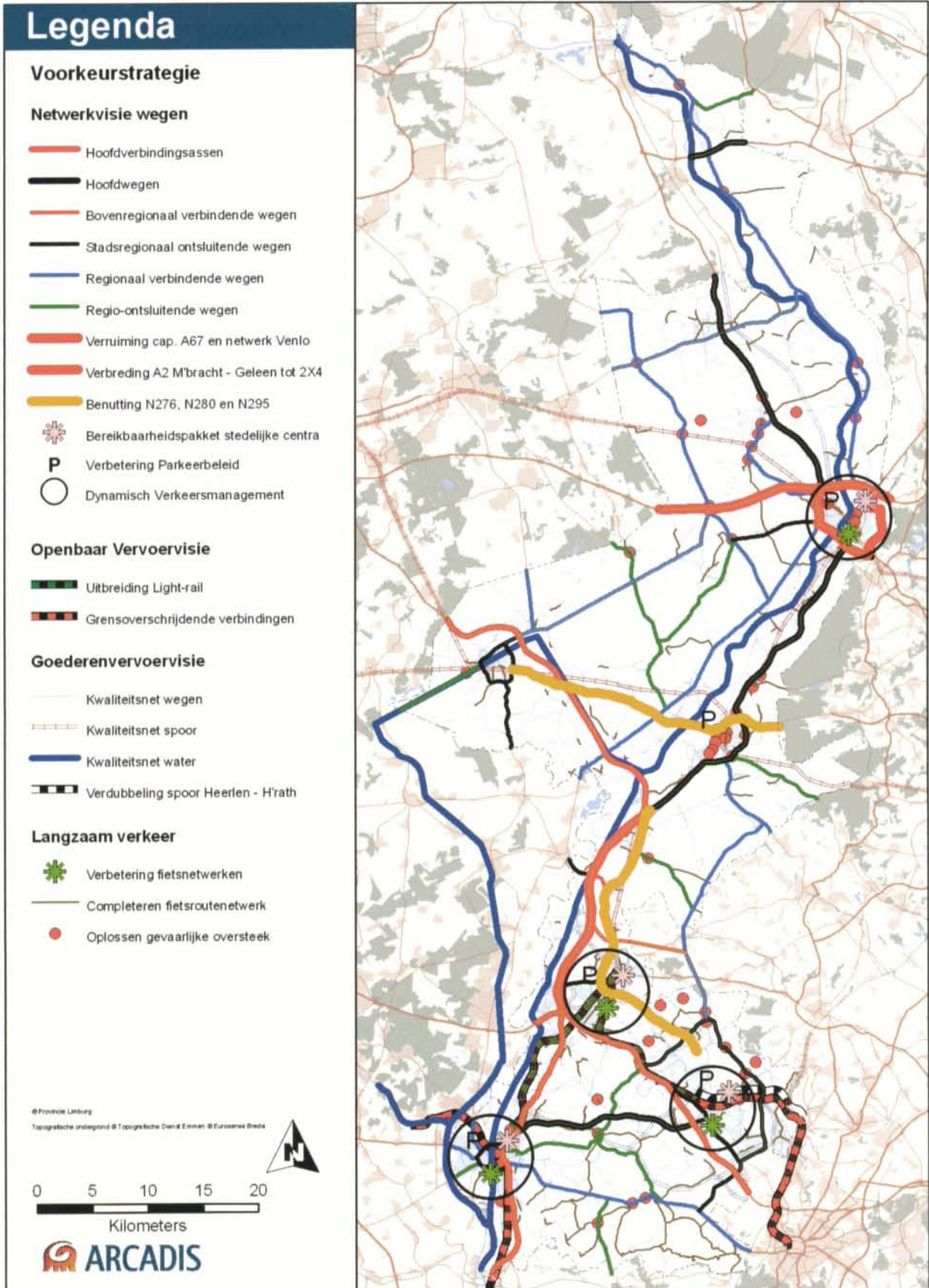
Het PVVP biedt op strategisch niveau het kader voor de verdere uitwerking in concrete maatregelen en projecten. Hiervoor zijn twee strategieën ontwikkeld:

- Voorkeurstrategie                      Deze strategie is in het PVVP uitgewerkt en bedoeld om alle ambities in het PVVP te kunnen waarmaken.
- Terugvalstrategie                      Een strategie, waarbij alleen de meest relevante ambities kunnen worden waargemaakt.

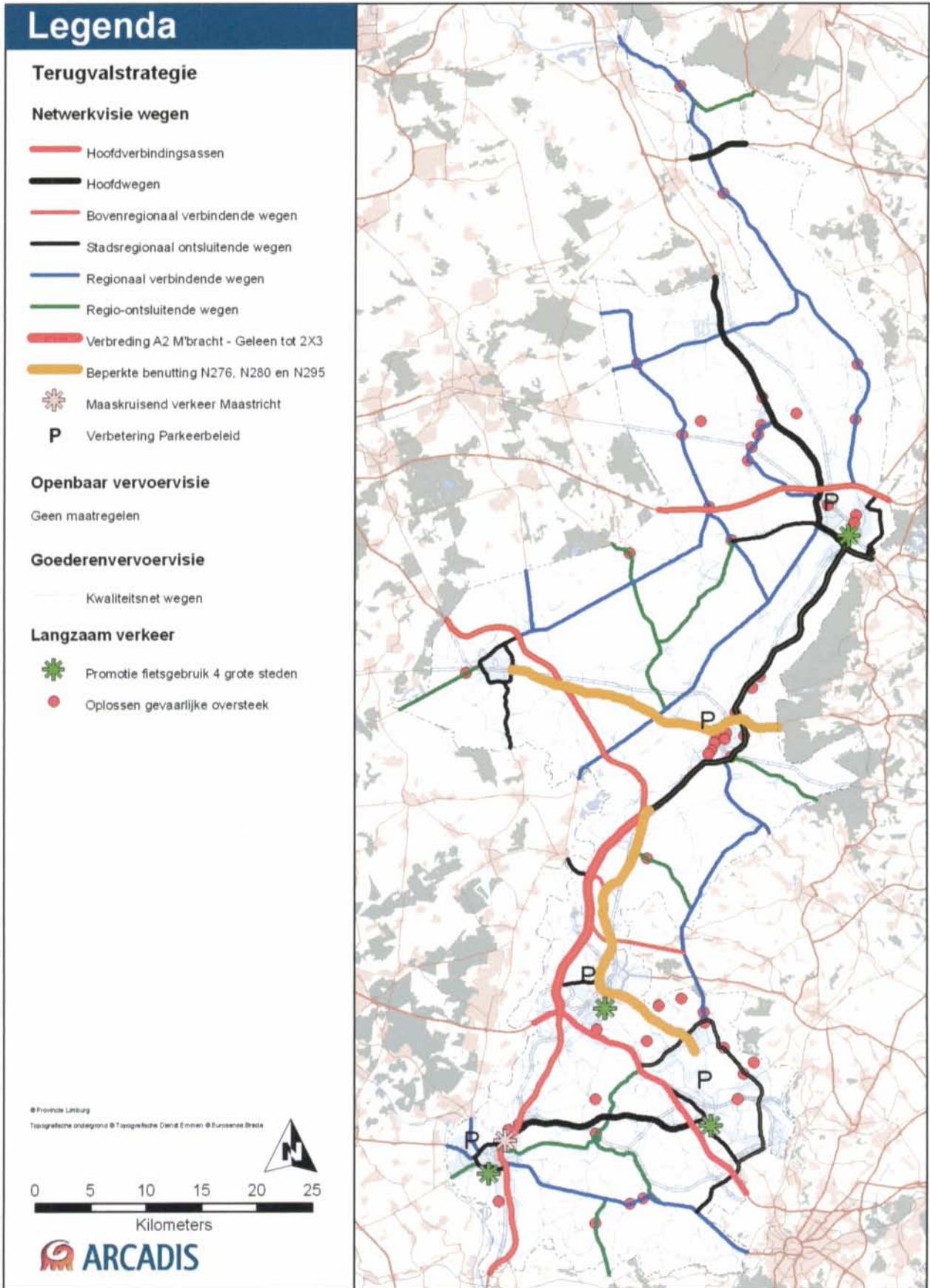
De beide strategieën zijn in het PVVP verdeeld in vijf hoofdelementen. Deze zijn:

- Netwerkvisie                                      Visie op de opbouw en samenhang van de infrastructuur in Limburg.
- Openbaar vervoervisie                      Visie op het gebruik van openbaar vervoer
- Goederen vervoervisie                      Visie op de behoefte van het goederenvervoer
- Langzaam verkeer visie                      Visie op langzaam verkeer, met name fietsers
- Mobiliteitsmanagement                      Visie op de mate waarin de mobiliteit door beïnvloeding van worden geoptimaliseerd.

Ook in deze duurzaamheids en milieubeoordeling wordt de indeling in vijf visies gebruikt. Per visie worden de effecten op duurzaamheid en milieu in beeld gebracht.



<b>VOORKEURSTRATEGIE</b>		
#	Onderdelen	Strategie
<b>1 Netwerkvisie wegen</b>		
a	Betrouwbare en acceptabele snelheden (spits)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbreding A2 Maasbracht - Geleen tot 4x2 rijstroken (2012-2015) via Versnellingsprijs</li> <li>▪ Verruiming capaciteit A67 inclusief wegennetwerk bij Venlo</li> <li>▪ Benuttingsmaatregelen op:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- N276;</li> <li>- N295;</li> <li>- N280</li> </ul> </li> </ul> <p>Alle benuttingsmaatregelen inclusief randwegen kernen, parallelwegen en betere aansluitingen op hoofdwegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen landbouwverkeer op:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- N276;</li> <li>- N295;</li> <li>- N280.</li> </ul> </li> <li>▪ Samenwerking met RWS mbt DVM en incidentmanagement (m.n. A2-zone, A76/N297 en stadszones)</li> </ul>
b	Bereikbaarheid stedelijke centra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereikbaarheidspakket stedelijke centra incl. Maaskruisend verkeer Maastricht, transferia, P+R, versterking lokaal OV</li> </ul>
c	Toepassen van prijsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aanvulling basis beprijzing met congestieheffing naar tijd, plaats en milieucategorie en met regionaal afgestemd parkeerbeleid 5 grote steden (Maastricht, Parkstad, Sittard-Geleen, Roermond, Venlo)</li> </ul>
<b>2 Openbaar Vervoervisie</b>		
a	uitbouw light railconcept in Zuid-Limburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Light railconcept ook op verbindingen Sittard-Heerlen en Sittard-Maastricht, incl. frequentieverhogingen</li> </ul>
b	uitbouw grensoverschrijdend OV (treinverbindingen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grensoverschrijdende verbindingen euregio (Heerlen-Aken, Maastricht-Luik, Hasselt-Maastricht) 2x/uur</li> </ul>
<b>3 Goederenvervoervisie</b>		
a	kwaliteitsnet (weg, water, spoor)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kwaliteitsnet GV met infrastructurele verbeteringen op selectie weg-, water- en spoorverbindingen.</li> <li>▪ Kwaliteitsaanpassingen aan selectie wegennet, incl. toegangen naar water- en railterminals.</li> <li>▪ Opwaardering Maas tussen Born en Luik en goede koppeling met Belgische vaarwegen.</li> <li>▪ Verdubbeling spoor Heerlen-Herzogenrath ten behoeve van goederenvervoer..</li> </ul>
b	modal shift via beïnvloeding	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gericht beleid ter beïnvloeding bedrijfsleven tot modal shift naar water en spoor (incl. ROC's)</li> </ul>
<b>4 Langzaam verkeer</b>		
a	stedelijke fietsnetten versterken	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beleidsimpuls verbetering fietsnetwerken + aanverwante zaken (bv. stallingen) 4 grote steden</li> <li>▪ Financiële ondersteuning infraprojecten en promotie</li> </ul>
b	provinciaal netwerk completeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Completering provinciale fietsnetwerk;</li> <li>▪ ontbrekende schakels, doorstroming &amp; ontvlechting bij VRI's en kruispunten; keten met OV</li> </ul>
<b>5 Mobiliteitsmanagement</b>		
a	beleidsimpuls via parkmanagement etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beleidsimpuls mobiliteitsmanagement;</li> <li>▪ parkmanagement (gerichte benadering bedrijven m.b.t. GV en PV);</li> <li>▪ mogelijkheden Wet Milieubeheer;</li> <li>▪ aanleg carpoolterreinen; algemene campagnes;</li> <li>▪ oplossingspakket bij grote infrawerken en Floriade</li> </ul>



TERUGVALSTRATEGIE		
#	Onderdelen	Strategie
<b>1</b>	<b>Netwerkvisie wegen</b>	
a	Betrouwbare en acceptabele snelheden (spits)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbreding A2 Maasbracht - Geleen tot 2x3 rijstroken (2018-2020)</li> <li>▪ Geen verruiming wegcapaciteit</li> <li>▪ Beperkte benuttingsmaatregelen op:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- N276</li> <li>- N295</li> <li>- N280</li> </ul> </li> <li>Geen maatregelen in kernen, op parallelwegen en aansluitingen op Hoofdwegennet</li> <li>▪ Wel landbouwverkeer op N-wegen</li> <li>▪ Geen samenwerking met RWS met betrekking tot incidentmanagement</li> </ul>
b	Bereikbaarheid stedelijke centra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen bereikbaarheidspakket stedelijke centra;</li> <li>▪ Wel Maaskruisend verkeer Maastricht maar zonder 2<sup>e</sup> Noorderbrug</li> </ul>
c	Toepassen van prijsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen (extra) beprijzing buiten basiskilometerprijs;</li> <li>▪ Wel regionaal afgestemd parkeerbeleid 5 grote steden:</li> <li>▪ Maastricht, Parkstad, Sittard-Geleen, R'mond, Venlo)</li> </ul>
<b>2</b>	<b>Openbaar Vervoervisie</b>	
a	uitbouw light railconcept in Zuid-Limburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen uitbouw light railconcept in Zuid-Limburg</li> </ul>
b	uitbouw grensoverschrijdend OV (treinverbindingen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen verbetering grensoverschrijdende treinverbindingen</li> </ul>
<b>3</b>	<b>Goederenvervoervisie</b>	
a	kwaliteitsnet (weg, water, spoor)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kwaliteitsnet GV alleen voor wegverbindingen in kader van alg. oplossen knelpunten (meeliften)</li> </ul>
b	modal shift via beïnvloeding	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen extra maatregelen</li> </ul>
<b>4</b>	<b>Langzaam verkeer</b>	
a	stedelijke fietsnetten versterken	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promotie fietsgebruik in 4 grote steden</li> </ul>
b	provinciaal netwerk completeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimalisering provinciale fietsnetwerk bij beheer &amp; onderhoud</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Mobiliteitsmanagement</b>	
a	beleidsimpuls via parkmanagement etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobiliteitsmanagement beperkt tot alleen parkmanagement</li> </ul>

## 3.2 WERKWIJZE EFFECTBEOORDELING

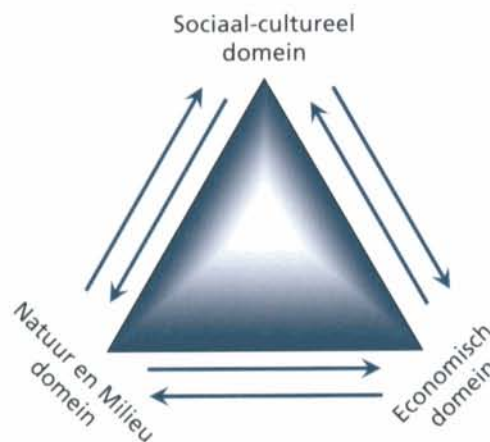
### 3.2.1 DRIEHOEKSDENKMODEL

Om duurzaamheid in haar beleid te kunnen garanderen en meten, hanteert de provincie Limburg het driehoeksdenkmodel. Omdat de driehoek voor het eerst ten behoeve van het Provinciaal Omgevingsplan (POL) werd toegepast, wordt ook wel gesproken van de POL-driehoek.

De driehoek en het bijbehorende denkmodel is vergelijkbaar met de internationaal veel gebruikte trits People, Planet en Profit. De POL driehoek is echter toegespitst op de situatie in Limburg.

Afbeelding 3.2

POL driehoek



Het denkmodel is een vereenvoudigde en schematische weergave van de werkelijkheid, waarbij de drie hoeken van het model elkaar beïnvloeden. Samengebracht in één schema vormen al die voorraden en hun relaties een complex geheel. Op zich niet verwonderlijk, de samenleving is immers complex en alles lijkt met alles samen te hangen.

#### ***Duurzaamheid uitgedrukt in domeinen, voorraden en attributen***

#### DOMEINEN

In het driehoeksdenkmodel wordt gesproken over domeinen, voorraden en attributen. Met domeinen worden elk van de drie hoeken van het denkmodel bedoeld, die samen de samenleving van Limburg vormen. De drie domeinen zijn:

- Economisch domein (Profit)                      Deel van de samenleving dat te maken heeft met welvaart
- Natuur en milieudomein (Planet)              Deel van de samenleving dat te maken heeft met de leefomgeving.
- Sociaal-cultureel domein (People)            Deel van de samenleving dat te maken heeft met de mensen en hun onderlinge relaties.

#### VOORRADEN

Binnen de drie domeinen is een onderverdeling gemaakt in de verschillende waarden die het domein kent. Deze waarden worden voorraden genoemd. Een voorraad is bijvoorbeeld het geheel aan natuur in Limburg of de infrastructuur, maar ook minder tastbare waarden, zoals het geheel aan werkgelegenheid of de maatschappelijke participatie.

**ATTRIBUTEN**

De mate van duurzaamheid wordt bepaald door de mate waarin de voorraden aangetast worden. Om de aantasting te 'meten' worden attributen gebruikt. Attributen worden in deze duurzaamheids- en milieubeoordeling als indicatoren voor de effecten gebruikt.

**Gebruik van de POL-driehoek**

Waarde krijgt het denkmodel vooral wanneer wordt ingezoomd op een bepaalde Voorraad: de veranderingen daarin en de consequenties daarvan voor het hele systeem. Het inzicht hierin helpt ons ook bij het zoeken naar de diepere oorzaken van problemen, naar mogelijke kansen en aangrijpingspunten voor beleid en naar effecten van ingrepen. Dat is nodig voor het ontwerpen van alternatieven, het onderbouwen van keuzes en het stellen van prioriteiten. Vaak gebruiken mensen impliciet al een soort denkmodel. Het denkmodel kan dit 'gezond verstand' hierbij helpen om compleet te zijn, geen aspecten te vergeten en ook diep genoeg door te denken.

**3.2.2****FACTSHEETS****FACTSHEETS:**

Eenduidig en gestructureerd

In deze duurzaamheids- en milieubeoordeling in het kader van het SMB wordt gebruik gemaakt van factsheets. Factsheets is een methode om informatie eenduidig te ordenen en gestructureerd in beeld te brengen.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 zijn voor respectievelijke het economische domeinen, het natuur- en milieu domein en het sociaal-culturele domein factsheets opgenomen. Iedere voorraad binnen het domein wordt in een factsheet behandeld.

**COMBINATIE VAN  
KAART EN TEKST**

Binnen de factsheets zijn kaarten en teksten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Steeds staat op de linker pagina een kaart gevolgd door de bijbehorende tekst op de rechterpagina. Per factsheet worden achtereenvolgens de referentie, de effecten van de voorkeurstrategie en de effecten van de terugvalstrategie bepaald. Iedere factsheet bestaat daarmee uit 6 pagina's. In het onderstaande overzicht is de opbouw van de factsheet schematisch weergegeven.

Pagina	Onderdeel	Omschrijving
Pagina 1	Referentie	Kaart met referentie voor de betreffende voorraad
Pagina 2		Beschrijving van de Voorraad: beschrijving van de referentie en aandachtspunten voor de effectbeschrijving (welke onderdelen van referentie zijn het meest relevant om effecten te bepalen)
Pagina 3	Voorkeurstrategie	Kaart met confrontatie tussen voorkeurstrategie en betreffende voorraad
Pagina 4		Beschrijving van de onderzochte attributen en een beschrijving van de effecten van de voorkeurstrategie op de betreffende voorraad.
Pagina 5	Terugvalstrategie	Kaart met confrontatie tussen terugvalstrategie en betreffende voorraad
Pagina 6		Beschrijving van de onderzochte attributen en een beschrijving van de effecten van de terugvalstrategie op de betreffende voorraad.

## 3.2.3

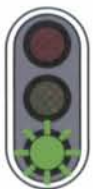


## EFFECTSCORES

De effecten worden voor het peiljaar 2020 in beeld gebracht aan de hand van een relatieve vijfpuntsschaal.

++	:	groot positief effect ten opzichte van de referentie
+	:	positief effect ten opzichte van de referentie
0	:	neutraal effect
-	:	negatief effect ten opzichte van de referentie
--	:	groot negatief effect ten opzichte van de referentie

De beoordeling van de plussen en minnen zal worden gebaseerd op de aard, kans, ernst en omvang van de effecten. Hiermee kan een verschil tussen een omvangrijk effect met kleine kans of ernst of een omvangrijk effect met grote kans en/of ernst duidelijk worden gemaakt. De milieubeoordeling vindt plaats op basis van beschikbare informatie en kengetallen, waarbij het PVVP (en onderliggende studies) en het POL de belangrijkste informatiebronnen vormen. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van kaartmateriaal om de effecten te bepalen en de resultaten te presenteren. Er vinden ten behoeve van de SMB geen modelberekeningen plaats.

Zoals aangegeven sluit de strategische milieu- c.q. duurzaamheidsbeoordeling aan bij het niveau waarop in het PVVP beleidsuitspraken worden gedaan. Na vaststelling van het PVVP vindt de verdere uitwerking in een volgende fase plaats, op projectniveau (buiten het PVVP). De milieu- c.q. duurzaamheidsbeoordeling heeft vooral tot doel de significante verschillen tussen de mogelijke strategieën op PVVP niveau zichtbaar te maken en daarmee informatie te bieden die relevant is voor deze fase van de besluitvorming. Dit is vertaald naar een beoordelingskader, dat voldoende informatie biedt om aan te kunnen geven of er sprake is van één van de volgende situaties:

	“Groen licht”	geen significante effecten verwacht, vanuit milieu- en duurzaamheidsoogpunt geen belemmeringen voor het vervolg.
	“Oranje licht”	vanwege optredende milieueffecten zal in het vervolg nader onderzoek moeten worden verricht om de effecten meer gedetailleerd te bepalen. Eventueel zijn in het vervolgtraject aanvullende maatregelen benodigd.
	“Rood licht”	de te verwachten effecten zijn dusdanig ernstig/significant, dat dit een belemmering vormt voor verdere uitwerking. Het beoogde beleid moet worden bijgesteld om de ongewenste effecten te neutraliseren.

### 3.2.4 BEOORDELINGSKADER ECONOMISCH DOMEIN

De voor de SMB-beoordeling relevante aspecten zijn in de tabel onderstreept

Voorraad / Aspect	Attribuut	Wat/Maat?
<b>Economisch domein</b>		
Verkeersinfra en vervoerssystemen	<u>Mobiliteit wegennet</u>	I/C-verhoudingen wegvakken, afwijkingen t.a.v. reistijdnormen
	<u>Langzaam verkeer</u>	Relatieve bijdrage aan modal split
	<u>Openbaar vervoer</u>	Relatieve bijdrage modal split (verschilanalyse strategieën), Bijdrage aan bereikbaarheid economische centra
	<u>Goederenvervoer</u>	Bijdrage aan doorstroming op goederennetwerk NL/Euregio Relatieve bijdrage vermindering congestie op weginfrastructuur
	<u>Mobiliteitsmanagement</u>	Relatieve bijdrage modal split
Werk	Arbeidsplaatsen	Bijdrage aan de toe- of afname van het aantal arbeidsplaatsen
Bedrijvigheid	Economische bijdrage	Mate van impuls voor de economie

### 3.2.5 BEOORDELINGSKADER NATUUR EN MILIEU DOMEIN

De voor de SMB-beoordeling relevante aspecten zijn in de tabel onderstreept

Voorraad / Aspect	Attribuut	Wat/Maat?
<b>Natuur en Milieu domein</b>		
Geluid	<u>Geluidhinder</u>	Significante verschillen in geluidsniveaus tussen strategieën, focus op potentiële knelpunten.  Verstoring op mens en natuur
Lucht	<u>Luchtkwaliteit</u>	Toets op normen tussen strategieën, focus op potentiële knelpunten
Natuur	<u>Natuurgebieden</u>	Effect ruimtebeslag door verbreding of nieuwe doorsnijding; Effect versnippering / ontsnippering
	<u>Flora en fauna</u>	Idem toegespitst op populaties van zwaar(der) beschermde soorten;
Ruimte	<u>Landschap, Cultuurhistorie, Archeologie.</u>	Nieuwe doorsnijding
Water	<u>Bodem en water</u>	Nieuwe doorsnijding

## 3.2.6

## BEOORDELINGSKADER SOCIAAL-CULTUREEL DOMEIN

De voor de SMB-beoordeling relevante aspecten zijn in de tabel onderstreept

Voorraad / Aspect	Attribuut	Wat/Maat?
<b>Sociaal-cultureel domein</b>		
Veiligheid	<u>Verkeersveiligheid</u>	Bijdrage aan gestelde doelen m.b.t. verlaging van het aantal slachtoffers
	<u>Externe veiligheid</u>	Toets op kans op normoverschrijding, focus op potentiële knelpunten
Sociale structuur	Maatschappelijke participatie	Bijdrage aan de toe- of afname van de maatschappelijke participatie
Voorzieningen	Bereikbaarheid voorzieningen	Bijdrage aan de toe- of afname van de maatschappelijke participatie

## 3.3

## REFERENTIE: AUTONOME ONTWIKKELING

Om de effecten van de PVVP-strategieën goed te kunnen beoordelen is een duidelijke referentiesituatie nodig. Dit is de verwachte situatie in Limburg zonder uitvoering van het PVVP, ook wel autonome ontwikkeling genoemd. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste autonoom geplande projecten benoemd. Als toekomstjaar voor de referentie is 2020 gekozen. Dit is de termijn waar het PVVP zich op richt.

Weg	Maatregel	Gereed
A2 Eindhoven – Luik	Completeren van de autosnelweg in Maastricht ter vervanging van de huidige N2 door Maastricht, onder andere door bouw van een tunnel op het tracé van de huidige N2	2015 / 2016
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	2008
A74 Venlo – Duitsland	Verbinding op autosnelwegniveau tussen de (nieuwe) A73 en de Duitse A61	2009
N280 Roermond – Mönchengladbach	Realisatie van een verbinding op autowegniveau tussen de (bestaande) N280 en de Duitse A52, ter vervanging van de huidige verbinding N68	2007
N293 (oosttangente Roermond)	Regionaal verbindende weg tussen de (nieuwe) A73 en de N293	2007
N297 Sittard-Geleen – Düsseldorf (B56n-A46)	Verbinding op autowegniveau tussen de A2 ter hoogte van Born en de Duitse autosnelweg A46	2007
Reconstructie N296	Reconstructie en aanleg verbindingsweg met bedrijventerrein en aansluiting tussen A2 en verhoogde brug bij Roosteren	resp. 2007 en 2005
Buitenring Parkstad Limburg	Stadsregionale ringweg op autowegniveau tussen de A76 afslag Nuth, de N276 Sittard – Brunssum, de N274 Posterholt – Brunssum, de N299 kruising Dentgenbachweg, N300 kruising Dentgenbachweg en de N300 kruising N281	2014

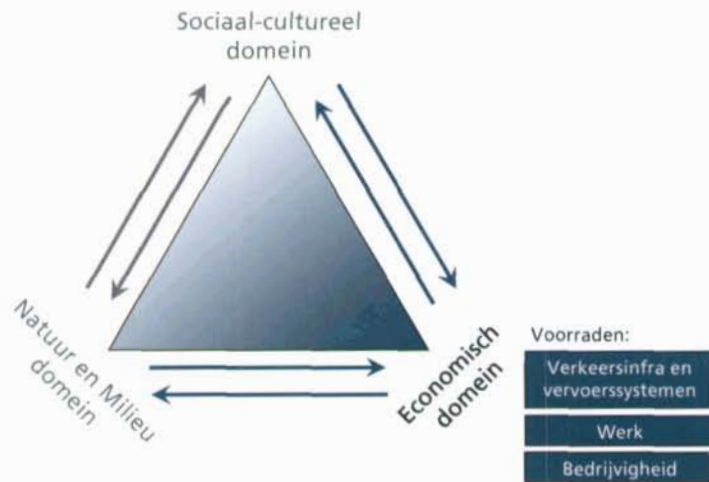
## HOOFDSTUK

# 4 Economisch domein

In dit hoofdstuk is de duurzaamheids- en milieu-beoordeling opgenomen voor het economisch domein. In de onderstaande afbeelding staan de voorraden aangegeven die voor het economisch domein zijn onderzocht.

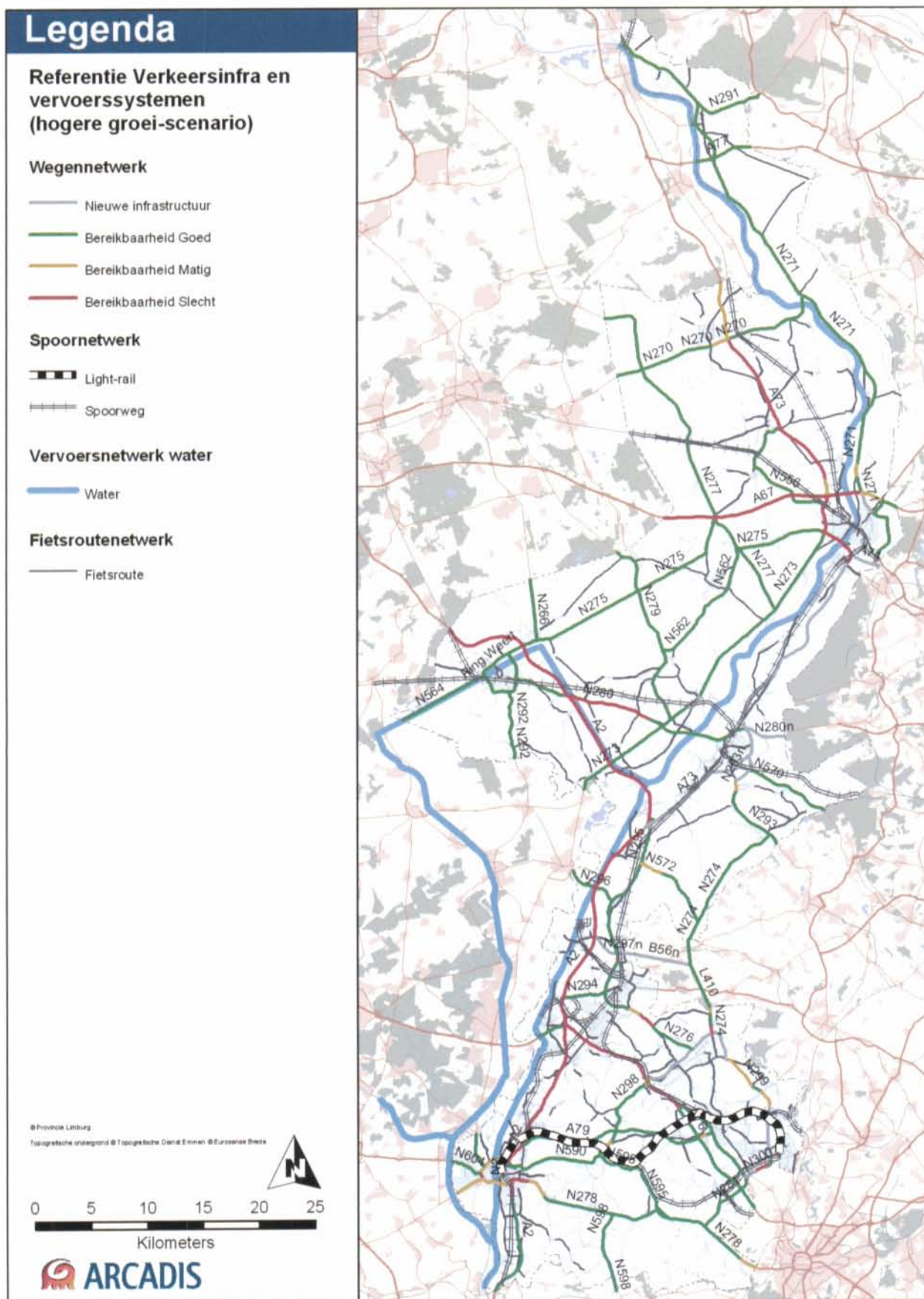
**Afbeelding 4.3**

Economisch domein

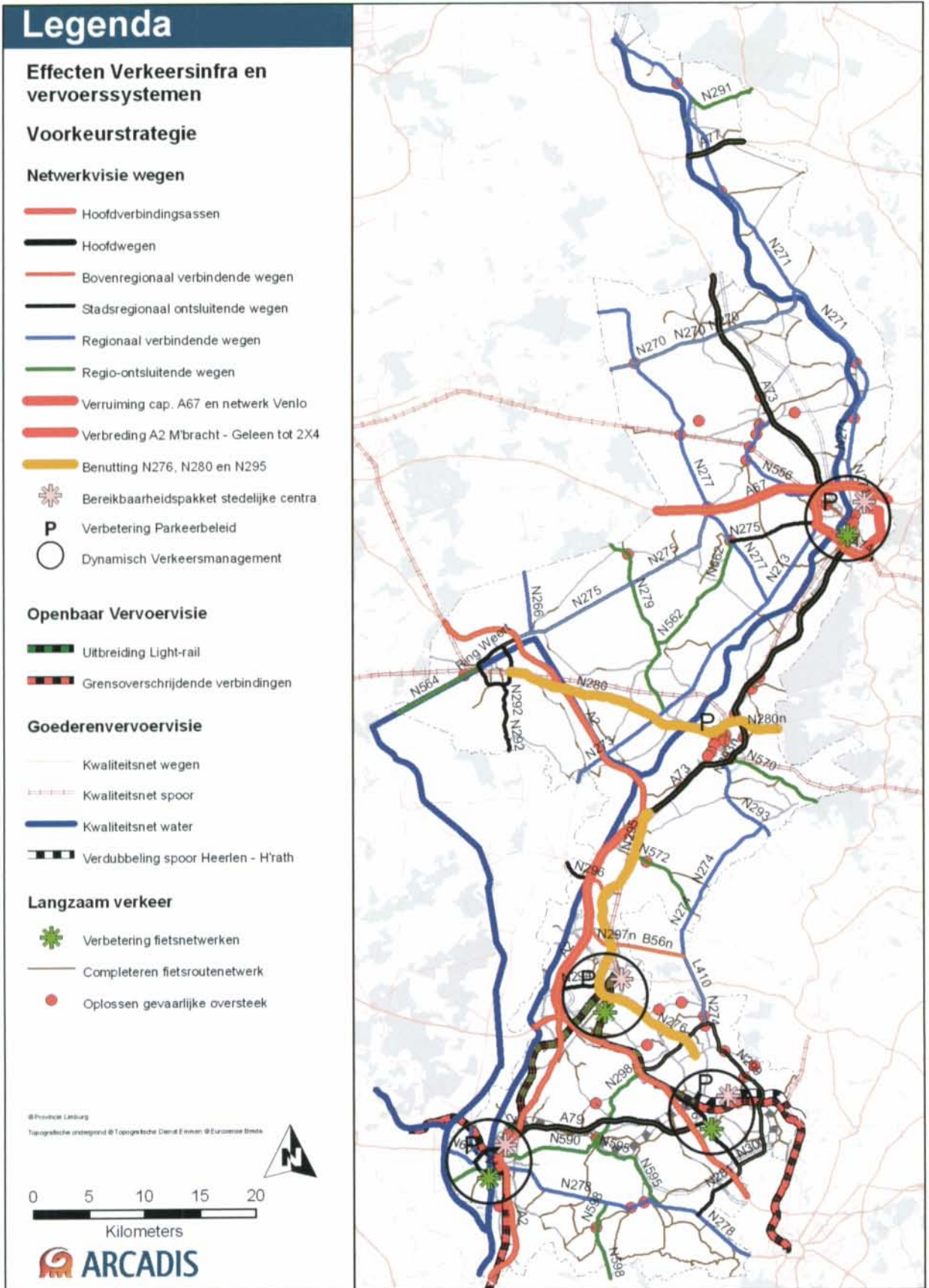


4.1

FACTSHEET VERKEERSINFRA EN VERVOERSYSTEMEN



<i>Domein: Economisch</i>		<i>Voorraad: Verkeersinfra en vervoerssystemen</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Het geheel aan infrastructuur bestaande uit wegen, waterwegen en spoorwegen	
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nota Mobiliteit</li> </ul>	
<b>Beschrijving Huidige situatie</b>		
Mobiliteit wegennet	:	Momenteel zijn er capaciteitsproblemen op diverse delen van het HWN en RVWN, waaronder delen van de A2, de N271, N273 en A2 door Maastricht.
Openbaar vervoer	:	Het openbaar vervoer in Limburg bestaat uit trein, bus en regiotaxi. Ze functioneren echter als aparte eenheden zonder kwalitatieve onderlinge afstemming. Het grensoverschrijdend openbaar vervoer kent nog diverse achterstanden wat betreft verbindingen, dienstregeling en kwaliteit, ook wat betreft de aanhaking op het Europese HSL-net.
Goederenvervoer	:	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.
Langzaam verkeer	:	Het aandeel fiets in de vervoermiddelkeuze van de Limburgers is duidelijk lager dan het Nederlandse gemiddelde. Voor een deel is dit toe te schrijven aan het aanbod van fietsvoorzieningen, maar ook hoogteverschillen, demografische samenstelling en juist een hoger aandeel openbaar vervoer. Binnen Limburg zijn duidelijke verschillen in fietsgebruik tussen Limburg-Noord en Limburg-Zuid.
Mobiliteitsmanagement	:	Op dit moment is er geen beleid voor mobiliteitsmanagement.
<b>Beschrijving Autonome ontwikkeling</b>		
Mobiliteit wegennet	:	Aanleg van alle reeds geplande wegenprojecten: A73-zuid, A74, N280, N297, A2 Maastricht, buitenring Parkstad en interim-maatregelen A2. Invoeren kilometerbeprijzing (basisprijs ter vervanging MRB en BPM). Zonder aanvullende maatregelen worden de gestelde reistijdnormen op onder meer de volgende wegen niet gehaald: A73/A67 van en naar Venlo, de A2 en de N280.
Openbaar vervoer	:	Uitvoering concessie volgens de OV-visie en nieuwe NS-dienstregeling 2007+. Integratie trein, bus & regiotaxi; kwantitatieve (dienstregeling) en kwalitatieve (nieuwe bussen, service) verhoging dienstverlening en light rail Maastricht-Kerkrade.
Goederenvervoer	:	Bestaande plannen voor verbetering Maasroute tot Born Aanleg 4 <sup>e</sup> sluis Ternaaien Reactivering spoorlijn Lanaken-Maastricht.
Langzaam verkeer	:	Afstemming regionale en stedelijke fietsnetwerken.
Mobiliteitsmanagement	:	Geen gericht beleid.
<b>Aandachtspunten effectbepaling</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin knelpunten worden opgelost</li> <li>Mate waarin de kwaliteit van de mobiliteit wordt verbeterd.</li> </ul>		



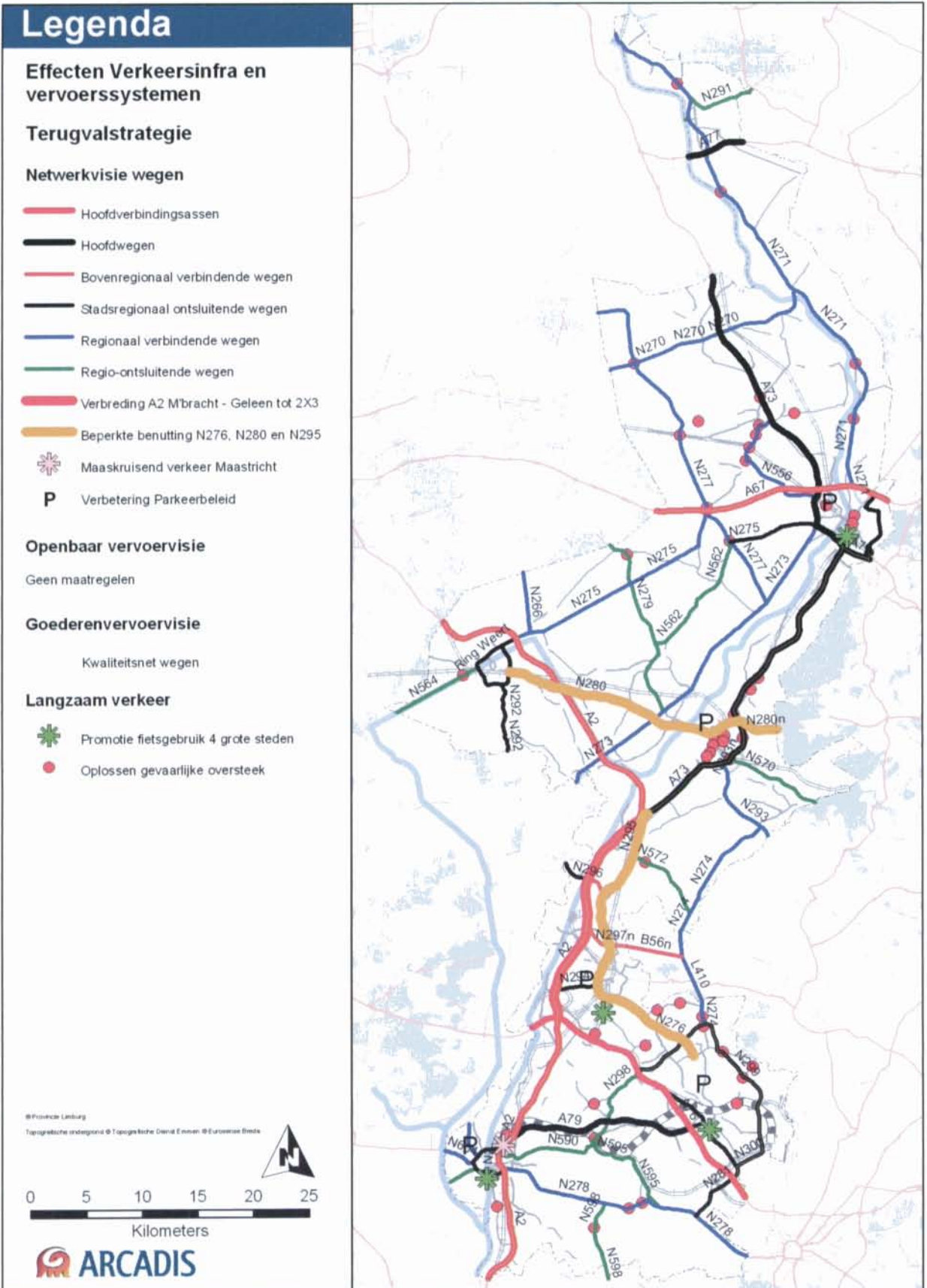
<i>Domein: Economisch</i>		<i>Voorraad: Verkeersinfra en vervoerssystemen</i>
<b>Omschrijving attributen</b>		
Attribuut Mobiliteit wegennet Attribuut Openbaar vervoer Attribuut Goederenvervoer Attribuut Langzaam verkeer Attribuut Mobiliteitsmanagement	Voor de voorraad Verkeersinfra en vervoerssystemen zijn vijf attributen gedefinieerd. Anders dan bij de andere voorraden is elk attribuut slechts op een visie van toepassing. In de onderstaande tabel is elk attribuut weergegeven.	

<b>Effectbeschrijving Voorkeurstategie</b>		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Mobiliteit wegennet	De verbreding van A2 Maasbracht-Geleen tot 2x4 rijstroken (2012-2015) en de verruiming capaciteit A67, inclusief wegennetwerk bij Venlo leidt in combinatie met de bereikbaarheidspakketten voor de stedelijke centra en benuttingsmaatregelen op N276, N295, N280 tot zeer positieve effecten op de mobiliteit van het wegennet. Dit effect wordt verder versterkt door het weren van landbouwverkeer op de N276, N295 en N280 en de maatregelen op de randwegen, parallelwegen en aansluitingen van deze provinciale wegen op het hoofdwegennet. (++)
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Openbaar vervoer	De uitbouw van het lightrailconcept in Zuid-Limburg, inclusief frequentieverhogingen heeft een positief effect op het OV in deze regio. Hierdoor zal een kleine modaliteitsverschuiving van autoverkeer naar OV plaatsvinden. Ook het intensiveren van de grensoverschrijdende verbindingen heeft een positieve invloed op het OV. De effecten van de groei van het OV (kwantitatief) op ander vervoer zijn niet bekend. Het overall pakket wordt zeer positief beoordeeld. (++)
Goederen-vervoervisie	Attribuut Goederen vervoer	In de voorkeurstategie wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer geïntroduceerd. Wegen, waterwegen en spoorwegen worden hierbij opgewaarderd. Naast capaciteitsuitbreidingen op spoor, weg en water worden ook terminals verbeterd. Daarnaast wordt gericht beleid gevoerd om het bedrijfsleven tot een modal-shift naar water en spoor te bewegen. De effectiviteit hiervan is onzeker, daar deze sterk afhankelijk is van de keuzes van het bedrijfsleven. De maatregelen worden wel als positief beoordeeld, mede doordat de faciliteiten worden gecreëerd om het goederenvervoer te verbeteren. (++)
Langzaam verkeer	Attribuut Langzaam verkeer	Met het verbeteren van de fietsnetwerken in Maastricht, Sittard-Geleen, Heerlen en Venlo en het completeren van de fietsroutes in de provincie Limburg, wordt het langzaam verkeer in Limburg bevordert. Dit positieve effect wordt versterkt door het bevorderen van doorstroming bij verkeerslichten en het verbeteren van de keten met het OV. De provincie kan dit alleen op haar eigen wegennet toepassen, voor overige maatregelen is de provincie afhankelijk van de inzet van andere wegbeheerders. (+)
Mobiliteits-management	Attribuut Mobiliteits-management	Van mobiliteitsmanagement zijn met name op lokaal niveau positieve effecten te verwachten. De effecten op netwerkniveau zijn moeilijk in te schatten. Met goede maatregelen en goede communicatie kan het positieve effect van mobiliteitsmanagement worden uitgebuit. Ook de managementmaatregelen bij grote infrastructurele werken en evenementen zoals de Floriade, hebben een positief effect. Dit effect zal altijd samenhangen met gerichte andere maatregelen zoals stimulering van het openbaar vervoer en/of de aanleg van infrastructuur. (+)

**Aandachtspunten voor de vervolgfase**

- Effect van Modal Shift op de verschillende visies

<b>Samenvatting effecten Voorkeurstategie</b>						
Onderdeel strategie Attribuut	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Mobiliteit wegennet	++	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Openbaar vervoer	n.v.t.	++	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Goederenvervoer	n.v.t.	n.v.t.	++	n.v.t.	n.v.t.	
Langzaam verkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+	n.v.t.	
Mobiliteitsmanagement	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+	




Domein: Economisch		Voorraad: Verkeersinfra en vervoerssystemen
<b>Omschrijving attributen</b>		
Attribuut Mobiliteit wegennet Attribuut Openbaar vervoer Attribuut Goederenvervoer Attribuut Langzaam verkeer Attribuut Mobiliteitsmanagement	Voor de voorraad Verkeersinfra en vervoerssystemen zijn vijf attributen gedefinieerd. Anders dan bij de andere voorraden is elk attribuut slechts op een visie van toepassing. In de onderstaande tabel is elk attribuut weergegeven.	
<b>Effectbeschrijving Terugvalstrategie</b>		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Mobiliteit wegennet	Met de verbreding van de A2 Maasbracht - Geleen tot 2x3 rijstroken (2018-2020) en beperkte benuttingsmaatregelen op N276, N295, N280 wordt de mobiliteit van het wegennet verbeterd. Omdat er geen verdere verbeteringen plaatsvinden, is de verbetering positief, maar duidelijk minder dan de voorkeursstrategie. (+)
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Openbaar vervoer	Er worden geen verbeteringen aan het OV-netwerk uitgevoerd. De score is daarom neutraal. (0)
Goederenvervoervisie	Attribuut Goederenvervoer	Modal-Shift zal niet worden beïnvloedt. Het kwaliteitsnet goederenvervoer zal alleen worden verbeterd op de plaatsen waar in het kader van de netwerkvisie knelpunten worden opgelost Daarmee wordt het goederenvervoer, al is het minimaal, verbeterd. (+)
Langzaam verkeer	Attribuut Langzaam verkeer	In het de terugvalstrategie wordt het fietsgebruik in 4 grote steden gepromoot. Ook wordt het provinciale fietsnetwerk door middel van beheer en onderhoud geoptimaliseerd. De provincie kan dit alleen op haar eigen wegennet toepassen, voor overige maatregelen is de provincie afhankelijk van de inzet van andere wegbeheerders. De maatregelen leiden tot een verbetering van het attribuut langzaam verkeer. Deze verbetering is kleiner dan bij de voorkeursstrategie. (+)
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Mobiliteitsmanagement	Mobiliteitsmanagement wordt in de terugvalstrategie beperkt tot parkmanagement. Daarbij zijn met name op lokaal niveau positieve effecten te verwachten. Doordat er geen ingrepen worden getroffen in bijvoorbeeld het verbeteren van het OV, zal het effect minimaal zijn. De effecten zijn positief maar verwaarloosbaar. (0)

**Aandachtspunten voor de vervolgfase**

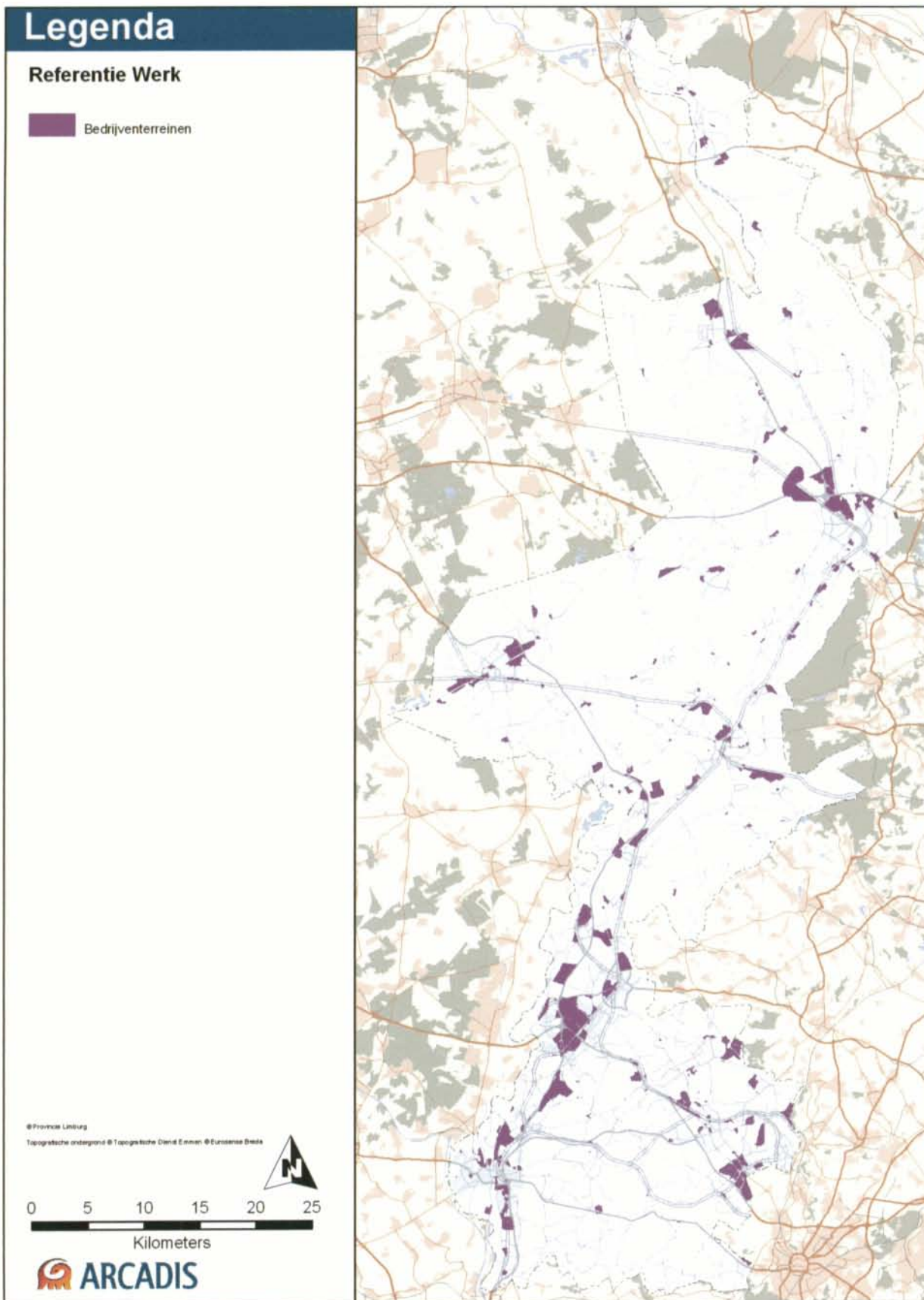
- Effect van Modal Shift op de verschillende visies

**Samenvatting effecten Terugvalstrategie**

Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederenvervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteitsmanagement	
Attribuut						
Mobiliteit wegennet	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Openbaar vervoer	n.v.t.	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Goederenvervoer	n.v.t.	n.v.t.	+	n.v.t.	n.v.t.	
Langzaam verkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+	n.v.t.	
Mobiliteitsmanagement	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	

4.2

FACTSHEET WERK



Domein: Economisch	Voorraad: Werk
Definitie voorraad	Werkgelegenheid in de provincie Limburg
Relevant beleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Provinciaal omgevingsplan (POL);</li> <li>▪ Voortgangsrapportage Bedrijventerreinen 2005</li> </ul>

### Beschrijving Huidige situatie

In 2005 had de provincie Limburg een beroepsbevolking van ongeveer 496.000 mensen, waarvan 7,3% werkeloos (bron: CBS).

In de nevenstaande tabel is de werkgelegenheidsstructuur in Limburg weergegeven, bron: Limburg in cijfers [11].

Uit deze tabel blijkt dat de industrie een groot aandeel heeft in de werkgelegenheidsstructuur (19%), waarbij vooral de maak-industrie een grote rol

speelt. Dit wordt mede veroorzaakt door de aanwezigheid van een aantal grote industriële bedrijven in Limburg. Na de industrie zijn de handel- en reparatiesector (17%) en de zorgsector (16%) de belangrijkste werkgevers.

Sector	Vestigingen Limburg	Banen Limburg	Werkgelegenheidsstructuur (%)				
			Limburg	Noord-Limburg	Midden-Limburg	Zuid-Limburg	Nederland
Agrarische sector	6.270	22.170	4,5	9,7	5,6	1,6	3,5
Industrie	3.710	93.160	18,9	20,9	20,8	17,2	12,7
Bouw	4.730	25.670	5,2	4,5	6,1	5,2	6,3
Handel en reparatie	15.250	82.830	16,8	17,5	18,0	16,0	17,9
Horeca	4.330	27.490	5,6	6,2	4,9	5,6	4,1
Vervoer, opslag, communicatie	2.030	30.330	6,2	7,2	5,3	5,9	6,4
Financiële dienstverlening	1.150	10.920	2,2	1,5	1,9	2,7	3,3
Zakelijke dienstverlening	10.030	48.480	9,8	6,8	8,1	12,0	14,3
Overheid	230	26.840	5,4	4,4	4,8	6,2	5,9
Onderwijs	1.540	28.090	5,7	4,5	4,9	6,6	6,4
Gezondheids- en verzorging	3.120	76.110	15,5	13,6	14,6	16,7	14,7
Overige diensten	5.940	20.470	4,2	3,3	5,0	4,2	4,5
Totaal	58.330	492.550	100,0	100,0	100,0	100,0	100

### Beschrijving Autonome ontwikkeling

Limburg is een industrie-georiënteerde provincie waarbij maak-activiteiten de hoofdtoon voeren. Vooral de concurrentie uit lage lonen landen leidt ertoe dat veel bedrijven uit de maakindustrie hun activiteiten verplaatsen naar Oost Europa of Azië, of soms zelfs hun bedrijf definitief moeten sluiten. Dit leidt er toe dat de economische structuur in Limburg verandert en dit zal op de lange termijn doorgaan.

De toegevoegde waarde in de industrie neemt weliswaar toe (per arbeidsplaats wordt straks een hogere toegevoegde waarde gegenereerd), maar de handel- en dienstensectoren groeien relatief harder. De werkgelegenheid in de industrie neemt snel af. De dienstensectoren (logistiek, zorg, zakelijke dienstverlening en toerisme en recreatie) maken het verlies aan banen in de industrie goed. De sector toerisme en recreatie ontwikkelt zich tot een volwaardige vrijetijdseconomie. Daarbij gaat het zowel om stedelijke vormen van vrijetijdsbesteding als om recreatie op het platteland.

### Aandachtspunten effectbepaling






- Invloed van bereikbaarheid op het aantal arbeidsplaatsen in de provincie Limburg.

# Legenda

## Effecten Werk

### Voorkeurstrategie




### Netwerkvisie wegen

-  Verruiming cap. A67 en netwerk Venlo
-  Verbreding A2 M'bracht - Geleen tot 2X4
-  Benutting N276, N280 en N295
-  Bereikbaarheidspakket stedelijke centra
-  Verbetering Parkeerbeleid
-  Dynamisch Verkeersmanagement

### Openbaar vervoervisie

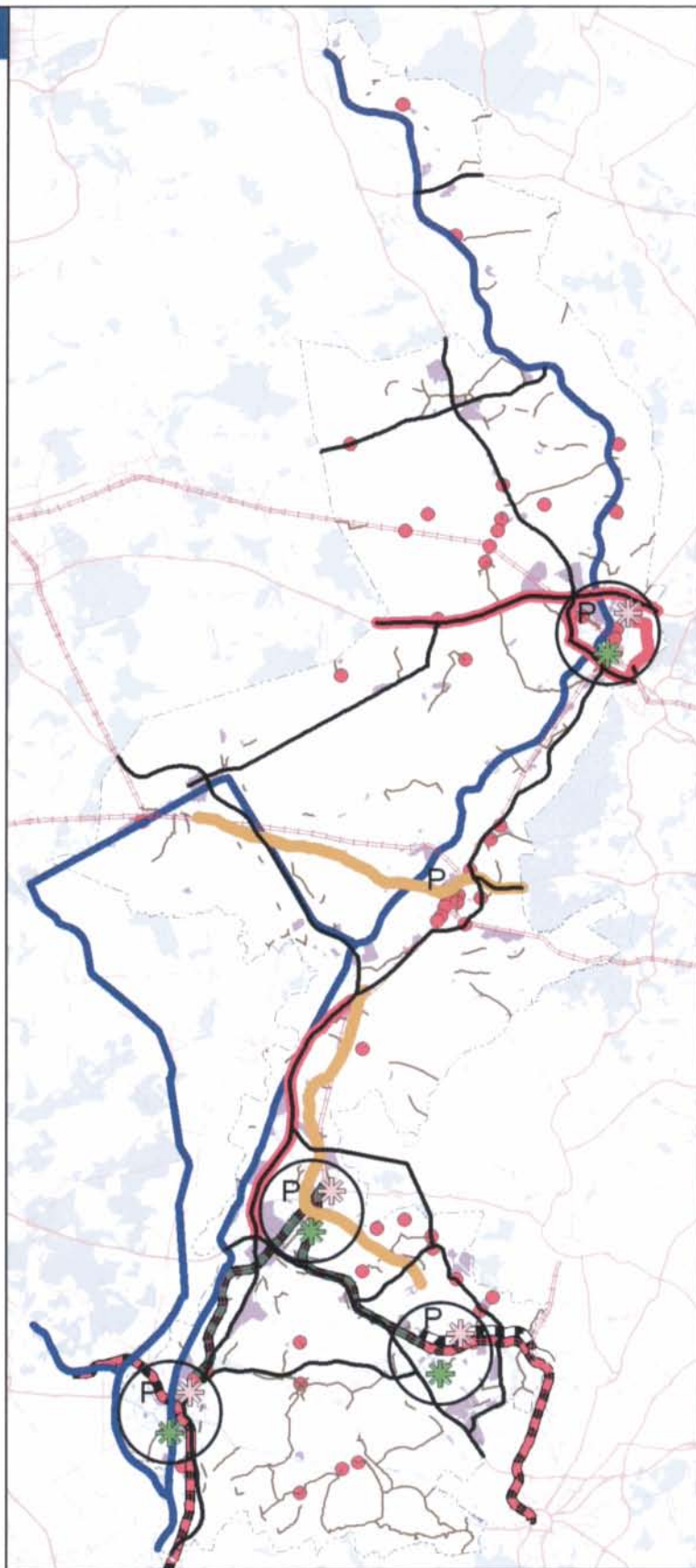
-  Uitbreiding Light-rail
-  Grensoverschrijdende verbindingen

### Goederenvervoervisie

-  Kwaliteitsnet wegen
-  Kwaliteitsnet spoor
-  Kwaliteitsnet water
-  Verdubbeling spoor Heerlen - H'rath

### Langzaam verkeer

-  Verbetering fietsnetwerken
-  Completeren fietsroutenetwerk
-  Oplossen gevaarlijke oversteek



© Provincie Limburg  
 Topografische ondergrond © Topografische Dienst Eindhoven © Eurosense Breda

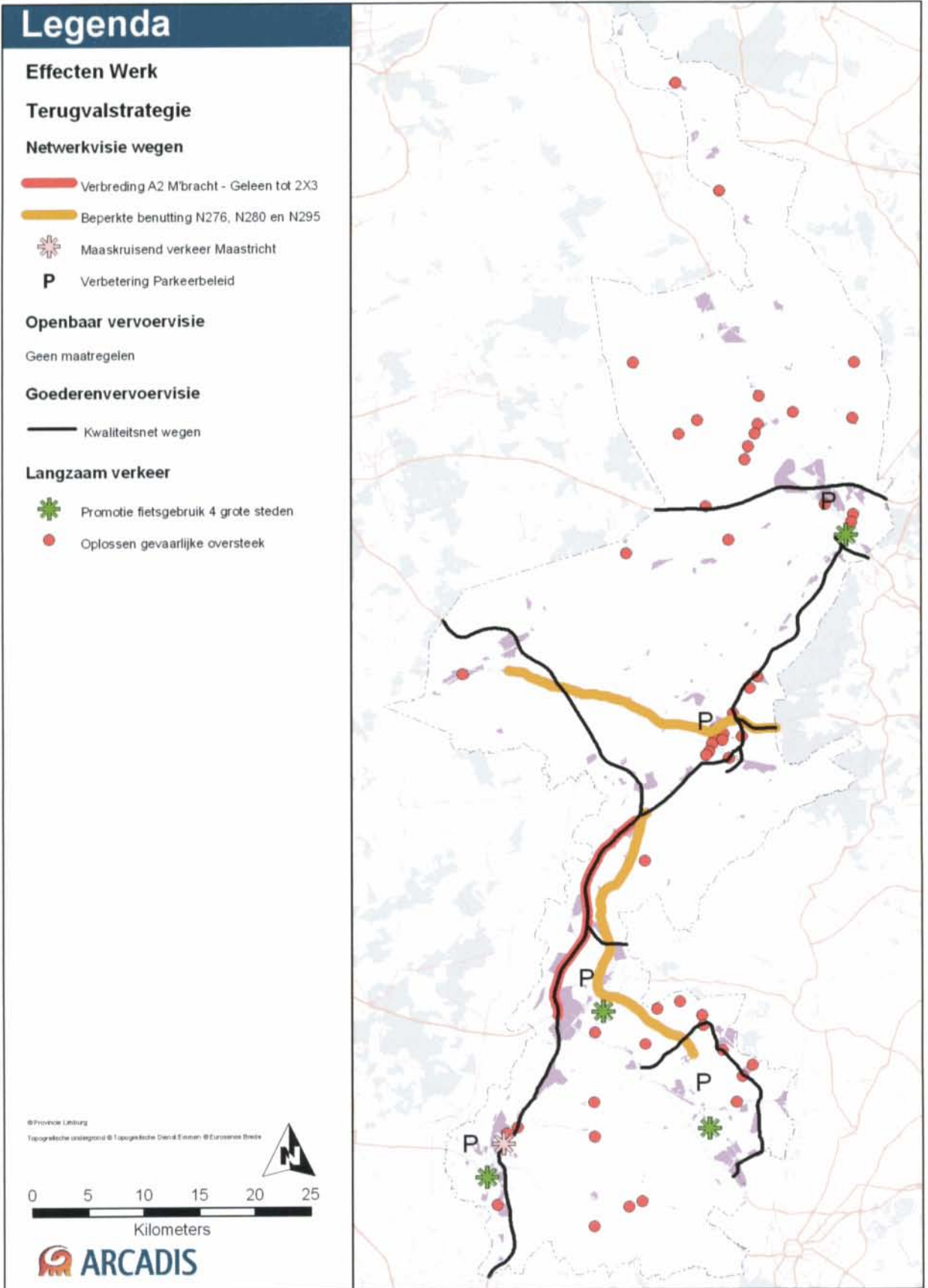


0 5 10 15 20

Kilometers



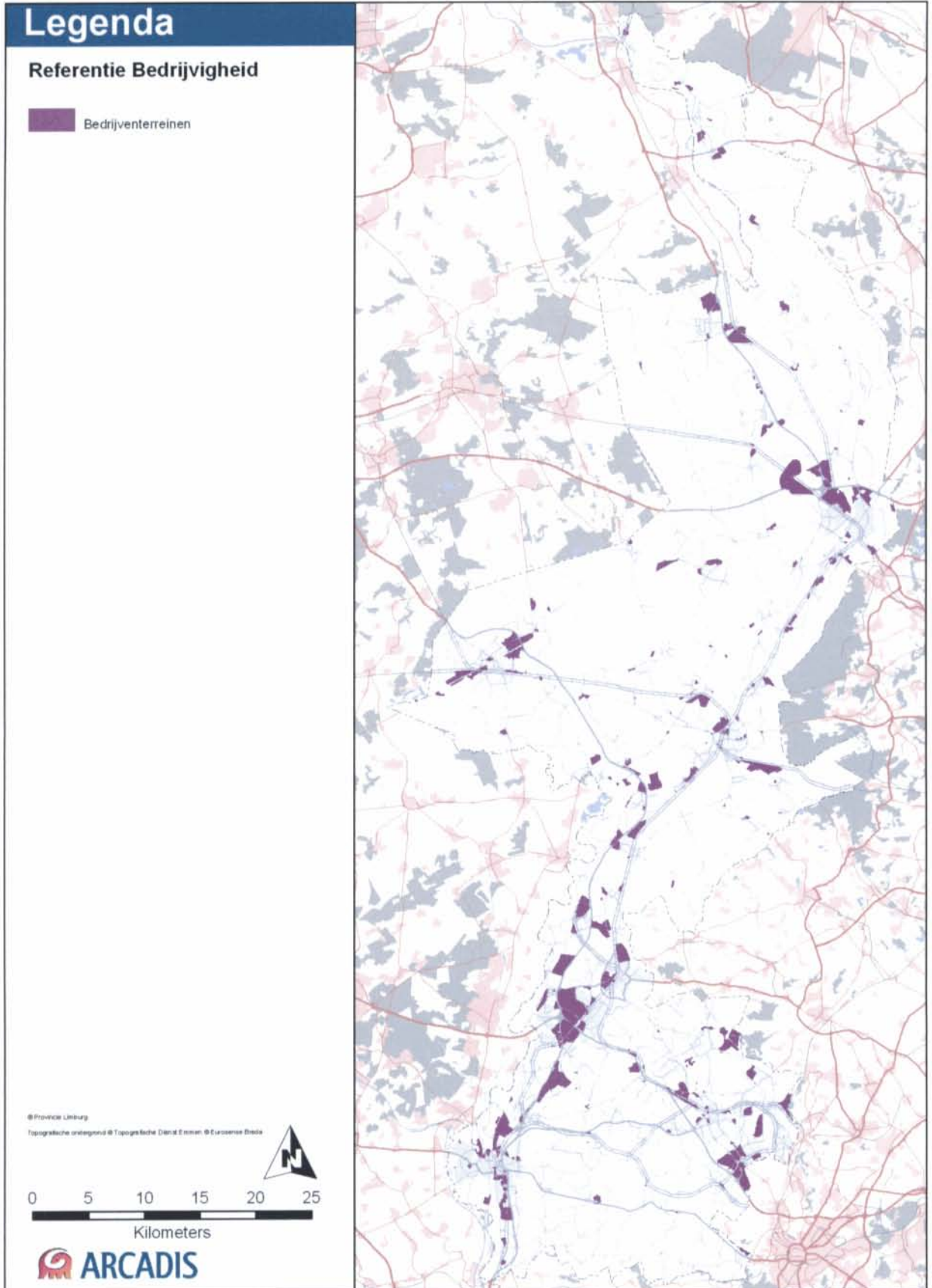
Domein: Economisch		Voorraad: Werk				
Omschrijving attributen						
Attribuut Arbeidsplaatsen		Mate waarin het aantal arbeidsplaatsen als gevolg van het PVVP verandert.				
Effectbeschrijving Voorkeurstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Arbeidsplaatsen	De maatregelen aan het wegennet die in het kader van de netwerkvisie wegen plaatsvinden, hebben tot gevolg dat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen verbeterd (zie ook factsheet 4.3 Bedrijvigheid). Dit geeft een positieve impuls aan het economische vestigingsklimaat van de provincie Limburg. Naar verwachting zal hierdoor het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie stijgen (+).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Arbeidsplaatsen	Met name de uitbreiding van het light-railconcept op de verbindingen Maastricht-Sittard en Sittard-Heerlen, zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Zuid Limburg (zie ook factsheet 4.3 Bedrijvigheid). Dit geeft een positieve impuls aan het economische vestigingsklimaat van deze terreinen. Naar verwachting zal hierdoor het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie Limburg stijgen (+).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Arbeidsplaatsen	Met de invoering van het kwaliteitsnet wegen, spoor en water wordt de ontsluiting van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg verbeterd. Dit geeft een positieve impuls aan het economische vestigingsklimaat van de provincie Limburg. Naar verwachting zal hierdoor het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie stijgen (+).				
Langzaam verkeer	Attribuut Arbeidsplaatsen	De maatregelen aan het fietsnetwerk zullen weinig invloed hebben op het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie Limburg (0).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Arbeidsplaatsen	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement hebben tot doel de beschikbare vervoersnetwerken efficiënter, effectiever en beter gespreid te gebruiken. Deze maatregelen hebben mede tot gevolg dat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg in stand wordt gehouden of verbeterd. Dit geeft een positieve impuls aan het economische vestigingsklimaat van de provincie Limburg. Naar verwachting zal hierdoor het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie stijgen (+).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Werk.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Arbeidsplaatsen	+	+	+	0	+	



Domein: Economisch		Voorraad: Werk				
Omschrijving attributen						
Attribuut Arbeidsplaatsen		Mate waarin het aantal arbeidsplaatsen als gevolg van het PVVP verandert.				
Effectbeschrijving Terugvalstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Arbeidsplaatsen	De maatregelen aan het wegennet die in het kader van de netwerkvisie wegen plaatsvinden, hebben tot gevolg dat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen verbeterd (zie ook factsheet 4.3 Bedrijvigheid). Dit geeft een positieve impuls aan het economische vestigingsklimaat van de provincie Limburg. Naar verwachting zal hierdoor het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie stijgen (+). Deze stijging zal echter kleiner zijn dan bij de voorkeurstategie.				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Arbeidsplaatsen	In de terugvalstrategie zijn er geen maatregelen aan het Openbaar Vervoernetwerk voorzien. Er is dan ook geen effect op het aantal arbeidsplaatsen (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Arbeidsplaatsen	Met de beperkte invoering van het kwaliteitsnet wegen, wordt de ontsluiting van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg verbeterd. Deze verbetering is echter marginaal en heeft waarschijnlijk weinig invloed op het economische vestigingsklimaat in de provincie Limburg. De invloed op het aantal arbeidsplaatsen wordt daarom neutraal beoordeeld (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Arbeidsplaatsen	De maatregelen aan het fietsnetwerk zullen weinig invloed hebben op het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie Limburg (0).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Arbeidsplaatsen	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement hebben tot doel om de mobiliteit bij en rond bedrijventerreinen te optimaliseren (parkmanagement). Deze maatregelen hebben mede tot gevolg dat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg in stand wordt gehouden of verbeterd. Dit geeft een positieve impuls aan het economische vestigingsklimaat van de provincie Limburg. Naar verwachting zal hierdoor het aantal arbeidsplaatsen binnen de provincie stijgen (+). De effecten zullen echter kleiner zijn dan bij de voorkeurstategie				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Werk.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Terugvalstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Arbeidsplaatsen	+	0	0	0	+	

4.3

FACTSHEET BEDRIJVIGHEID



<i>Domein: Economisch</i>	<i>Voorraad: Bedrijvigheid</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Economische bedrijvigheid binnen de Provincie Limburg
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nota Ruimte</li> <li>▪ Ontwerp-POL 2006</li> </ul>

#### Beschrijving Huidige situatie

Begin 2006 telt de provincie Limburg ruim 300 bedrijventerreinen en dienstenterreinen, bij elkaar ongeveer 6.500 ha groot. Deze terreinen bieden huisvesting aan ruim 6.000 vooral grotere en middelgrote bedrijven. Veel kleinere bedrijven zijn gesitueerd in binnensteden of woongebieden. De laatste jaren is het areaal bedrijventerreinen jaarlijks met ongeveer 65 ha uitgebreid.

In de Nota Ruimte [18] zijn Venlo en Zuid-Limburg aangewezen als economische kerngebieden. Venlo heeft ook de status Greenport. Binnen de provincie Limburg zijn in het Ontwerp-POL 2006, 4 belangrijke clusters onderscheiden. Het gaat om de clusters medische technologie (Maastricht), hoogwaardige chemie (Sittard-Geleen), nieuwe energie (Heerlen-Kerkrade) en agro-food/nutrition (Venlo). Naast deze clusters heeft de provincie een sterke logistieke en toeristische sector.

Bij Venlo en Born (Sittard-Geleen) bevinden zich logistieke knooppunten waar multimodale overslaglocaties zijn gesitueerd (water, spoor, weg).

#### Beschrijving Autonome ontwikkeling

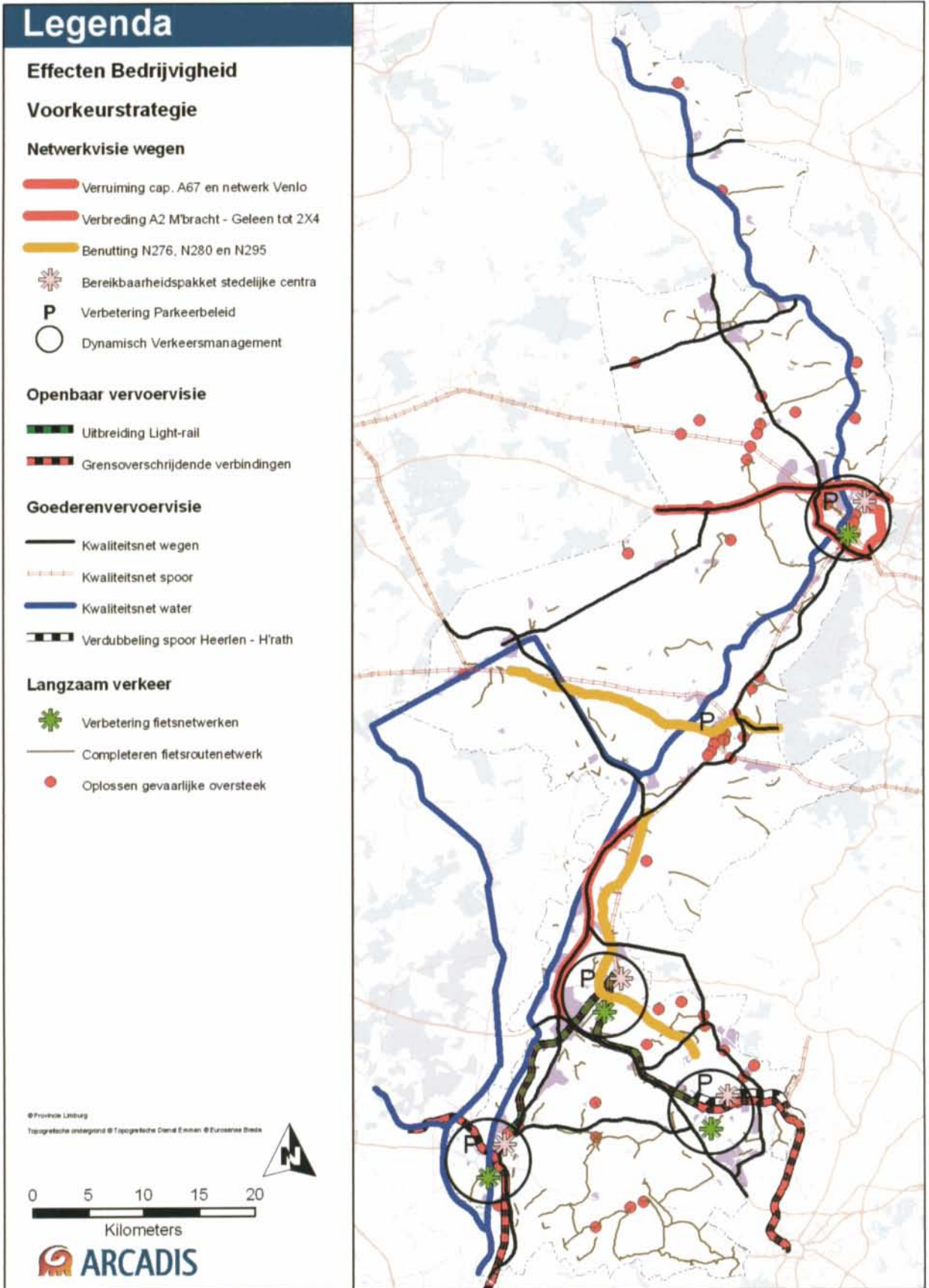
Door de gezamenlijke planbureaus (CPB, MNP, SCP, RPB) zijn 4 lange termijn toekomstscenario's ontwikkeld. Drie van de vier lange termijn scenario's laten van 2010 naar 2020 nog een lichte groei van de bedrijventerreinenbehoefte zien, daarna daalt de behoefte aan areaal. De kennisintensieve bedrijvigheid vraagt minder ruimte, maar wel van hoge kwaliteit. Voor belangrijke sectoren als de logistiek blijft ruimte wel wezenlijk.

De planningsopgave voor nieuwe terreinen wordt door de provincie Limburg vastgelegd in een Programma Werklocaties. Streven is om steeds voldoende restcapaciteit ter beschikking te hebben, in verband met de lange tijd voor ontwikkeling van nieuwe werklocaties of uitbreiding van bestaande locaties. Als geconstateerd wordt dat bijstelling van de planningsopgave nodig is, past de Provincie het Programma Werklocaties aan.

In het Ontwerp-POL 2006 geeft de Provincie Limburg aan dat een goede bereikbaarheid met auto, openbaar vervoer en fiets belangrijk is voor het economische vestigingsklimaat en de ontwikkeling van nieuwe terreinen.

#### Aandachtspunten effectbepaling

- Een goede bereikbaarheid met auto, openbaar vervoer en fiets is van belang voor het economische vestigingsklimaat en de ontwikkeling van nieuwe terreinen






Domein: Economisch		Voorraad: Bedrijvigheid				
Omschrijving attributen						
Attribuut Economische bijdrage		Toename aan bedrijvigheid als gevolg van PVVP				
Effectbeschrijving Voorkeurstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Economische bijdrage	De maatregelen aan het wegennet die in het kader van de netwerkvisie wegen plaatsvinden, hebben tot gevolg dat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen verbeterd. Dit heeft een positief effect op de bedrijvigheid (+). De 4 clustergebieden die in het Ontwerp-POL 2006 zijn aangegeven, profiteren van de maatregelen zoals deze in de Netwerkvisie wegen zijn opgenomen. De verruiming van de capaciteit van de A67 en het wegennetwerk rond Venlo stimuleert daarnaast de ontwikkeling van Greenport Venlo.				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Economische bijdrage	De uitbreiding van het light-railconcept op de verbindingen Maastricht-Sittard en Sittard-Heerlen, zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Zuid Limburg. De verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen zorgen er voor dat de terreinen ook beter bereikbaar worden voor België en Duitsland. De invloed van de Openbaar Vervoervisie op de bedrijvigheid wordt positief beoordeeld (+).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Economische bijdrage	Met de invoering van het kwaliteitsnet wegen, spoor en water wordt de ontsluiting van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg verbeterd. Dit heeft een positief effect op de bedrijvigheid in de provincie Limburg (+).				
Langzaam verkeer	Attribuut Economische bijdrage	De maatregelen aan het fietsnetwerk zullen weinig invloed hebben op de bedrijvigheid binnen de provincie Limburg (0). Wel worden de bedrijventerreinen beter bereikbaar per fiets.				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Economische bijdrage	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement hebben tot doel de beschikbare vervoersnetwerken efficiënter, effectiever en beter gespreid te gebruiken. Deze maatregelen hebben mede tot gevolg dat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg in stand wordt gehouden of verbeterd. Dit heeft een positief effect op de bedrijvigheid in de provincie Limburg (+).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Bedrijvigheid.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Economische bijdrage	+	+	+	0	+	

## Legenda

### Effecten Bedrijvigheid

### Terugvalstrategie

### Netwerkvisie wegen

-  Verbreding A2 M'bracht - Geleen tot 2X3
-  Beperkte benutting N276, N280 en N295
-  Maaskruisend verkeer Maastricht
- P** Verbetering Parkeerbeleid

### Openbaar vervoervisie

Geen maatregelen

### Goederenvervoervisie

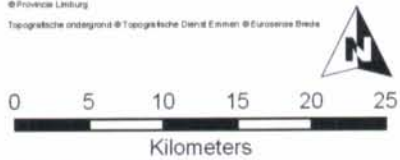
 Kwaliteitsnet wegen

### Langzaam verkeer

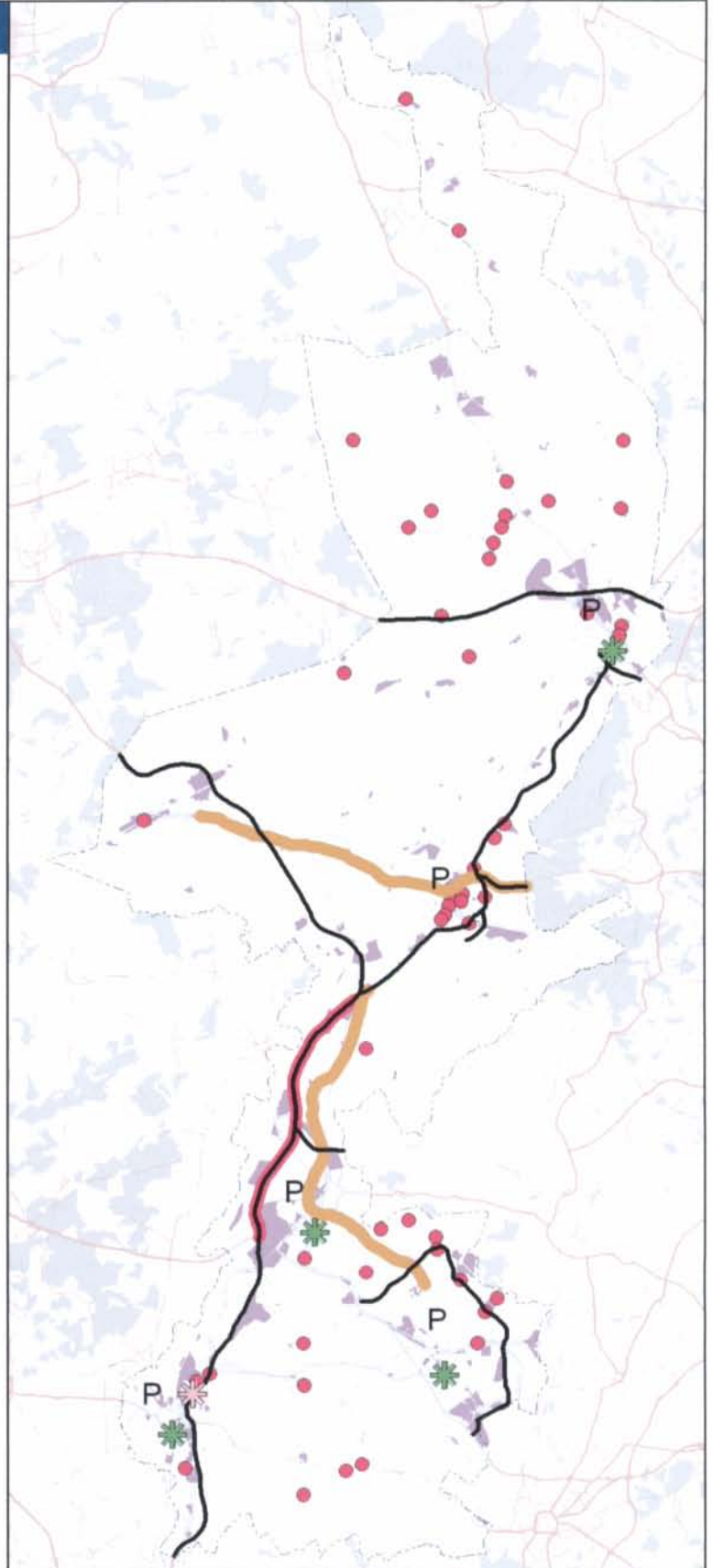
-  Promotie fietsgebruik 4 grote steden
-  Oplossen gevaarlijke oversteek


© Provincie Limburg

Topografische ondergrond © Topografische Dienst Emmen © Eurosense Beheer



 **ARCADIS**



Domein: Economisch		Voorraad: Bedrijvigheid				
Omschrijving attributen						
Attribuut Economische bijdrage		Toename aan bedrijvigheid als gevolg van PVVP				
Effectbeschrijving Terugvalstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Economische bijdrage	De maatregelen aan het wegennet die in het kader van de netwerkvisie wegen plaatsvinden, hebben tot gevolg dat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen verbeterd. Dit heeft een positief effect op de bedrijvigheid (+). Dit effect is echter kleiner dan bij de voorkeurstrategie. De clustergebieden medische technologie (Maastricht), hoogwaardige chemie (Sittard-Geleen) en nieuwe energie (Heerlen-Kerkrade) profiteren van de verbreding van de A2 Maasbracht-Geleen en de benuttingsmaatregelen op de N276, N280 en N295.				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Economische bijdrage	In de terugvalstrategie zijn er geen maatregelen aan het Openbaar Vervoernetwerk voorzien. Er is dan ook geen effect op de bedrijvigheid in de provincie Limburg (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Economische bijdrage	Met de invoering van het beperkte kwaliteitsnet wegen, wordt de ontsluiting van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg verbeterd. Deze verbetering is echter marginaal en heeft waarschijnlijk weinig invloed op de bedrijvigheid in de provincie Limburg (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Economische bijdrage	De maatregelen aan het fietsnetwerk zullen weinig invloed hebben op de bedrijvigheid binnen de provincie Limburg (0).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Economische bijdrage	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement hebben tot doel om de mobiliteit bij en rond bedrijventerreinen te optimaliseren (parkmanagement). Deze maatregelen hebben mede tot gevolg dat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de provincie Limburg in stand wordt gehouden of verbeterd. Dit heeft een positief effect op de bedrijvigheid in de provincie Limburg (+). De effecten zullen echter kleiner zijn dan bij de voorkeurstrategie				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Bedrijvigheid.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Terugvalstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Economische bijdrage	+	0	0	0	+	

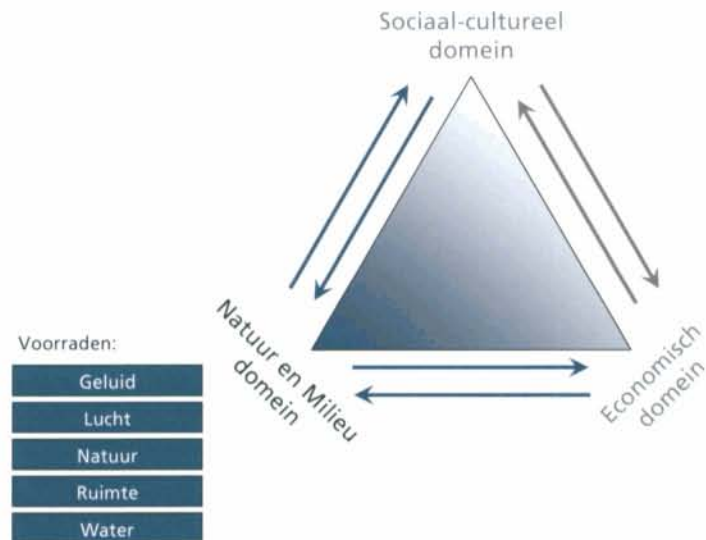
# HOOFDSTUK 5

## Natuur & Milieu domein

In dit hoofdstuk is de duurzaamheids- en milieu-beoordeling opgenomen voor het natuur en milieu domein. In de onderstaande afbeelding staan de voorraden aangegeven die voor het natuur en milieu domein zijn onderzocht.

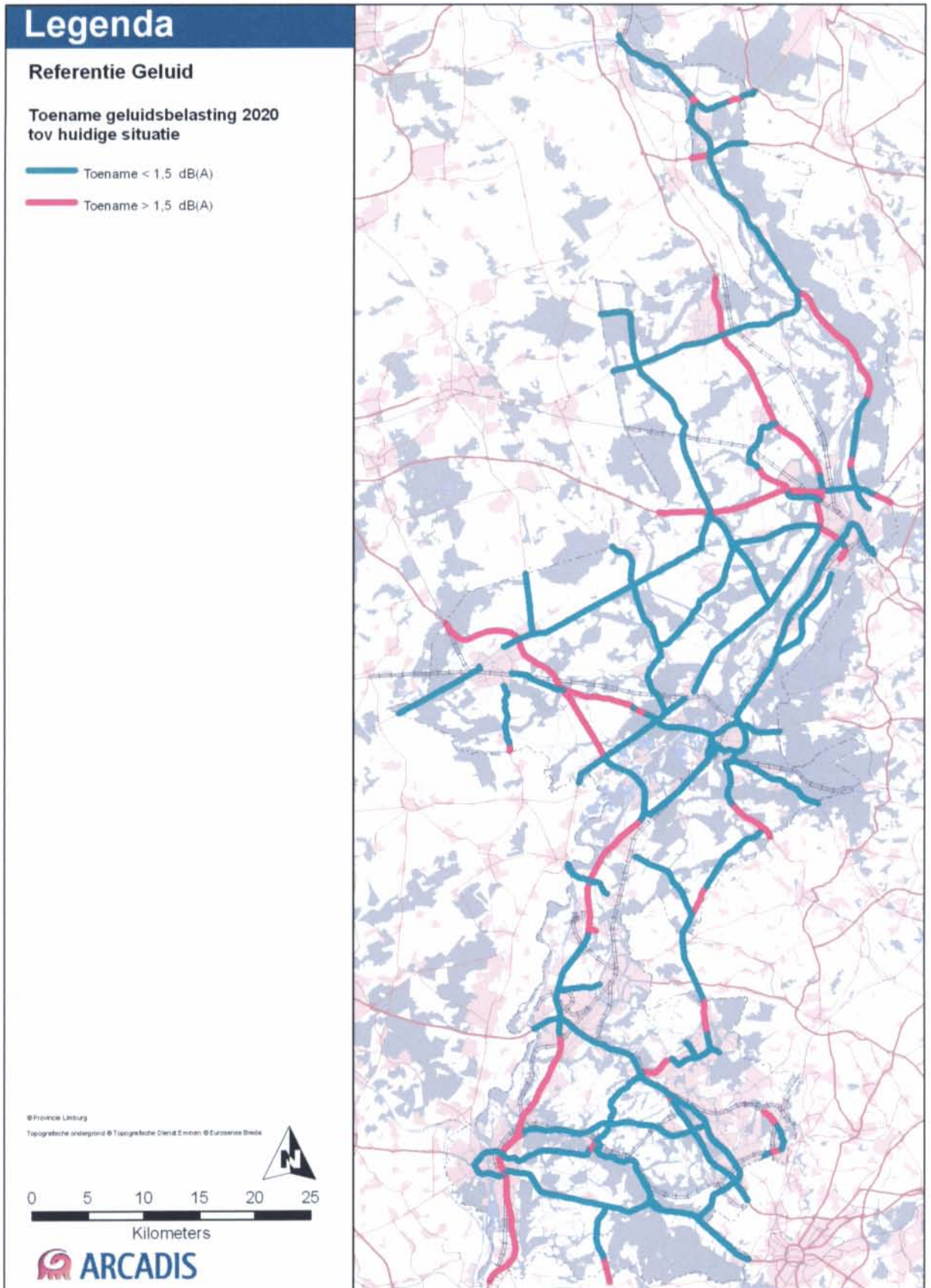
### Afbeelding 5.4

Natuur en milieu domein

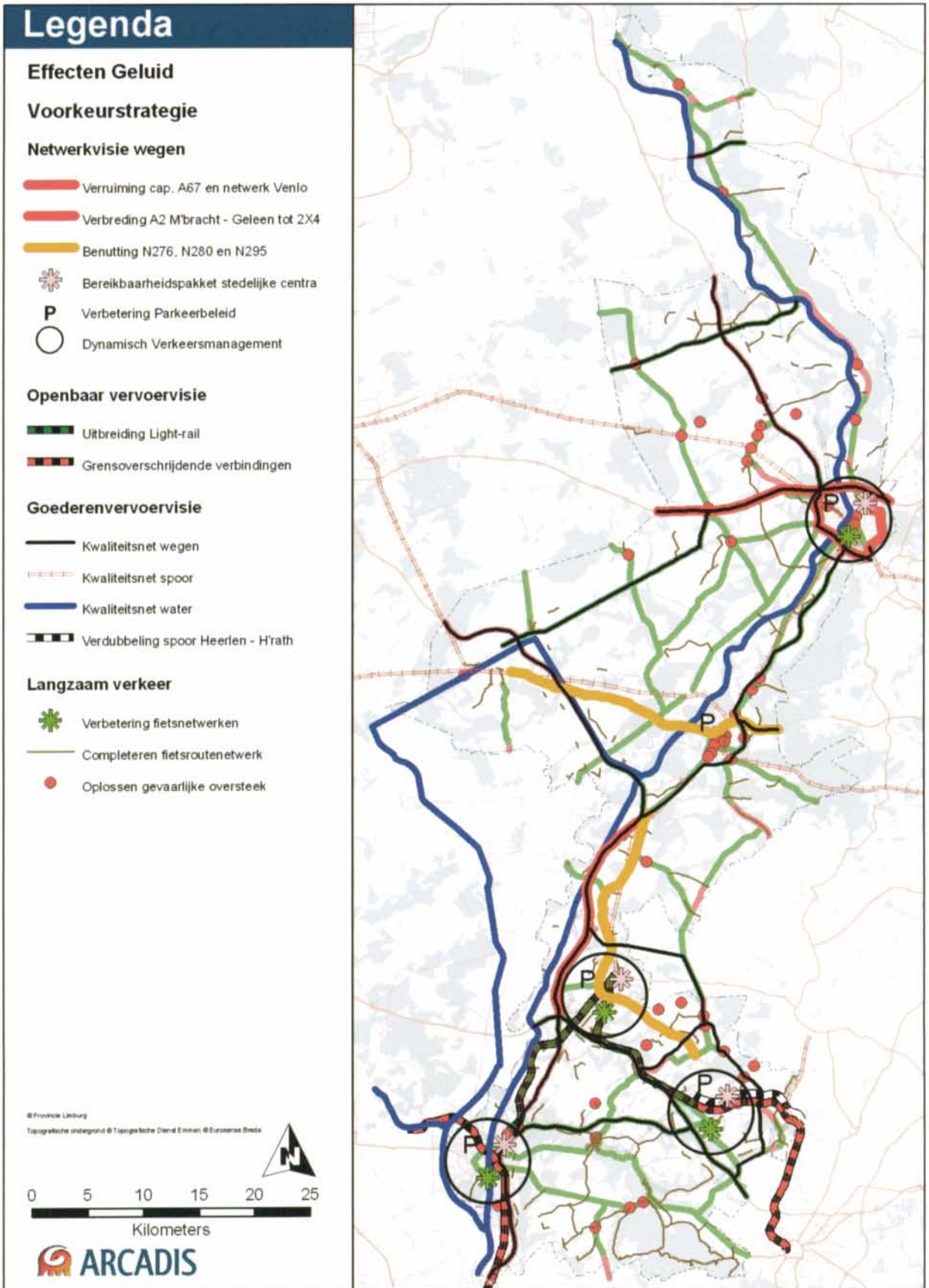


5.1

FACTSHEET GELUID



<i>Domein: Natuur &amp; Milieu</i>	<i>Voorraad: Geluid</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Geheel van geluidbeleving in Limburg.
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Wet geluidhinder</b> Op korte termijn (waarschijnlijk 1 januari 2007) wordt de nieuwe Wet geluidhinder van kracht. Een fundamentele wijziging zal mogelijk per 1 januari 2008 worden doorgevoerd, waarbij onder andere geluidsproductieplafonds als wettelijk instrument zullen worden ingevoerd. In ieder geval zullen voor alle wegen en spoorwegen van het HWN en RVWN grenswaarden worden gesteld aan de geluidemissie. Binnen deze grenswaarden is de wegbeheerder vrij om aanpassingen aan de weg uit te voeren. Als er wijzigingen aan een (spoor)weg worden aangebracht die leiden tot een toename van de geluidsbelastingen, is een (spoor)wegbeheerder verplicht alle doelmatig maatregelen om de geluidsbelastingen te beperken uit te voeren.</li> </ul>
<b>Beschrijving Huidige situatie en Autonome ontwikkeling</b>	
<p>In de huidige situatie is op tal van plaatsen geluidsoverlast. Door de autonome groei van het verkeer zullen de geluidsbelastingen langs de wegen toenemen. De toename zal niet alleen afhankelijk zijn van de absolute waarde van de toegenomen verkeersintensiteiten, maar tevens van de relatieve bijdrage van het vrachtverkeer hieraan. De groeiverwachting van het internationale vrachtverkeer is beduidend groter dan de verwachting ten aanzien van de algemene verkeersgroei. Dit zal een extra verhoging van de geluidsbelastingen op met name de internationale verbindingen tot gevolg hebben. Indien slechts uit wordt gegaan van de algemene verkeersgroei zullen de geluidsbelastingen langs het HWN gemiddeld toenemen met circa 2 dB toenemen (bij gematigde groei) tot circa 3 dB(A) (bij hogere groei). Voor de RVWN is er slechts een klein verschil in de verkeersgroei in het scenario's gematigde groei en hogere groei. Ten aanzien van de geluidsbelastingen is het dan niet zinvol een onderscheid tussen de beide scenario's aan te houden. De geluidsbelastingen langs de RVWN nemen beperkt toe met circa 0,5 dB(A). Uiteraard kunnen langs specifieke wegen lokale effecten optreden die in positieve of negatieve zin afwijken van de algemene trend.</p> <p>Wanneer wegen fysiek worden gereconstrueerd dient met deze groei rekening te worden gehouden. Bij een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB(A) of meer is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er dient dan te worden onderzocht hoe deze toename te niet kan worden gedaan (huidige wet). Na het in werking treden van de gewijzigde wet is de voorkeurswaarde 48 dB(A) of een eerder afgegeven hogere grenswaarde. De betreffende wegen zijn in de nevenstaande kaart weergegeven. Het betreft voornamelijk delen van de A2, de A73 en de N271.</p> <p>In de autonome ontwikkeling is rekening gehouden met de uitvoering van acht "vastgestelde" projecten. Voor zover dit nieuw aan te leggen wegen betreft, zal langs deze wegen sprake zijn van een verslechtering van de geluidssituatie. Er kan echter worden verwacht dat door de nieuwe wegen een verschuiving van verkeersstromen gaat optreden. Dit zal er toe leiden dat langs andere wegen de geluidssituatie zal verbeteren. In het algemeen zullen de projecten een positief effect hebben op de geluidssituatie.</p>	
<b>Aandachtspunten effectbepaling</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verandering van geluidbeleving</li> </ul>	

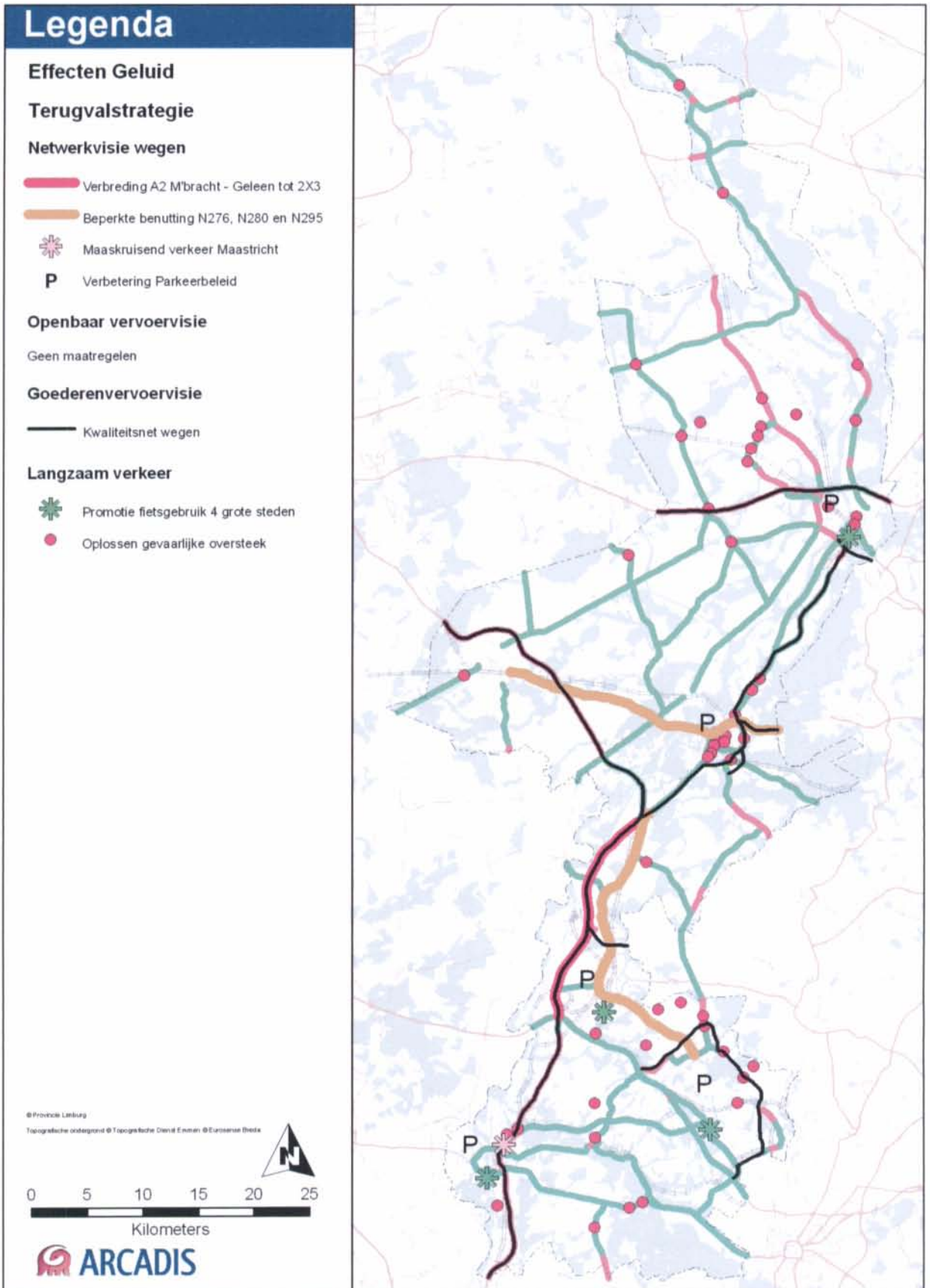


Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Geluid
<b>Omschrijving attributen</b>		
Attribuut Geluidhinder	Mate waarin PVVP geluidhinder veroorzaakt op mens en omgeving.	
<b>Effectbeschrijving Voorkeurstrategie</b>		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Geluidhinder	De maatregelen in de netwerkvisie wegen zullen naar verwachting niet leiden tot grote veranderingen voor de voorraad Geluid. (0)
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Geluidhinder	De verbetering van de kwaliteit van het OV, onder andere door verhoging van de frequentie van spoorverbindingen, lightrail en betere afstemming tussen trein, bus en regiotali, zal een afname van het wegverkeer en van de geluidsbelastingen langs wegen tot gevolg hebben. Een hogere frequentie op spoorverbindingen zal langs de betreffende lijnen hogere geluidsbelastingen tot gevolg hebben. Samen levert dit een neutrale score. (0)
Goederenvervoervisie	Attribuut Geluidhinder	Als gevolg van het concentreren van het goederenvervoer op het kwaliteitsnet zal het aantal vrachtwagens op het RVWN afnemen. Bij gelijkblijvende verkeersintensiteiten zal dit een verbetering van de geluidssituatie tot gevolg hebben. Hetzelfde effect wordt op alle wegen bereikt, als een verschuiving van het goederenvervoer over de weg, naar het water of het spoor kan worden gerealiseerd. (+)
Langzaam verkeer	Attribuut Geluidhinder	Een toename van het belang van het langzame verkeer in de modal split zal voor het binnenstedelijk gebied leiden tot een afname van het verkeersaanbod en voor deze gebieden zal er dus een positief effect zijn op de geluidsbelastingen. (+)
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Geluidhinder	Doel van mobiliteitsmanagement is een efficiënter, effectiever, beter gespreid gebruik van beschikbare vervoersnetwerken en – modaliteiten. Dit zal waarschijnlijk niet leiden tot significante wijziging in de verkeersintensiteiten en er worden dan ook geen grote gevolgen voor de geluidsbelastingen verwacht. (0)

Aandachtspunten voor de vervolfase
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bij aanpassingen aan wegen en bij aanleg van nieuwe wegen dienen in het kader van de nieuwe Wet geluidhinder alle doelmatige maatregelen te worden uitgevoerd. Het begrip “doelmatigheid” zal nog nader worden gedefinieerd. Hiermee wordt slechts een basis vastgelegd waaraan minimaal moet worden voldaan. Uiteraard zijn verdergaande maatregelen mogelijk.</li> </ul>

Samenvatting effecten Voorkeurstrategie					
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management
Attribuut Geluidhinder	0	0	+	+	0





Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Geluid
Omschrijving attributen		
Attribuut Geluidhinder	Mate waarin PVVP geluidhinder veroorzaakt op mens en omgeving.	
Effectbeschrijving Terugvalstrategie		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Geluidhinder	De maatregelen in de netwerkvisie wegen zullen naar verwachting niet leiden tot grote veranderingen voor de voorraad Geluid. (0)
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Geluidhinder	Geen wijzigingen ten opzichte van autonome ontwikkeling (0).
Goederenvervoervisie	Attribuut Geluidhinder	Door de introductie van het kwaliteitsnet zal het aantal vrachtwagens op het RVWN afnemen. Bij gelijkblijvende verkeersintensiteiten zal dit een verbetering van de geluidssituatie tot gevolg hebben (+).
Langzaam verkeer	Attribuut Geluidhinder	Het langzaam verkeer wordt wel gepromoot, maar een daadkrachtige stimulans, zoals in het voorkeursstrategie ontbreekt. De effecten voor geluid worden daarom neutraal beoordeeld (0).
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Geluidhinder	Geen gevolgen voor geluid (0).

#### Aandachtspunten voor de vervolgfase

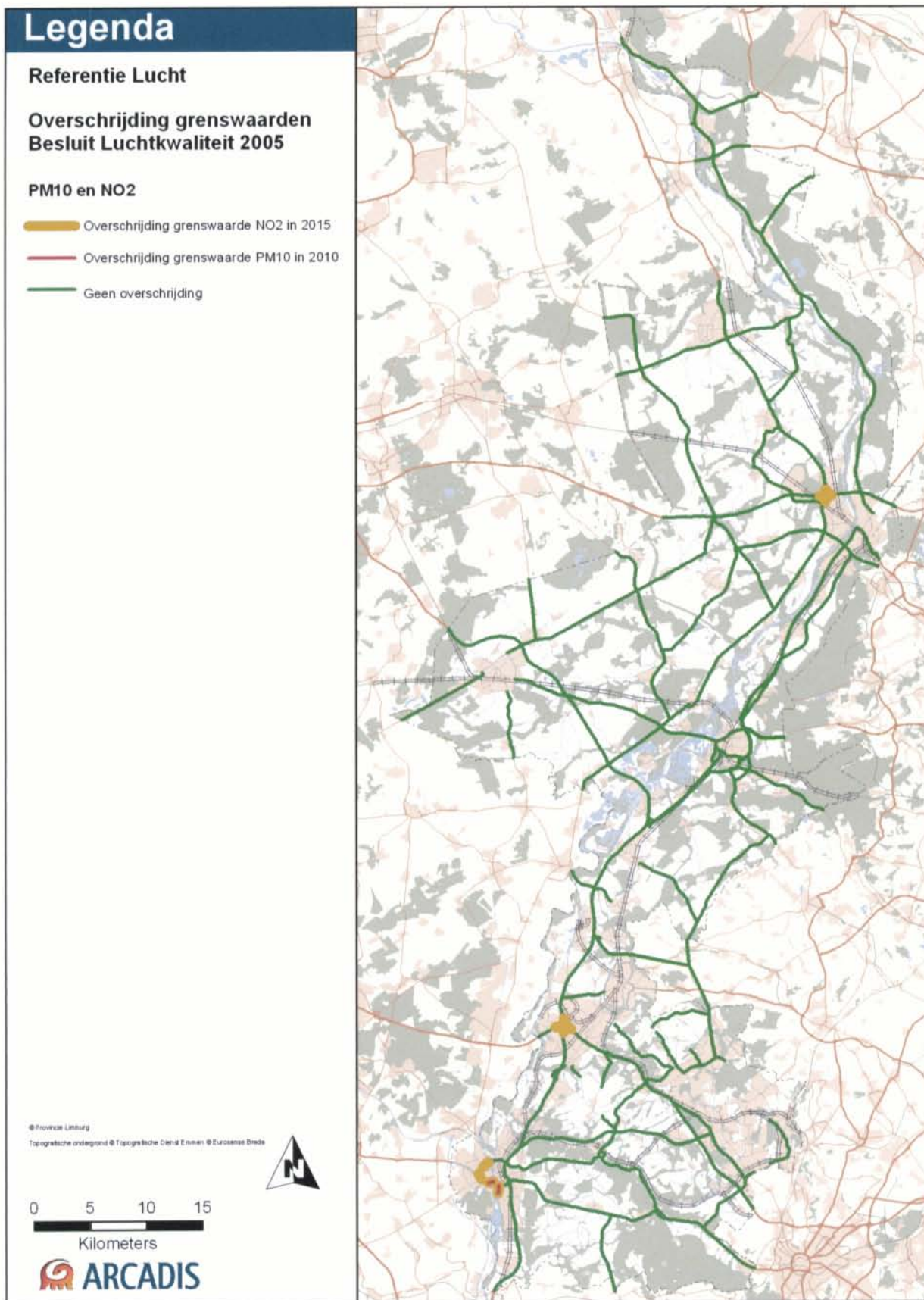
- Bij aanpassingen aan wegen en bij aanleg van nieuwe wegen dienen in het kader van de nieuwe Wet geluidhinder alle doelmatige maatregelen te worden uitgevoerd. Het begrip "doelmatigheid" zal nog nader worden gedefinieerd. Hiermee wordt slechts een basis vastgelegd waaraan minimaal moet worden voldaan. Uiteraard zijn verdergaande maatregelen mogelijk.

#### Samenvatting effecten Terugvalstrategie

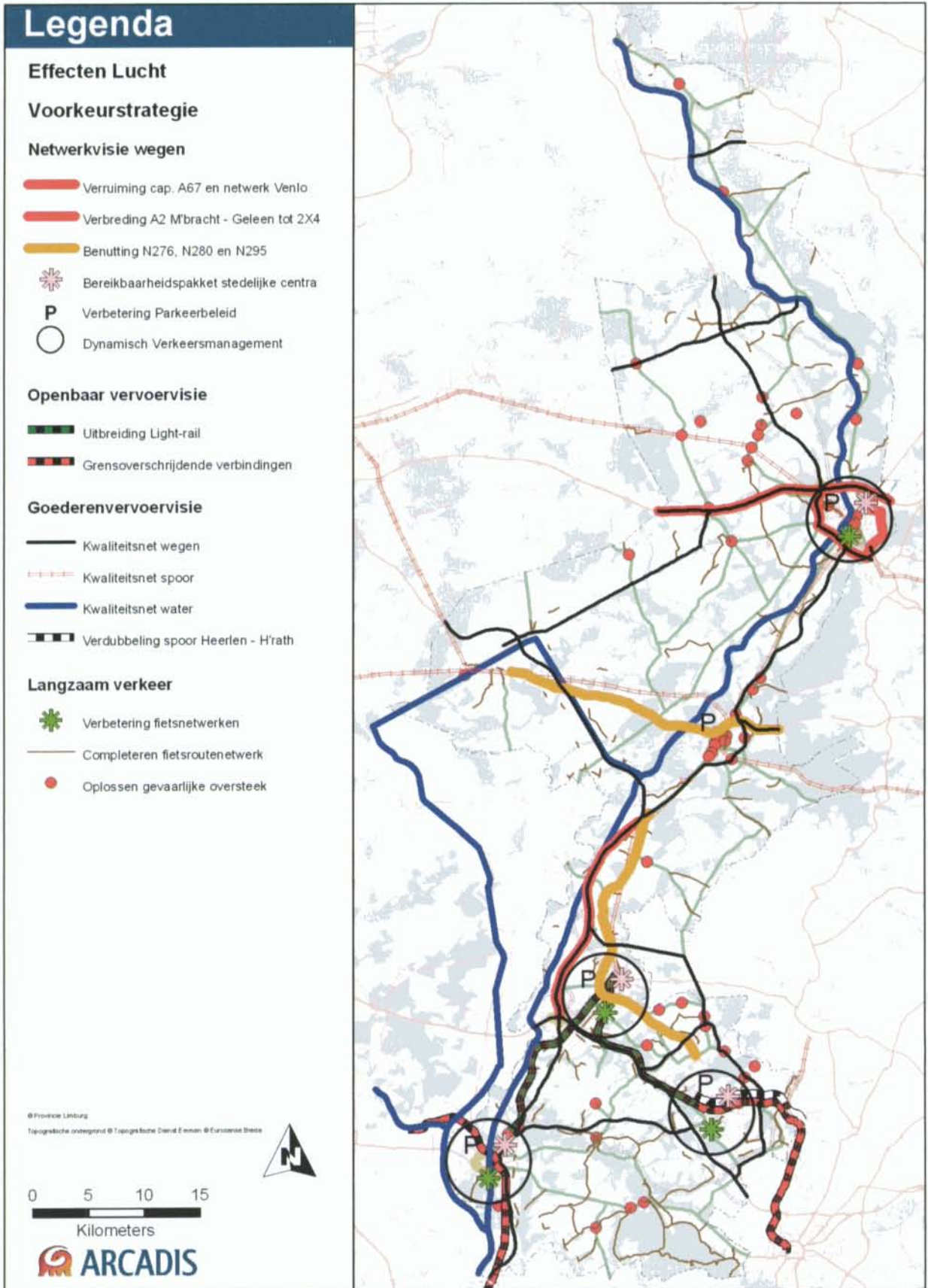
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Geluidhinder	0	0	+	0	0	

5.2

FACTSHEET LUCHT



Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Lucht
<b>Definitie voorraad</b>	Kwaliteit van de lucht	
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nationaal: Besluit luchtkwaliteit 2005</li> <li>▪ Europees: Kaderrichtlijn luchtkwaliteit en dochterrichtlijn en Thematische Strategie Lucht (2007)</li> </ul> Beleid in ontwikkeling: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nationaal: Wet luchtkwaliteit 2007 (in oktober 2006 door de Tweede Kamer aangenomen)</li> <li>▪ Europees: (nieuwe) Richtlijn luchtkwaliteit (2007)</li> </ul>	
<b>Beschrijving Huidige situatie en Autonome ontwikkeling</b>		
<p>In de huidige situatie worden de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK2005) op diverse locaties en langs een aantal wegen overschreden. Het gaat daarbij om zowel doorgaande als lokale wegen. Mede als gevolg van deze overschrijdingen komt de besluitvorming over grote ruimtelijk-economische projecten in het gedrang. Deze huidige situatie is niet in beeld gebracht.</p> <p>Naar de toekomst toe is er sprake van diverse ontwikkelingen die rechtstreeks van invloed zijn op de luchtkwaliteit. Enerzijds gaat het om de autonome groei van het wegverkeer. Deze kwantitatieve groei heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit. Anderzijds worden de komende jaren steeds strengere eisen gesteld aan de emissie per voertuig (denk aan de Euronormen), waardoor het negatieve effect van de groei van het wegverkeer vergaand wordt gecompenseerd. Daarnaast worden maatregelen genomen die de verspreiding van luchtverontreiniging door verkeer zullen beperken. In aanvulling hierop worden maatregelen doorgevoerd voor andere bronnen, die moeten leiden tot een beperking van de uitstoot van luchtverontreiniging.</p> <p>Om de bestaande luchtkwaliteitsknelpunten sneller aan te pakken en het doorgaan van plannen en projecten beter mogelijk te maken, ontwikkelt het Rijk samen met provincies en gemeenten het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Limburg neemt hieraan deel met een eigen programma, waarin maatregelen (generieke maatregelen op nationaal en regionaal niveau en lokale maatregelen) en de grote projecten in een balans worden gepresenteerd.</p> <p>Wat betreft maatregelen wordt in het NSL ingezet op een uitgebreid pakket, het zogenaamde "beleidsrijk" maatregelenscenario. In het kader van het NSL is thans een voorlopige doorrekening van dit scenario beschikbaar met de speciaal voor het NSL ontwikkelde "saneringstool" (weliswaar nog niet de definitieve versie van de tool). Uit de voorlopige doorrekening van dit pakket, aangevuld met enkele regionale maatregelen uit provinciaal beleid (met name de nieuwe OV-concessie) blijkt dat er in Limburg op het hoofdwegennet in 2010 voor fijn stof (PM10) geen knelpunten meer zijn en dat er in 2015 voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wel nog enkele knelpunten zijn, met name bij de knooppunten Zaarderheiken (Venlo) en Kerensheide (Sittard-Geleen). In totaal gaat het om ongeveer 1.000 meter weglengte. Op het onderliggende wegennet resteren in 2010 voor PM10 nog knelpunten met een totale weglengte van ongeveer 250 meter, die deels met lokale maatregelen kunnen worden opgelost in 2011. Voor NO<sub>2</sub> resteren in 2015 nog knelpunten met een totale weglengte van ongeveer 600 meter. Deze knelpunten worden door extra lokale maatregelen gereduceerd tot een totale weglengte van ongeveer 230 meter.</p> <p>Nota Bene: In de berekeningen is rekening gehouden met de maatregelen uit het PVVP voor verkeers- en mobiliteitsmanagement. In het totaal dragen deze maatregelen voor slechts enkele procenten bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de provincie Limburg. Feitelijk behoren de maatregelen niet tot de autonome ontwikkeling. Vooruitlopend op het PVVP zijn deze maatregelen echter al wel in de berekeningen van de Provincie Limburg opgenomen.</p>		
<b>Aandachtspunten effectbepaling</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Overschrijdingen PM10 (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde) en NO<sub>2</sub> (jaargemiddelde)</li> </ul>		



Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Lucht				
Omschrijving attributen						
Attribuut Luchtkwaliteit		Mate van overschrijdingen van Besluit Luchtkwaliteit 2005				
Effectbeschrijving Voorkeurstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Luchtkwaliteit	De voorgestelde maatregelen hebben twee effecten tot gevolg. Enerzijds zal er sprake zijn van een capaciteitstoename, waardoor een toename van de intensiteiten op de betreffende wegen ten opzichte van de autonome situatie kan worden verwacht. Anderzijds zal de doorstroming worden verbeterd, zoals blijkt uit het bereikbaarheidsonderzoek. Er is dus een negatief en een positief effect. Verwacht wordt dat het netto effect positief zal zijn (+).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Luchtkwaliteit	De verbetering van de kwaliteit van het OV, onder andere door verhoging van de frequentie van spoorverbindingen, lightrail en betere afstemming tussen trein, bus en regiotaxi, zal een afname van het wegverkeer en mogelijk een betere doorstroming tot gevolg hebben. Daarmede wordt een verbetering van de luchtkwaliteit bereikt (+).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Luchtkwaliteit	De maatregelen in het kader van de verbetering van het goederen vervoer zullen tot minder vrachtverkeer op de weg en mogelijk tot een minder congestie leiden. Beide aspecten zijn goed voor de luchtkwaliteit. Wel zal door de verschuiving van een deel van het vervoer van de weg naar het water, de emissie van de scheepvaart toenemen. Over het geheel wordt er een positief effect op de luchtkwaliteit verwacht (+).				
Langzaam verkeer	Attribuut Luchtkwaliteit	Een toename van het belang van het langzame verkeer in de modal split zal voor binnenstedelijk gebied leiden tot een afname van het verkeersaanbod en voor deze gebieden zal er dus een positief effect zijn op de luchtkwaliteit (+).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Luchtkwaliteit	Doel van mobiliteitsmanagement is een efficiënter, effectiever, beter gespreid gebruik van beschikbare vervoersnetwerken en – modaliteiten. Dit zal waarschijnlijk niet leiden tot significante wijziging in de verkeersintensiteiten, maar wel voor een betere doorstroming met name tijdens de ochtend en avondspits. Er zullen dan lagere concentraties schadelijke stoffen optreden. Deze bijdrage is echter al verrekend in de autonome ontwikkeling. Het effect is daarmee neutraal (0)				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>In het algemeen zal de voorkeurstrategie leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aanvullende maatregelen zijn wellicht niet nodig vanuit het wettelijk kader, maar kunnen uiteraard een verdere verbetering bereiken.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Luchtkwaliteit	+	+	+	+	0	

# Legenda

## Effecten Lucht

## Terugvalstrategie

## Netwerkvisie wegen

 Verbreding A2 M'bracht - Geleen tot 2X3

 Beperkte benutting N276, N280 en N295



Maaskruisend verkeer Maastricht



Verbetering Parkeerbeleid

## Openbaar vervoervisie

Geen maatregelen

## Goederenvervoervisie

 Kwaliteitsnet wegen

## Langzaam verkeer



Promotie fietsgebruik 4 grote steden



Oplossen gevaarlijke oversteek

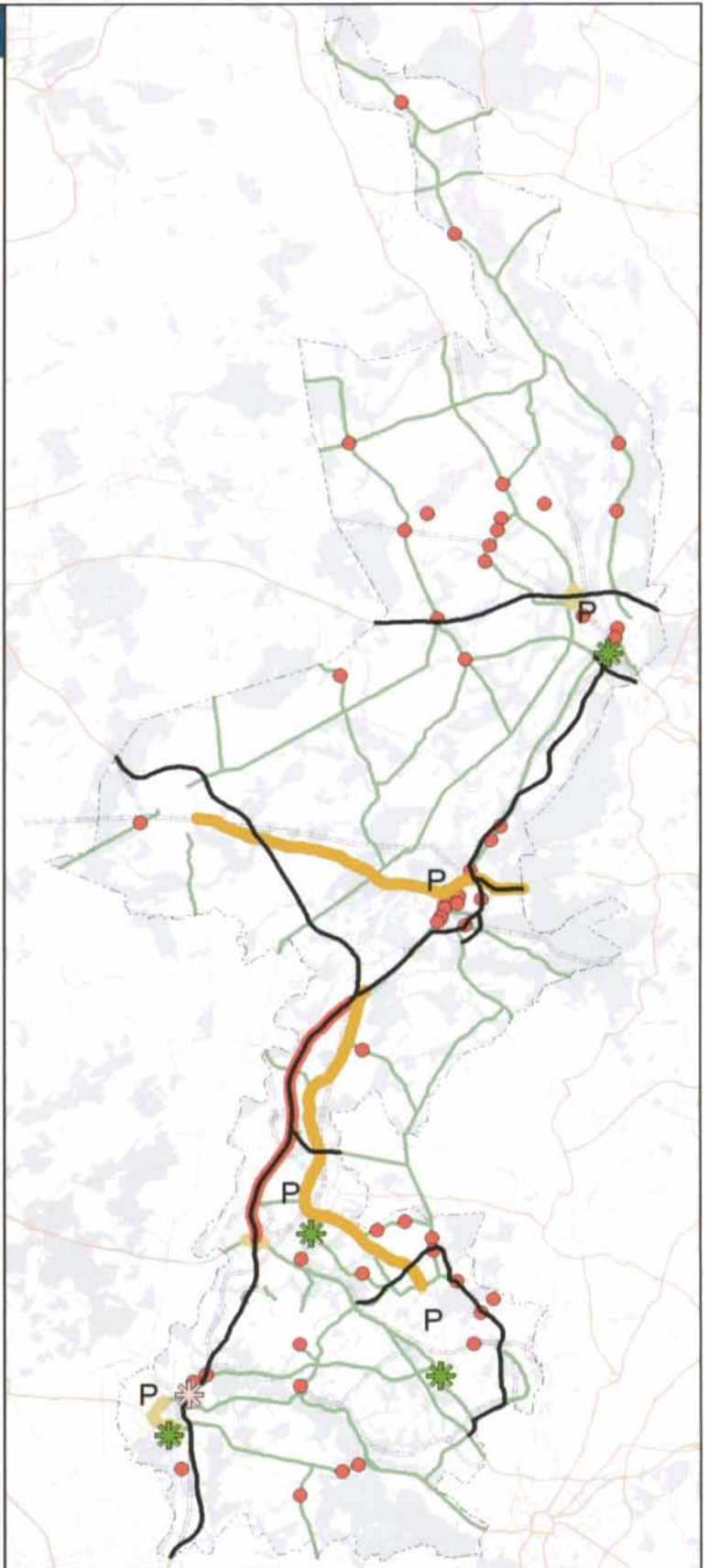
© Provincie Limburg

Topografische ondergrond © Topografische Dienst Eindhoven © Eurosteele Breda



0 5 10 15

Kilometers

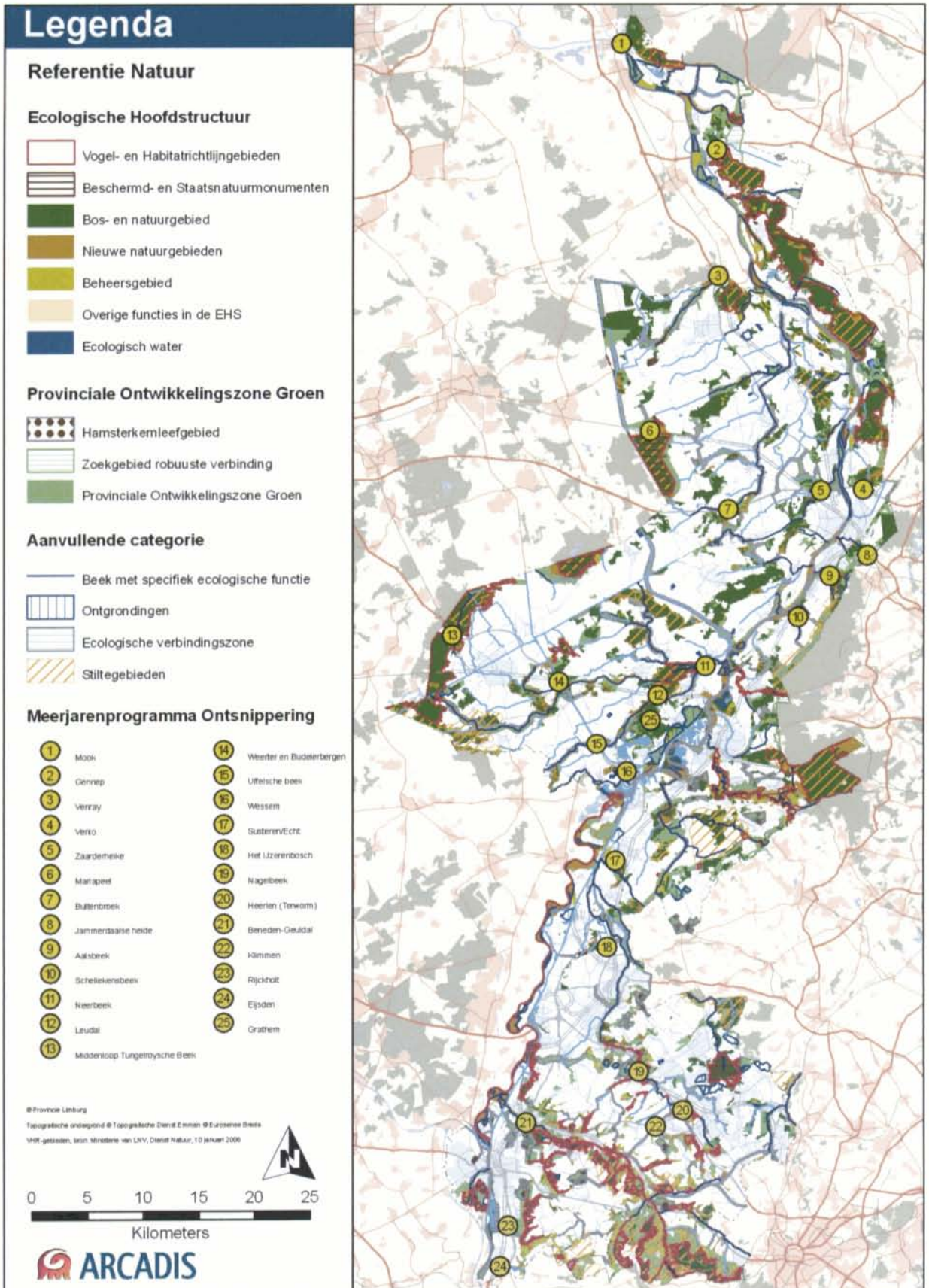


Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Lucht
Omschrijving attributen		
Attribuut Luchtkwaliteit	Mate van overschrijdingen van Besluit Luchtkwaliteit 2005	
Effectbeschrijving Terugvalstrategie		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Luchtkwaliteit	Ten opzichte van het voorkeursstrategie zal er een mindere grote verbetering van de doorstroming worden gerealiseerd. Er zal nog wel een positief effect optreden, maar dit zal ook kleiner zijn. (+)
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Luchtkwaliteit	Geen wijzigingen ten opzichte van autonome ontwikkeling. Effecten ten opzichte van de referentie treden dan ook niet op. (0)
Goederenvervoervisie	Attribuut Luchtkwaliteit	Er zal wel een verschuiving van het vrachtverkeer optreden vanaf het RVWN naar het HWN, maar er zullen niet minder vrachtwagens gaan rijden. Het netto resultaat op provinciale schaal zal beperkt zijn. (0) Lokaal kunnen er wel verbeteringen en verslechtingen optreden.
Langzaam verkeer	Attribuut Luchtkwaliteit	Het langzaam verkeer wordt wel gepromoot, maar een daadkrachtige stimulans, zoals in het voorkeursstrategie ontbreekt. Effecten op het gebied van lucht zijn niet te verwachten. (0)
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Luchtkwaliteit	In de referentiesituatie is een bijdrage van mobiliteitsmanagement opgenomen. In de terugvalstrategie worden de maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement echter niet uitgevoerd. Het effect is daarom ten opzichte van de referentie ongunstig (-)

**Aandachtspunten voor de vervolgfase**

- In het algemeen zal de terugvalstrategie leiden tot een lichte verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aanvullende maatregelen zijn wellicht niet nodig vanuit het wettelijk kader, maar kunnen uiteraard een verdere verbetering bereiken.

Samenvatting effecten Terugvalstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederenvervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteitsmanagement	
Attribuut Luchtkwaliteit	+	0	0	0	-	



Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Natuur
Definitie voorraad	Regionale diversiteit en kwaliteit van ecosystemen (attribuut natuurgebieden) en soorten (attribuut flora en fauna) in hun onderlinge samenhang	
Relevant beleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ POL aanvulling EHS (2006)</li> <li>▪ Natura 2000 / Vogel- en Habitatrichtlijngebieden</li> <li>▪ Flora- en faunawet (2002)</li> <li>▪ Landelijk en provinciaal soortenbeleid</li> <li>▪ Meerjarenprogramma Ontsnippering (2004)</li> </ul>	

### Beschrijving Huidige situatie

#### Natuurgebieden

De grotere en kwalitatief waardevolle bos- en natuurgebieden in Limburg zijn begrensd als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en daarmee planologisch beschermd. Daarnaast zijn ecologische verbindingen gelokaliseerd en deels gerealiseerd om natuurgebieden – of beter planten- en dierpopulaties - uit hun isolement te halen.

Om de gevarieerde natuur in Europa te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het communautaire beleid van de Unie voor behoud en herstel van biodiversiteit. Het netwerk omvat alle gebieden die beschermd zijn op grond van de Europese Vogelrichtlijn (1979) en de Europese Habitatrichtlijn (1992). In Limburg liggen een groot aantal Natura 2000 gebieden, waaronder de Maasduinen, Meinweg, De Peel, Grensmaas, Brunssummerheide, Geleendal en Geuldal.

#### Flora en fauna

Limburg staat bekend om de soortenrijke flora en fauna. Het gaat daarbij om kenmerkende soorten van hoogvenen, heiden, beken, rivieren en kleinschalige landschappen. De verschillende landschappelijke regio's (heuvelland, Maasdal, Peelgebieden en zandgronden) hebben elk een eigen palet aan soorten.

### Beschrijving Autonome ontwikkeling

De veelheid aan spoor- en autowegen en kanalen in de provincie Limburg hebben tot versnippering geleid van bestaande natuurgebieden. De rijksoverheid heeft beleid ontwikkeld om de belangrijkste barrières op te heffen (Meerjarenprogramma Ontsnippering, 2004) voor zover het gaat om rijksinfrastructuur. Het gaat daarbij om aanleg van ecoducten, faunatunnels, fauna-uitstapplaatsen en dergelijke. In totaal zijn 24 knelpunten geïdentificeerd die in 2018 opgelost dienen te zijn.

De realisatie van nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingzones binnen de EHS zal in de komende twee decennia tot uitvoer worden gebracht. Het realisatiekader vormt het Stimuleringsplan Limburg waarin de natuurdoelen worden gespecificeerd en gekwantificeerd. Een aparte categorie vormt de Robuuste verbindingzones die als aanvulling op de EHS zijn begrensd.

In 2007 zal voor elk afzonderlijk Natura 2000 gebied een Beheerplan opgesteld moeten worden. Hierin wordt niet alleen getoetst hoe de natuurdoelen zich verhouden met het huidige terreingebruik, maar zullen ook maatregelen worden voorgesteld om de specifieke instandhoudingsdoelen te halen. Dit zal leiden tot substantiële versterking van deze natuurgebieden.

Daarnaast worden de komende jaren voor diverse bedreigde Limburgse aandachtsoorten (bijvoorbeeld Vroedmeesterpad) specifieke beschermingsmaatregelen getroffen om hun voortbestaan te garanderen.

Tenslotte worden in het kader van Reconstructie en Landinrichting diverse beekherstel- en antiverdrogingsprojecten uitgevoerd. Hierdoor zullen de natte ecosystemen in Limburg versterkt worden.

### Aandachtspunten effectbepaling

- Bescherming Natura 2000 gebieden cq. Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (*Voortoets / Habitattoets in relatie tot instandhoudingsdoelstellingen*);
- Bescherming EHS-gebieden (*Nee, tenzij beginse!*);
- Bescherming Provinciale Ontwikkelingszone Groen (*Ja, mits beginse!*);
- Bescherming zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet (*Uitgebreide toetsing ruimtelijke ontwikkelingen*); binnen het SMB focussen we ons op de Hamsterkernleefgebieden.

# Legenda

## Effecten Natuur

## Voorkeurstrategie

## Netwerkvisie wegen

-  Verruiming cap. A67 en netwerk Venlo
-  Verbreding A2 M'bracht - Geleen tot 2X4
-  Benutting N276, N280 en N295
-  Bereikbaarheidspakket stedelijke centra
-  Verbetering Parkeerbeleid
-  Dynamisch Verkeersmanagement


## Openbaar vervoervisie

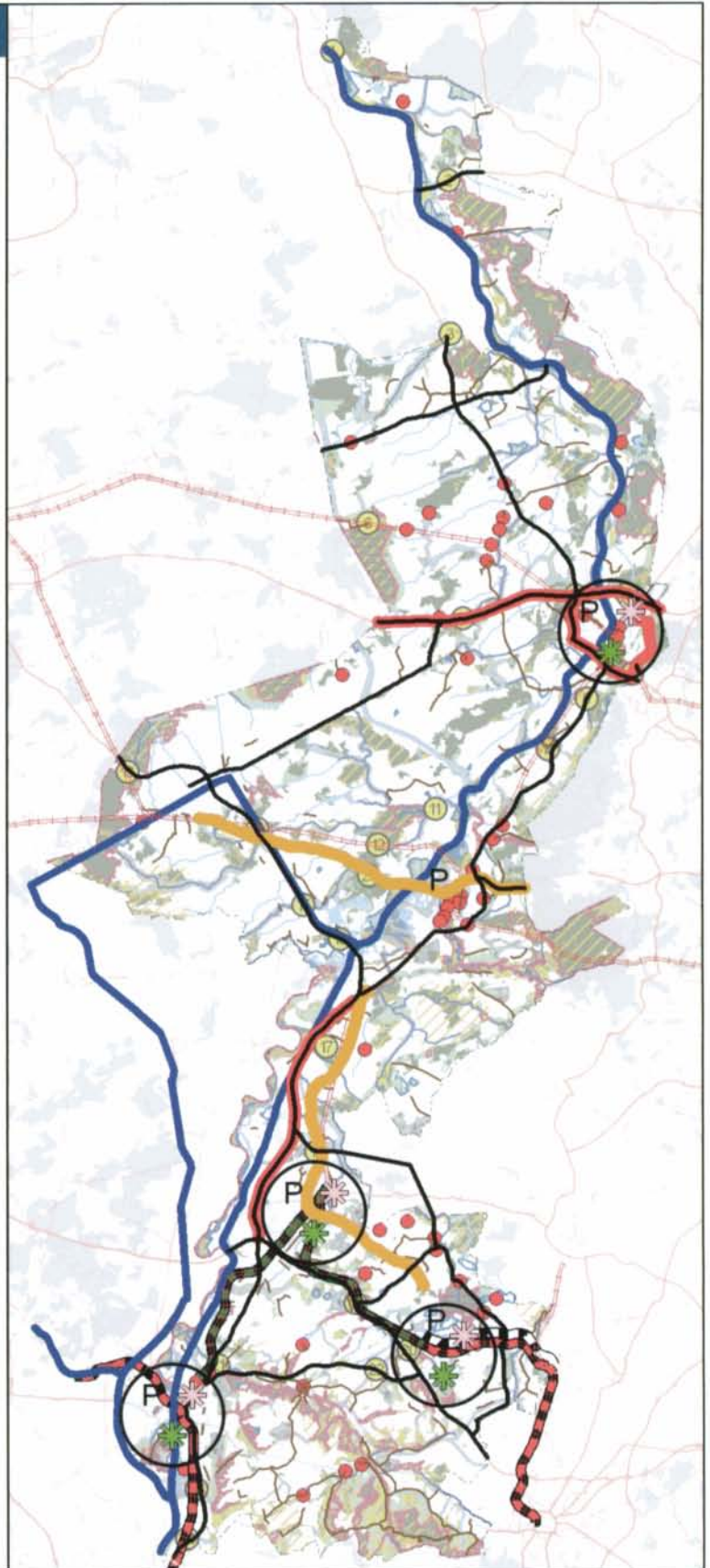
-  Uitbreiding Light-rail
-  Grensoverschrijdende verbindingen

## Goederenvervoervisie

-  Kwaliteitsnet wegen
-  Kwaliteitsnet spoor
-  Kwaliteitsnet water
-  Verdubbeling spoor Heerlen - H'rath

## Langzaam verkeer

-  Verbetering fietsnetwerken
-  Completeren fietsroutenetwerk
-  Oplossen gevaarlijke oversteek



© Provincie Limburg

Topografische ondergrond © Topografische Dienst Emmen © Eurosense Drees



0 5 10 15 20

Kilometers



Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Natuur
<b>Omschrijving attributen</b>		
Attribuut Natuurgebieden	Invloed op Natura 2000, EHS en POG	
Attribuut Flora en Fauna	Invloed op Hamsterkernleefgebieden	
<b>Effectbeschrijving Voorkeurstategie</b>		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Natuurgebieden	De maatregelen aan het bestaande wegennet zal alleen bij Venlo leiden tot areaalverlies van EHS (-). Voor de rest kan in algemene zin opgemerkt worden dat mate van verstoring – en daarmee kwaliteitverlies van natuurgebieden – weinig zal toenemen (0).
	Attribuut Flora en Fauna	Verhoging van de verkeersintensiteit van N276 kan de isolatie tussen twee Hamsterkerngebieden aan weerszijde van het Geleenbeekdal verder vergroten (-).
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Natuurgebieden	Toename van het treinverkeer ter hoogte van Bunderbos en Geleenbeekdal kan leiden tot extra verstoring van diersoorten en daarmee de kwaliteit van deze Natura 2000 gebieden cq. EHS-gebieden (-).
	Attribuut Flora en Fauna	Uitbreiding van light-rail kan de isolatie tussen twee Hamsterkerngebieden aan weerszijde van het Geleenbeekdal verder vergroten (-).
Goederenvervoervisie	Attribuut Natuurgebieden	De geplande IJzeren Rijn en goederenspoorlijn Venlo doorsnijden een drietal waardevolle natuurgebieden, namelijk Meinweg, Roerdal en Peel. Deze spoorlijnen maken echter geen onderdeel uit van het PVVP, omdat het hier om Rijksprojecten gaat. Het traject Geleen-Roermond volgt het bestaande spoortraject en zal daarmee weinig (extra) effect opleveren (0).
	Attribuut Flora en Fauna	Geen effect op Hamsterkernleefgebieden (0).
Langzaam verkeer	Attribuut Natuurgebieden	De verkeerskundige maatregelen zijn dusdanig kleinschalig dat geen negatieve effecten zijn te verwachten op bestaande natuurgebieden. Zeker indien de landschappelijk inpassing van voorzieningen zorgvuldig gebeurt (0).
	Attribuut Flora en Fauna	Idem (0).
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Natuurgebieden	In algemene zin kan opgemerkt worden dat afname van het gemotoriseerde verkeer gunstig is voor de kwaliteit van natuurgebieden (+).
	Attribuut Flora en Fauna	Idem kwaliteit leefgebieden van beschermde en/of provinciale aandachtsoorten. Dit geldt vooral voor zoogdieren, broedvogels, reptielen en amfibieën (+).

**Aandachtspunten voor de vervolgfase**

Aantasting van bos- en natuurgebieden (EHS), leefgebieden van zwaar beschermde soorten en Natura 2000 gebieden zal voorkomen moeten worden. Indien er geen alternatieven zijn en voldoende maatschappelijk belang zal afdoende gecompenseerd moeten worden. Hierbij zullen de nodige vergunningtrajecten moeten worden doorlopen.

**Samenvatting effecten Voorkeurstategie**


Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut						
Natuurgebieden	0/-	-	0	0	+	
Flora en Fauna	-	-	0	0	+	

# Legenda

## Effecten Natuur

## Terugvalstrategie

## Netwerkvisie wegen

-  Verbreding A2 M'bracht - Geleen tot 2X3
-  Beperkte benutting N276, N280 en N295
-  Maaskruisend verkeer Maastricht
- P** Verbetering Parkeerbeleid

## Openbaar vervoersvisie

Geen maatregelen

## Goederenvervoersvisie

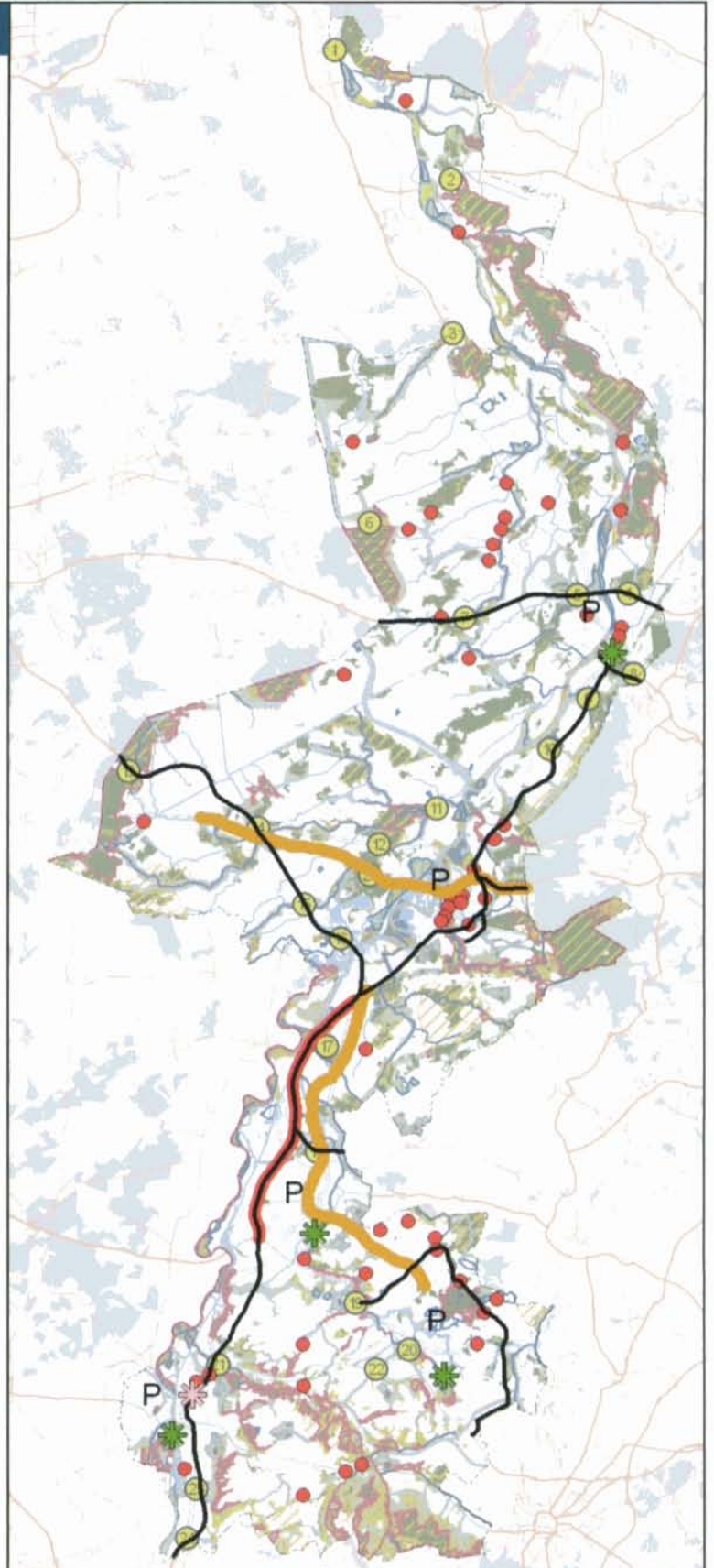
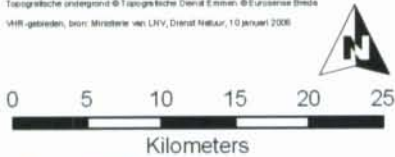
 Kwaliteitsnet wegen

## Langzaam verkeer

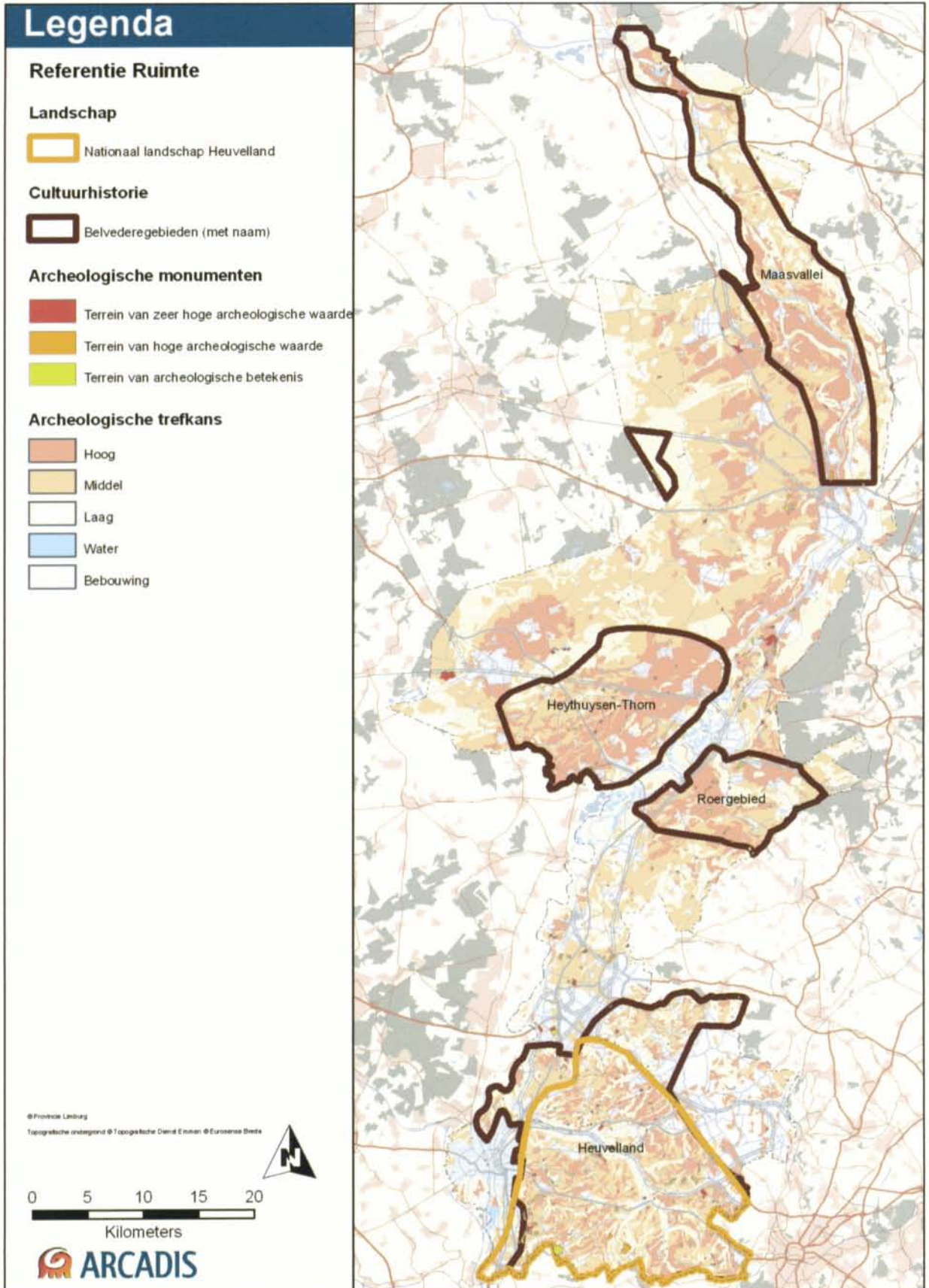
-  Promotie fietsgebruik 4 grote steden
-  Oplossen gevaarlijke oversteeek

© Provincie Limburg

Topografische ondergrond © Topografische Dienst Eindhoven © Eurosermie Breda  
 VHR-gebieden, bron: Ministerie van LHV, Dienst Natuur, 10 januari 2008



Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Natuur					
<b>Omschrijving attributen</b>							
Attribuut Natuurgebieden		Invloed op Natura 2000, EHS en POG					
Attribuut Flora en Fauna		Invloed op Hamsterkernleefgebieden					
<b>Effectbeschrijving Terugvalstrategie</b>							
Netwerkvisie wegen	Attribuut Natuurgebieden	Omdat het gaat om maatregelen aan het bestaande wegennet zal de mate van verstoring – en daarmee kwaliteitverlies van natuurgebieden – weinig veranderen (0).					
	Attribuut Flora en Fauna	Verhoging van de verkeersintensiteit van N276 kan de isolatie tussen twee Hamsterkerngebieden aan weerszijde van het Geleenbeekdal verder vergroten (-).					
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Natuurgebieden	In de terugvalstrategie worden geen maatregelen voorzien in het kader van de Openbaar Vervoervisie. Er zijn dan ook geen effecten op natuur (0).					
	Attribuut Flora en Fauna	Idem (0).					
Goederenvervoervisie	Attribuut Natuurgebieden	In de terugvalstrategie wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer alleen geïntroduceerd op de wegen waar in de autonome ontwikkeling aanpassingen aan voorzien zijn. Waar nodig zullen deze verbindingen infrastructureel worden aangepast. Dit leidt naar verwachting tot een geringe verhoging van het goederenvervoer over deze wegen. Het kwaliteitsnet goederenvervoer doorsnijdt enkele natuurgebieden. Vanwege de geringe verhoging van het goederenvervoer, zijn de effecten op deze gebieden echter verwaarloosbaar (0).					
	Attribuut Flora en Fauna	Geen effect op Hamsterkernleefgebieden (0).					
Langzaam verkeer	Attribuut Natuurgebieden	De verkeerskundige maatregelen zijn dusdanig kleinschalig dat geen negatieve effecten zijn te verwachten op bestaande natuurgebieden. Zeker indien de landschappelijk inpassing van voorzieningen zorgvuldig gebeurt (0).					
	Attribuut Flora en Fauna	Idem (0).					
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Natuurgebieden	In algemene zin kan opgemerkt worden dat afname van het gemotoriseerde verkeer gunstig is voor de kwaliteit van natuurgebieden (+).					
	Attribuut Flora en Fauna	Idem kwaliteit leefgebieden van beschermde en/of provinciale aandachtsoorten. Dit geldt vooral voor zoogdieren, broedvogels, reptielen en amfibieën (+).					
<b>Aandachtspunten voor de vervolgfase</b>							
Aantasting van leefgebieden van zwaar beschermde soorten zal voorkomen moeten worden. Indien er geen alternatieven zijn en voldoende maatschappelijk belang, zal afdoende gecompenseerd moeten worden. Hierbij zullen de nodige vergunningtrajecten moeten worden doorlopen.							
<b>Samenvatting effecten Terugvalstrategie</b>							
Onderdeel strategie	Attribuut	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederenvervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteitsmanagement	
	Natuurgebieden	0	0	0	0	+	
	Flora en Fauna	-	0	0	0	+	



<i>Domein: Natuur &amp; Milieu</i>		<i>Voorraad: Ruimte</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Kwaliteit van de ruimtelijke leefomgeving, bepaald door landschap, cultuurhistorie en archeologie.	
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nota Ruimte</li> <li>▪ Nota Belvedere (1999)</li> <li>▪ Ontwerp-POL 2006</li> </ul>	

#### Beschrijving Huidige situatie

##### Landschap

De provincie Limburg heeft in verhouding met andere provincies een grote variatie aan landschapstypen (het zandlandschap, het veenlandschap, het rivierengebied en het lösslandschap). Daarnaast vormt de provincie Limburg de overgang tussen de Ardennen, de Eifel en het Nederlandse deltagebied.

In de Nota Ruimte is een gedeelte van Zuid Limburg aangewezen als het Nationaal Landschap Heuvelland.

Ontwikkelingen binnen een Nationaal Landschap zijn mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja, mits'-regime).

##### Cultuurhistorie

In de provincie Limburg zijn 5 Belvederegebieden te vinden. Ook voor deze gebieden geldt dat ontwikkelingen mogelijk zijn. De Nota Belvedere (1999) spreekt daarbij van 'behoud door ontwikkeling'. Hiermee wordt bedoeld dat de cultuurhistorische identiteit van de Belvederegebieden een richtinggevende rol dient te spelen bij de inrichting van de ruimte.

##### Archeologie

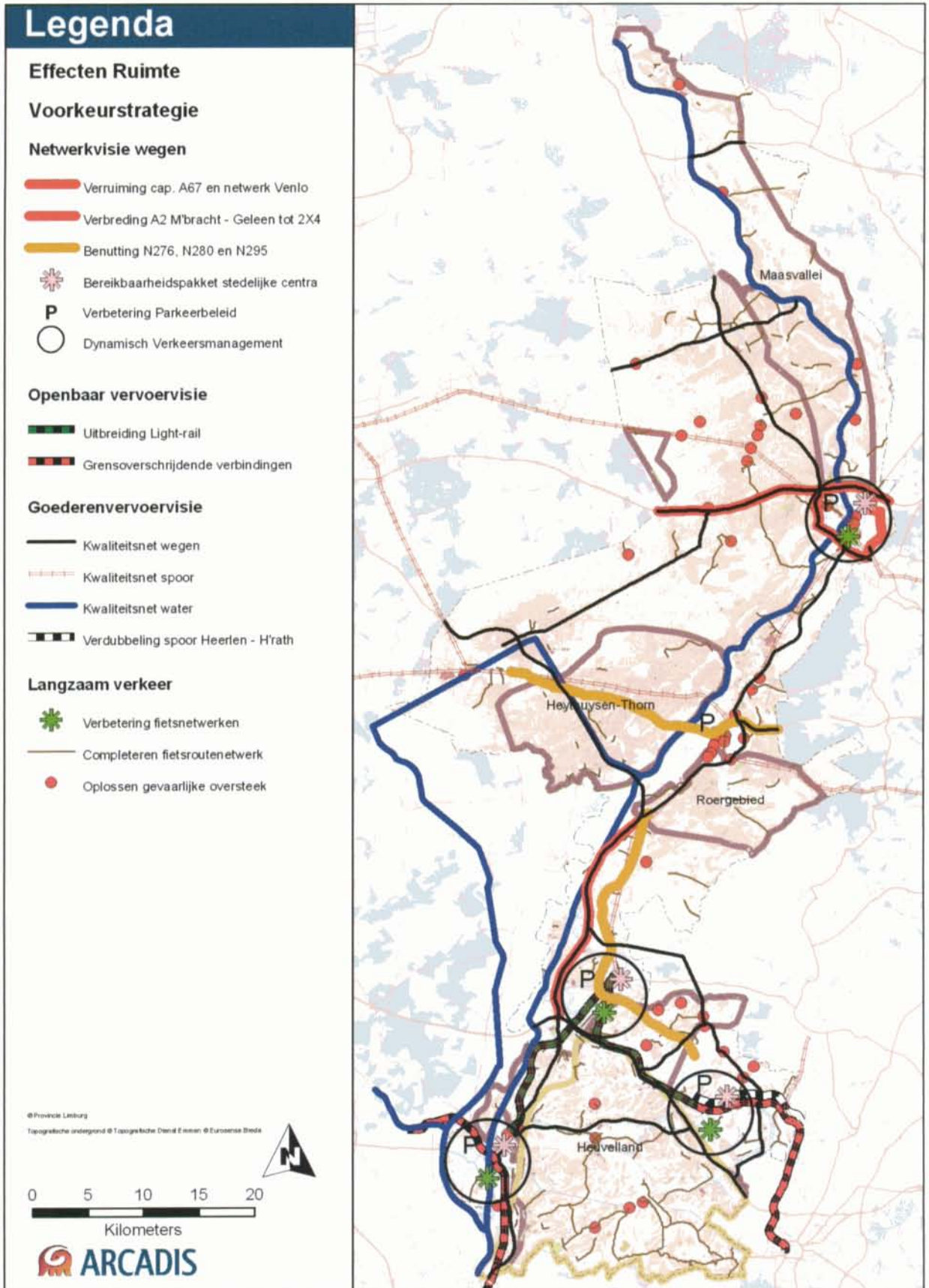
Binnen de provincie Limburg zijn een groot aantal archeologische monumenten te vinden. Ook heeft een groot deel van de provincie een hoge of middelhoge archeologische verwachtingswaarde. De Provincie streeft ernaar om de archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem te bewaren.

#### Beschrijving Autonome ontwikkeling

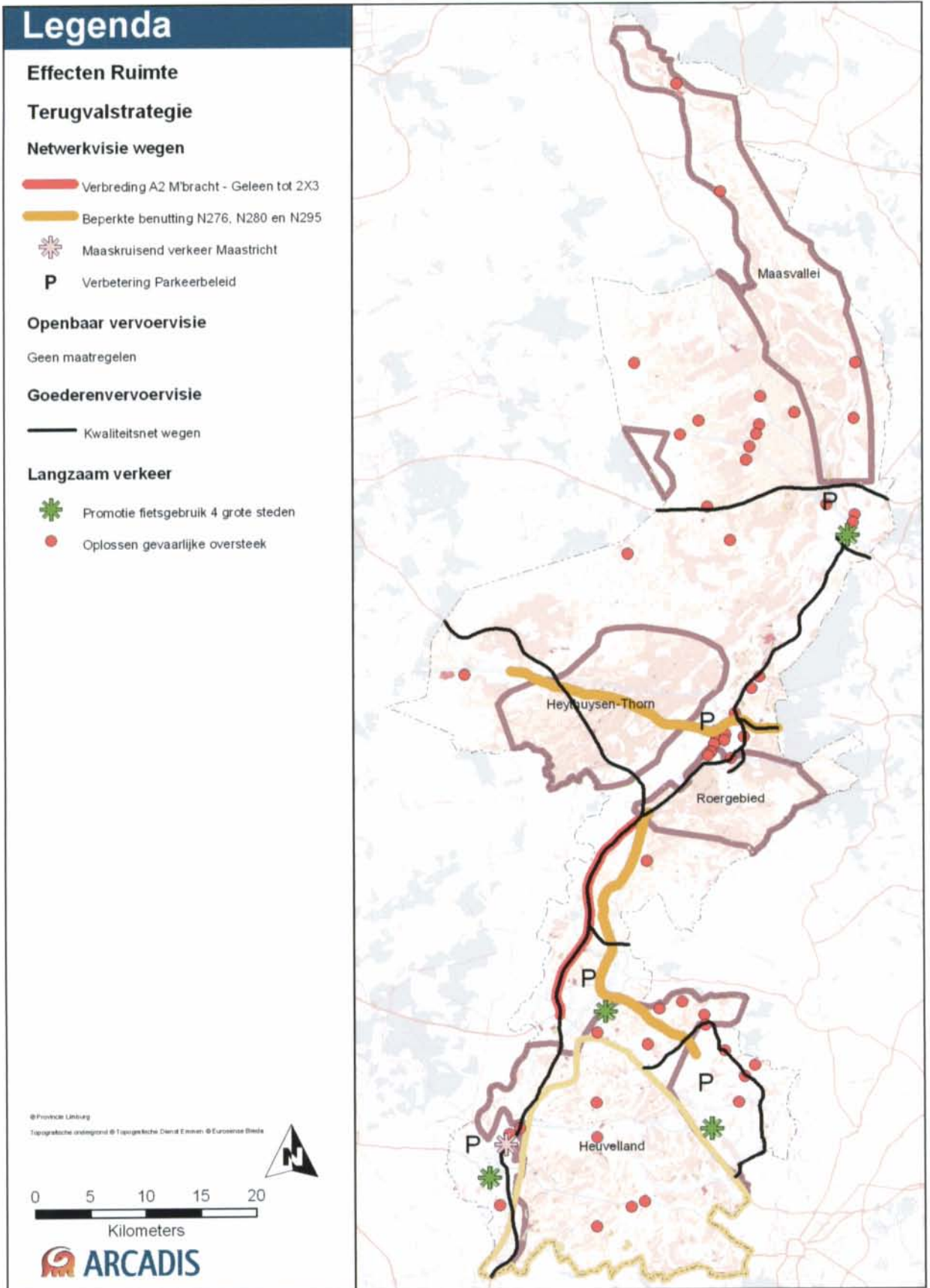
Naar verwachting treedt in 2007 de nieuwe Monumentenwet in werking. Indien nodig legt de Provincie Limburg de gevolgen van deze nieuwe wet, een provinciale archeologische onderzoeksagenda en een nieuwe provinciale archeologiekaart vast in een provinciale verordening.

#### Aandachtspunten effectbepaling

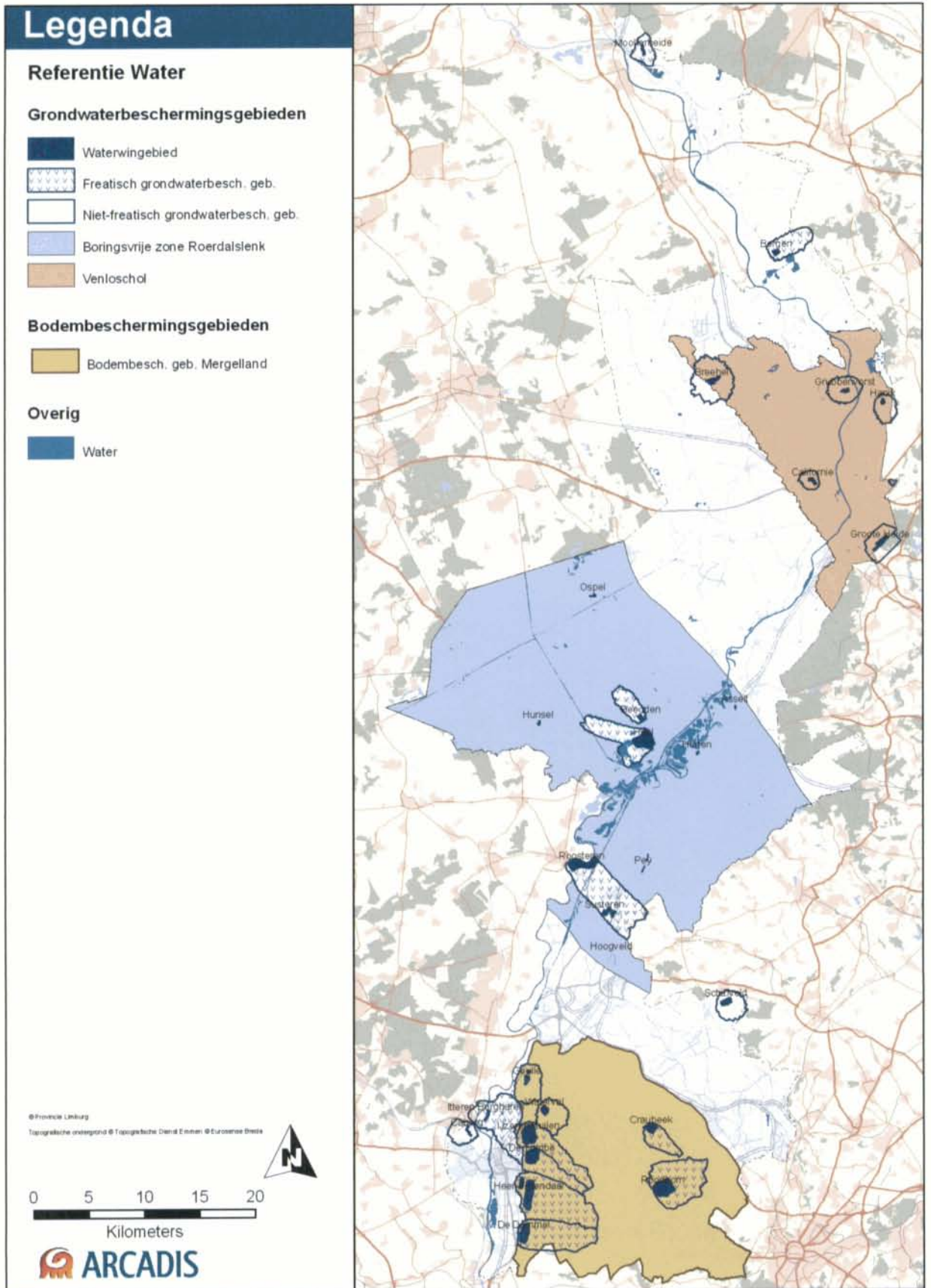
- Nationaal Landschap Heuvelland;
- Belvederegebieden;
- Archeologische monumenten;
- Indicatieve archeologische waarde.



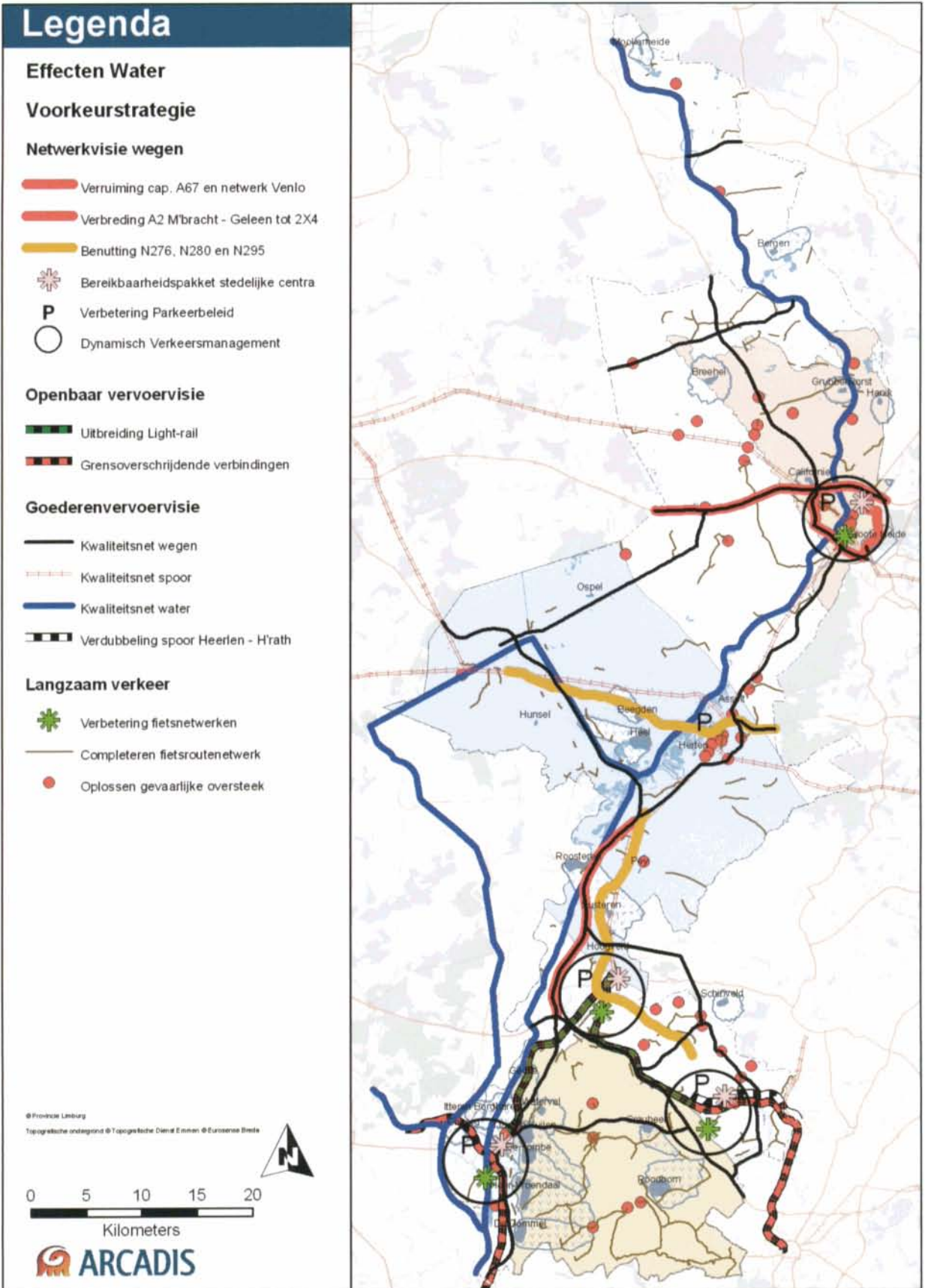
Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Ruimte				
Omschrijving attributen						
Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie		Invloed op landschap, cultuurhistorie en archeologie				
Effectbeschrijving Voorkeurstategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	Geen van de infrastructurele maatregelen in het kader van de Netwerkvisie wegen, vinden plaats binnen het Nationaal landschap Heuvelland. Ook worden geen archeologische monumenten aangetast. Wel worden gebieden met een hoge of middelhoge archeologische trefkans doorsneden. Hier vindt mogelijk aantasting van archeologische waarden plaats. Daarnaast doorsnijden de benuttingsmaatregelen aan de N276, N280 en de N295 de Belvederegebieden Heythuysen-Thorn, Roergebied en Heuvelland. Deze effecten worden beoordeeld als negatief (-).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	Bij de uitbreiding van het light-railconcept en de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen worden geen nieuwe spoorwegen aangelegd. Wel worden de verbindingen Heerlen-Aken en Maastricht-Hasselt aangepast. Hierbij worden gebieden met een hoge of middelhoge archeologische trefkans doorsneden. De effecten van de Openbaar Vervoervisie worden beoordeeld als verwaarloosbaar (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	In de voorkeurstategie wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer ingevoerd. Waar nodig worden de aangewezen verbindingen infrastructureel aangepast. Deze aanpassingen zullen naar verwachting geen invloed hebben op landschap, cultuurhistorie en archeologie. De verdubbeling van het spoor tussen Heerlen en Herzogenrath doorsnijdt enkele gebieden met een hoge of middelhoge archeologische trefkans. De effecten van de Goederenvervoervisie worden beoordeeld als verwaarloosbaar (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	Een groot deel van de maatregelen om het fietsnetwerk te completeren vinden plaats in Zuid Limburg. Hierbij worden 10 archeologische monumenten doorsneden, waarvan 2 beschermd. Tussen Venlo en Roermond worden 4 archeologische monumenten doorsneden. In Noord Limburg worden langs de Maas bij Lottum en Afferden 2 archeologische monumenten doorsneden. De maatregelen vinden plaats in alle Belvederegebieden en in het Nationaal landschap Heuvelland. De effecten van het completeren van het fietsnetwerk op deze gebieden is echter verwaarloosbaar. Vanwege de doorsnijdingen van een groot aantal archeologische monumenten, worden de effecten van het langzaam verkeer op landschap, cultuurhistorie en archeologie negatief beoordeeld (-).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	De maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement leiden niet tot effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie (0).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorsnijding van hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde.</li> <li>• Doorsnijding van archeologische monumenten door completering fietsnetwerk.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Landschap, cult. historie, arch.	-	0	0	-	0	




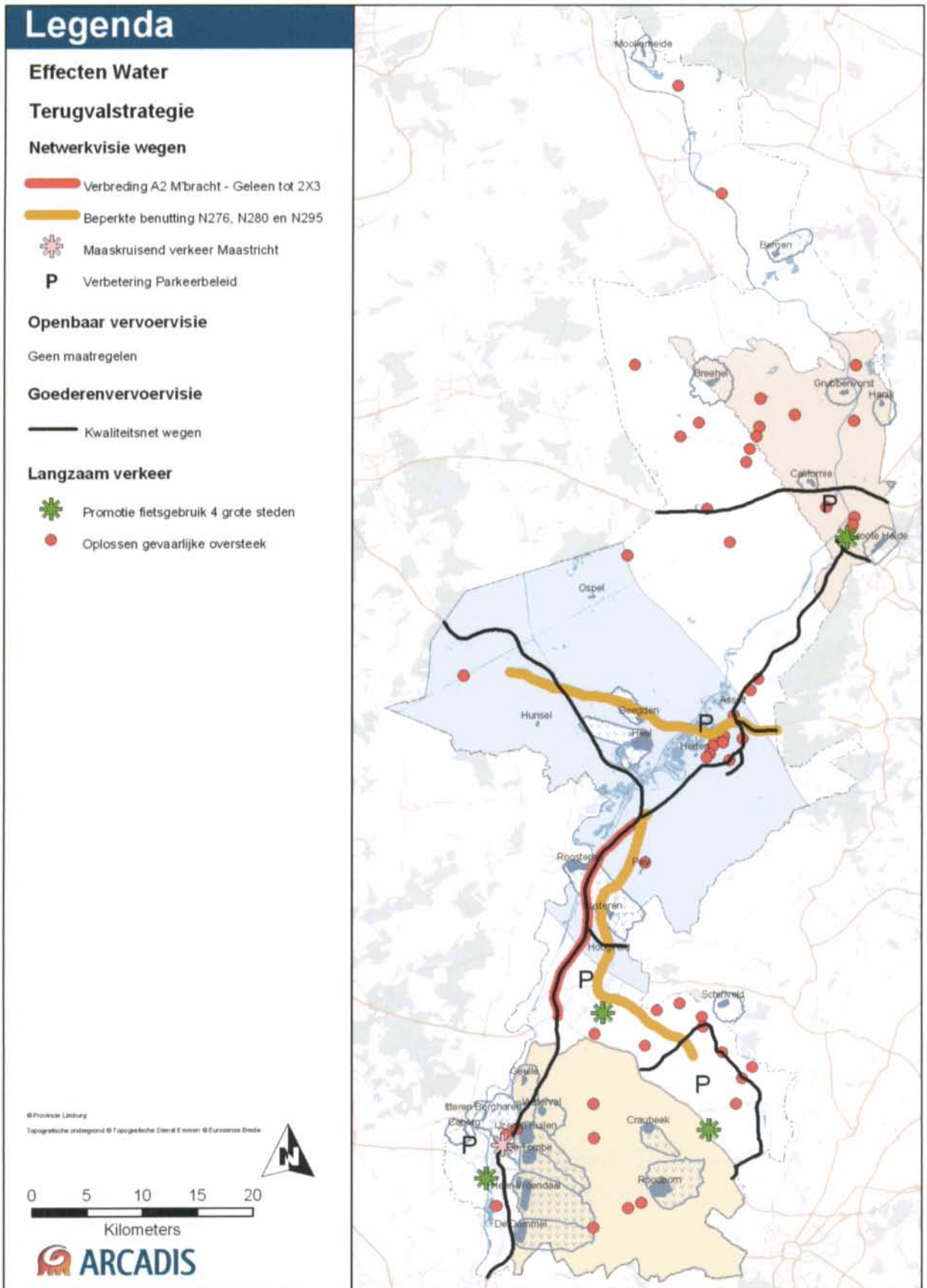
Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Ruimte				
<b>Omschrijving attributen</b>						
Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie		Invloed op landschap, cultuurhistorie en archeologie				
<b>Effectbeschrijving Terugvalstrategie</b>						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	Geen van de infrastructurele maatregelen in het kader van de Netwerkvisie wegen, vinden plaats binnen het Nationaal landschap Heuvelland. Ook worden geen archeologische monumenten aangetast. Wel worden gebieden met een hoge of middelhoge archeologische trefkans doorsneden. Hier vindt mogelijk aantasting van archeologische waarden plaats. Daarnaast doorsnijden de beperkte benuttingsmaatregelen aan de N276, N280 en de N295 de Belvederegebieden Heythuysen-Thorn, Roergebied en Heuvelland. Deze effecten worden beoordeeld als negatief (-).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	In de terugvalstrategie worden geen maatregelen genomen in het kader van de Openbaar Vervoervisie. Er zijn dan ook geen effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	In de terugvalstrategie wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer alleen geïntroduceerd op de wegen waar in de autonome ontwikkeling aanpassingen aan voorzien zijn. Waar nodig zullen deze verbindingen infrastructureel worden aangepast. Het gaat daarbij om uiterlijke vormgeving en maatvoering. De effecten van deze aanpassingen op landschap, cultuurhistorie en archeologie worden beoordeeld als verwaarloosbaar (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	De maatregelen om de gevaarlijke oversteken in het fietsnetwerk op te lossen hebben een verwaarloosbaar effect op landschap, cultuurhistorie en archeologie (0).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Landschap, cultuurhistorie, archeologie	De maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement leiden niet tot effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie (0).				
<b>Aandachtspunten voor de vervolgfase</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorsnijding van hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde.</li> </ul>						
<b>Samenvatting effecten Terugvalstrategie</b>						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut	-	0	0	0	0	
Landschap, cult. historie, arch.	-	0	0	0	0	



<i>Domein: Natuur &amp; Milieu</i>		<i>Voorraad: Water</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Waterwingebieden, grondwater- en bodembeschermingsgebieden	
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kaderrichtlijn Water (KRW)</li> <li>▪ Ontwerp-POL 2006</li> <li>▪ Provinciale Milieuverordening Limburg (PMV)</li> </ul>	
<b>Beschrijving Huidige situatie</b>		
<p><b>Water</b></p> <p>De provincie Limburg heeft in totaal 28 waterwingebieden. Deze waterwingebieden liggen binnen 22 grondwaterbeschermingsgebieden, waarvan 13 freatisch en 9 niet-freatisch. De bescherming van deze gebieden is erop gericht dat de kwaliteit van het grondwater zodanig is en blijft dat het middels eenvoudige zuivering geschikt is voor de openbare drinkwatervoorziening. In de waterwingebieden bevinden zich de winputten of de installaties waar voor de drinkwatervoorziening grondwater of - via oeverinfiltratie - oppervlaktewater wordt gewonnen. De grondwaterbeschermingsgebieden zijn van een zodanige omvang dat de waterwinputten minimaal 25 jaar zijn beschermd tegen een mogelijke verontreiniging.</p> <p>De diepe grondwatervoorraden van de Roerdalslenk, Venloschol en een gedeelte van de grondwatervoorraden van het Mergelland worden gereserveerd voor menselijke consumptie. De gehele Roerdalslenk is een boringsvrije zone. Boringen dieper dan dertig meter beneden maaiveld (onder meer om waterputten te slaan) zijn ter bescherming van de diepe grondwatervoorraad enkel met ontheffing (PMV) toegestaan.</p> <p><b>Bodem</b></p> <p>De provincie Limburg bevat 1 bodembeschermingsgebied (Mergelland). Het bodembeschermingsgebied Mergelland bevat bijzondere biotische, abiotische en cultuurhistorische waarden. De bescherming van dit gebied is gericht op deze waarden. Dit betekent een extra bescherming van het grondwater (door de kalkrijke ondergrond kwetsbaar voor met name nitraat, bestrijdingsmiddelen en andere stoffen) en landschapselementen (graften, holle wegen, bronnen en kwelzones, beekdalen, kwetsbaar voor onder andere erosie).</p>		
<b>Beschrijving Autonome ontwikkeling</b>		
<p>In het kader van de implementatie van de KRW wordt de bescherming van winningen voor menselijke consumptie (waaronder industriële winningen voor menselijke consumptie) nader bezien. Indien nodig zal de Provincie Limburg deze bescherming vastleggen in een POL-uitwerking.</p>		
<b>Aandachtspunten effectbepaling</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Waterwingebieden;</li> <li>▪ Grondwaterbeschermingsgebieden;</li> <li>▪ Bodembeschermingsgebieden.</li> </ul>		



Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Water				
Omschrijving attributen						
Attribuut Bodem en water		Invloed op waterwingebieden, grondwater- en bodembeschermingsgebieden				
Effectbeschrijving Voorkeurstategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Bodem en water	De maatregelen aan het wegennetwerk doorsnijden geen bodembeschermingsgebieden. Wel worden het waterwingebied Susteren en de grondwaterbeschermingsgebieden Beegden, Roosteren en Grootte Heide doorsneden. Dit leidt tot een groot negatief effect op bodem en water (--). De effecten zijn het grootst bij de verbreding van de A2 Maasbracht-Geleen (waterwingebied Susteren en GWB Roosteren) en de verruiming van de capaciteit op de A67, inclusief het wegennetwerk bij Venlo (GWB Grootte Heide).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Bodem en water	De uitbreiding van het light-railconcept en de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen, leiden tot een frequentieverhoging op de aangegeven verbindingen. Als gevolg hiervan zullen meer metalen (lood en koper) uitspoelen naar het grondwater. De effecten hiervan op het grondwaterbeschermingsgebieden Geulle en het bodembeschermingsgebied Mergelland zijn echter gering (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Bodem en water	In de voorkeurstategie wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer geïntroduceerd. Dit leidt naar verwachting tot een verhoging van het goederenvervoer over de hierin opgenomen (spoor)wegen, kanalen en rivieren. Daarnaast vinden mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur plaats. Het kwaliteitsnet goederenvervoer doorsnijdt de waterwingebieden Asselt, Susteren, Hoogveld en IJzeren Kuilen. Daarnaast worden de grondwaterbeschermingsgebieden Beegden, Roosteren, Heel, IJzeren Kuilen, Waterval, Geulle, Grootte Heide en Grubbenvorst doorsneden. Ook wordt het bodembeschermingsgebied Mergelland doorsneden. Dit leidt tot een negatief effect op bodem en water (-).				
Langzaam verkeer	Attribuut Bodem en water	De maatregelen om het fietsnetwerk te completeren, doorsnijden de waterwingebieden Geulle, Roodborn, Waterval, Heer-Vroendaal en Roosteren. Daarnaast worden de grondwaterbeschermingsgebieden Heer-Vroendaal, Roodborn, Roosteren, Heel, IJzeren Kuilen, De Dommel, Craubeek, Waterval, Geulle, Grootte Heide en Grubbenvorst doorsneden. De omvang van de werkzaamheden is echter beperkt. De effecten op bodem en water worden negatief beoordeeld (-).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Bodem en water	De maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement leiden niet tot effecten op bodem en water (0).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorsnijding van waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en bodembeschermingsgebieden.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederenvervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteitsmanagement	
Attribuut						
Bodem en water	--	0	-	-	0	




Domein: Natuur & Milieu		Voorraad: Water
<b>Omschrijving attributen</b>		
Attribuut Bodem en water	Invloed op waterwingebieden, grondwater- en bodembeschermingsgebieden	
<b>Effectbeschrijving Terugvalstrategie</b>		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Bodem en water	De maatregelen aan het wegennetwerk doorsnijden geen bodembeschermingsgebieden. Wel worden het waterwingebied Susteren en de grondwaterbeschermingsgebieden Beegden en Roosteren doorsneden. Dit leidt tot een negatief effect op bodem en water (-). De effecten zijn het grootst bij de verbreding van de A2 Maasbracht-Geleen (waterwingebied Susteren en GWB Roosteren).
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Bodem en water	In de terugvalstrategie worden geen maatregelen genomen in het kader van de Openbaar Vervoervisie. Er zijn dan ook geen effecten op bodem en water (0).
Goederenvervoervisie	Attribuut Bodem en water	In de terugvalstrategie wordt het kwaliteitsnet goederenvervoer alleen geïntroduceerd op de wegen waar in de autonome ontwikkeling aanpassingen aan voorzien zijn. Waar nodig zullen deze verbindingen infrastructureel worden aangepast. Dit leidt naar verwachting tot een geringe verhoging van het goederenvervoer over deze wegen. Het kwaliteitsnet goederenvervoer doorsnijdt de grondwaterbeschermingsgebieden Roosteren, Heel en Geulle. Daarnaast wordt het bodembeschermingsgebied Mergelland doorsneden. Vanwege de geringe verhoging van het goederenvervoer, zijn de effecten op deze gebieden echter verwaarloosbaar (0).
Langzaam verkeer	Attribuut Bodem en water	De maatregelen om de gevaarlijke oversteken in het fietsnetwerk op te lossen hebben een verwaarloosbaar effect op bodem en water (0).
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Bodem en water	De maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement leiden niet tot effecten op bodem en water (0).

**Aandachtspunten voor de vervolgfase**

- Doorsnijding waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden.

**Samenvatting effecten Terugvalstrategie**

Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Bodem en water	-	0	0	0	0	

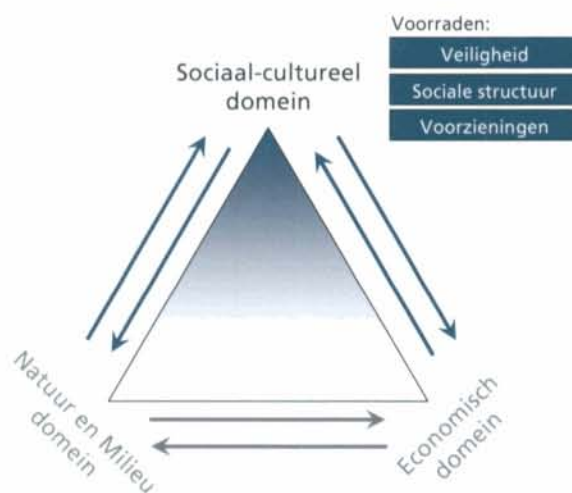
## HOOFDSTUK

# 6 Sociaal-cultureel domein

In dit hoofdstuk is de duurzaamheids- en milieu-beoordeling opgenomen voor het natuur en milieu domein.

**Afbeelding 6.5**

Sociaal cultureel domein

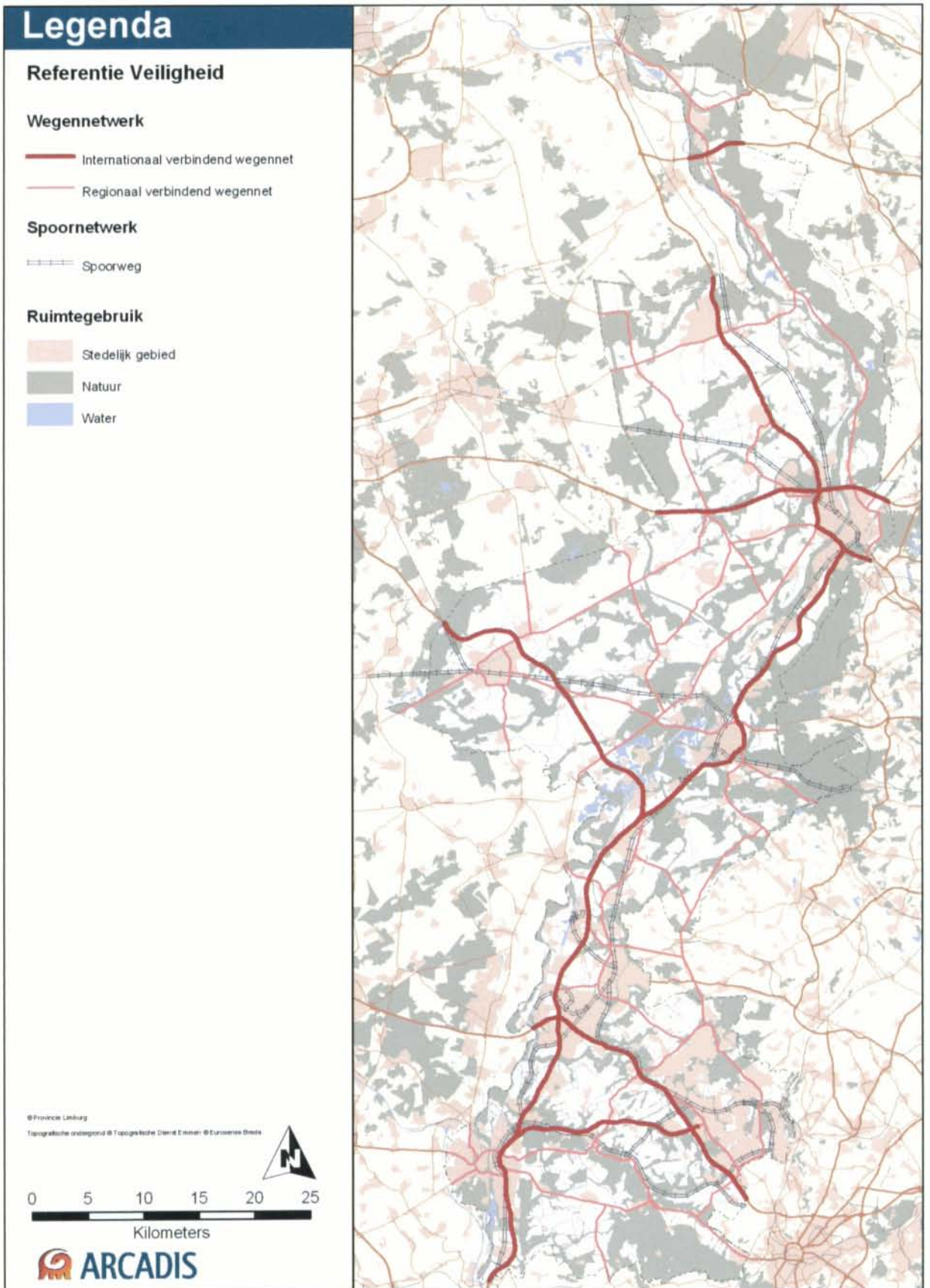


Binnen het sociaal cultureel domein vallen de onderstaande voorraden:

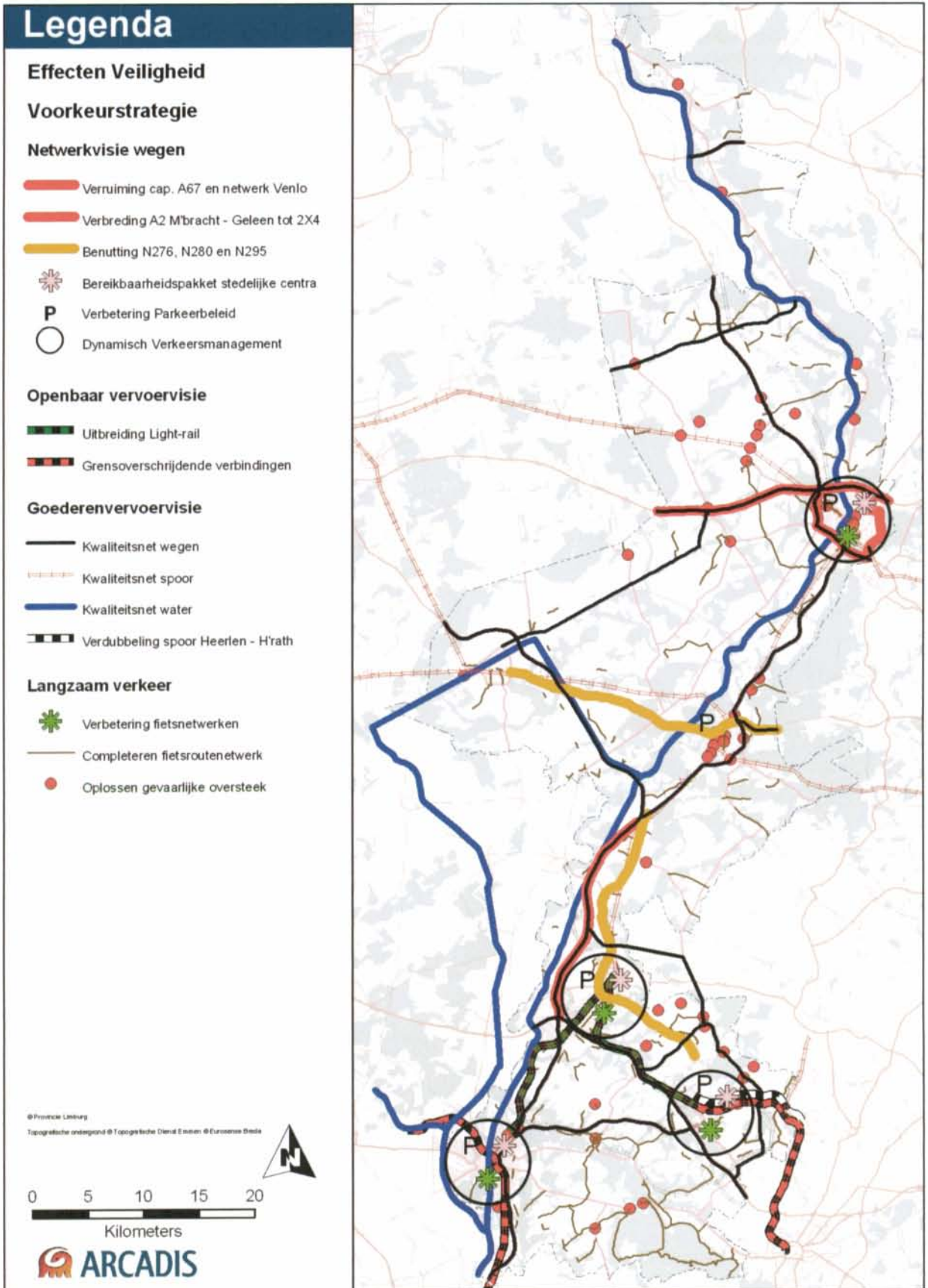
- Veiligheid
- Sociale structuur
- Voorzieningen

6.1

FACTSHEET VEILIGHEID



<i>Domein: Sociaal-cultureel</i>		<i>Voorraad: Veiligheid</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Mate van risico voor de samenleving.	
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nota Mobiliteit</li> <li>▪ Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)</li> <li>▪ Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</li> </ul>	
<b>Beschrijving Huidige situatie</b>		
<p><b>Verkeersveiligheid</b></p> <p>Het aantal Limburgse verkeersdoden en ziekenhuisgewonden bedroeg in 2005 respectievelijk 53 en 563. Nog niet alle infrastructuur voldoet qua vormgeving aan het gewenste profiel. Kennis en gedrag van weggebruikers schieten nogal eens tekort, waardoor educatie, voorlichting en handhaving nog onontbeerlijk zijn en zelfs in belang toenemen. Met andere wijzen van samenwerking (bijvoorbeeld arrangementen) kan nog meer op een integrale wijze worden gewerkt. Regionaal zijn er verschillen in slachtofferaantallen: Limburg-Noord scoort wat dat betreft minder goed dan Limburg-Zuid.</p> <p><b>Externe veiligheid</b></p> <p>Externe veiligheid omvat de veiligheidsrisico's door productie, gebruik, opslag en transport van gevaarlijke stoffen en door vliegverkeer. Er is sprake van een plaatsgebonden- en een groepsrisiconorm die bepalen wat de maximale kans op dodelijke slachtoffers mag zijn in geval van een incident. Deze normen zijn opgenomen in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (voor inrichtingen) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (voor transport).</p> <p>Naast de snelwegen die zich in Limburg bevinden, zijn ook de provinciale wegen N271, N281 en een gedeelte van de N280 en N299 aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen, bron: Risicokaart Limburg [21]. Daarnaast vindt er transport van gevaarlijke stoffen over de spoorverbindingen plaats.</p>		
<b>Beschrijving Autonome ontwikkeling</b>		
<p><b>Verkeersveiligheid</b></p> <p>In de autonome ontwikkeling wordt in het verkeersveiligheidsbeleid de aandacht gericht op aanpassing van de infrastructuur in combinatie met handhaving, educatie en voorlichting.</p> <p><b>Externe veiligheid</b></p> <p>Verwacht wordt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst met gelijke tred als het reguliere verkeer zal toenemen.</p>		
<b>Aandachtspunten effectbepaling</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkeersveiligheid op gevaarlijke locaties;</li> <li>▪ Invloed op risico's als gevolg van transport gevaarlijke stoffen.</li> </ul>		




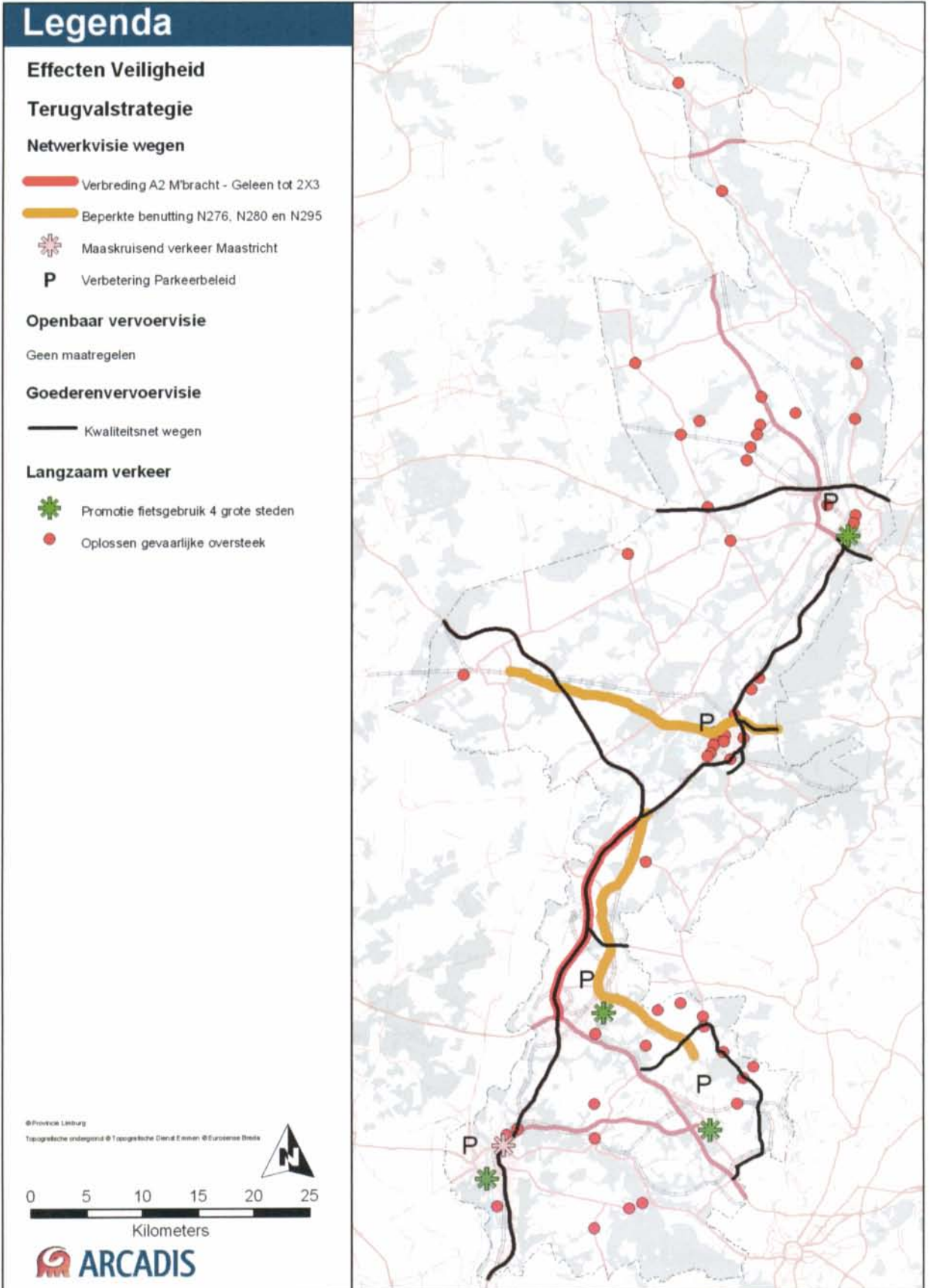
Domein: Sociaal-cultureel		Voorraad: Veiligheid
Omschrijving attributen		
Attribuut Verkeersveiligheid	Invloed van het PVVP op de verkeersveiligheid in Limburg	
Attribuut Externe veiligheid	Invloed van het PVVP op de externe veiligheid in Limburg	
Effectbeschrijving Voorkeurstategie		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Verkeersveiligheid	In de voorkeurstategie worden een aantal wegen aangepast. Deze aanpassing wordt conform Duurzaam Veilig uitgevoerd. Dit heeft zowel te maken met het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen als het oplossen van bestaande veiligheidsknelpunten. Daarnaast gaat door het opheffen van enkele afwikkelingsknelpunten, meer verkeer via de gewenste routes rijden, waardoor het aandeel sluipverkeer afneemt. Daarmee zal de verkeersveiligheid verbeteren (+).
	Attribuut Externe veiligheid	Het PVVP leidt in de netwerkvisie wegen niet tot een andere verdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Limburgse wegennet. De effecten worden daarom neutraal beoordeeld (0).
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid speelt voor openbaar vervoer een beperkte rol. Effecten treden niet of nauwelijks op (0).
	Attribuut Externe veiligheid	Externe veiligheid speelt voor openbaar vervoer geen rol. Effecten treden niet op (0).
Goederenvervoervisie	Attribuut Verkeersveiligheid	Door invoering van het kwaliteitsnet goederenvervoer, zal het goederenvervoer verschuiven naar de (spoor)wegen die hiervoor bedoeld en ingericht zijn. Naar verwachting zal door deze verschuiving van het goederenvervoer de verkeersveiligheid op de weg toenemen (+).
	Attribuut Externe veiligheid	Door invoering van het kwaliteitsnet goederenvervoer, zal het goederenvervoer verschuiven naar de (spoor)wegen die hiervoor bedoeld zijn. Naar verwachting zal door deze verschuiving het goederenvervoer door de kernen afnemen. Indien nodig wordt daarnaast de infrastructuur aangepast. Dit heeft een positief effect op externe veiligheid (+).
Langzaam verkeer	Attribuut Verkeersveiligheid	Door het completeren van het fietsnetwerk en de aanpak in de grote steden wordt langzaam verkeer verder gescheiden van het autoverkeer. Daarnaast worden een groot aantal gevaarlijke oversteken opgelost. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede (+).
	Attribuut Externe veiligheid	Externe veiligheid speelt voor langzaam verkeer geen rol. Effecten treden niet op (0).
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid speelt voor mobiliteitsmanagement een beperkte rol. Effecten treden niet of nauwelijks op (0).
	Attribuut Externe veiligheid	Externe veiligheid speelt voor mobiliteitsmanagement geen rol. Effecten treden niet op (0).

#### Aandachtspunten voor de vervolgfase

- Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Veiligheid.

#### Samenvatting effecten Voorkeurstategie

Onderdeel strategie Attribuut	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen- vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits- management	
Verkeersveiligheid	+	0	+	+	0	
Externe veiligheid	0	0	+	0	0	




<i>Domein: Sociaal-cultureel</i>		<i>Voorraad: Veiligheid</i>
<b>Omschrijving attributen</b>		
Attribuut Verkeersveiligheid	Invloed van het PVVP op de verkeersveiligheid in Limburg	
Attribuut Externe veiligheid	Invloed van het PVVP op de externe veiligheid in Limburg	

<b>Effectbeschrijving Terugvalstrategie</b>		
Netwerkvisie wegen	Attribuut Verkeersveiligheid	In de terugvalstrategie worden een aantal wegen aangepast. Deze aanpassing wordt conform Duurzaam Veilig uitgevoerd. Dit heeft zowel te maken met het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen als het oplossen van bestaande veiligheidsknelpunten. Daarnaast gaat door het opheffen van enkele afwikkelingsknelpunten, meer verkeer via de gewenste routes rijden, waardoor het aandeel sluipverkeer afneemt. Daarmee zal de verkeersveiligheid verbeteren (+). Deze verbetering is echter kleiner dan bij de voorkeursstrategie.
	Attribuut Externe veiligheid	Het PVVP leidt in de netwerkvisie wegen niet tot een andere verdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Limburgse wegennet. De effecten zijn daarom neutraal (0).
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid speelt voor openbaar vervoer een beperkte rol. Daarnaast worden in de terugvalstrategie geen maatregelen genomen in het kader van de Openbaar Vervoervisie. Er zijn dan ook geen effecten op verkeersveiligheid (0).
	Attribuut Externe veiligheid	Externe veiligheid speelt voor openbaar vervoer geen rol. Er zijn dan ook geen effecten op externe veiligheid (0).
Goederenvervoervisie	Attribuut Verkeersveiligheid	In de terugvalstrategie wordt het kwaliteitsnet alleen voor wegen gerealiseerd. Het goederenvervoer wordt daarmee niet gestimuleerd tot andere modaliteiten. Een verandering van de verkeersveiligheid wordt daarom niet verwacht (0).
	Attribuut Externe veiligheid	Door invoering van het kwaliteitsnet goederenvervoer voor wegen zal het goederenvervoer verschuiven naar de wegen die hiervoor bedoeld zijn. Naar verwachting zal door deze verschuiving het goederenvervoer door de kernen afnemen. Indien nodig wordt daarnaast de infrastructuur aangepast. Dit heeft een positief effect op externe veiligheid (+).
Langzaam verkeer	Attribuut Verkeersveiligheid	In de terugvalstrategie worden gevaarlijke oversteken aangepakt. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid (+).
	Attribuut Externe veiligheid	Externe veiligheid speelt voor langzaam verkeer geen rol. Effecten treden niet op (0).
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid speelt voor mobiliteitsmanagement een beperkte rol. Effecten treden niet of nauwelijks op (0).
	Attribuut Externe veiligheid	Externe veiligheid speelt voor mobiliteitsmanagement geen rol. Effecten treden niet op (0).

**Aandachtspunten voor de vervolgfase**

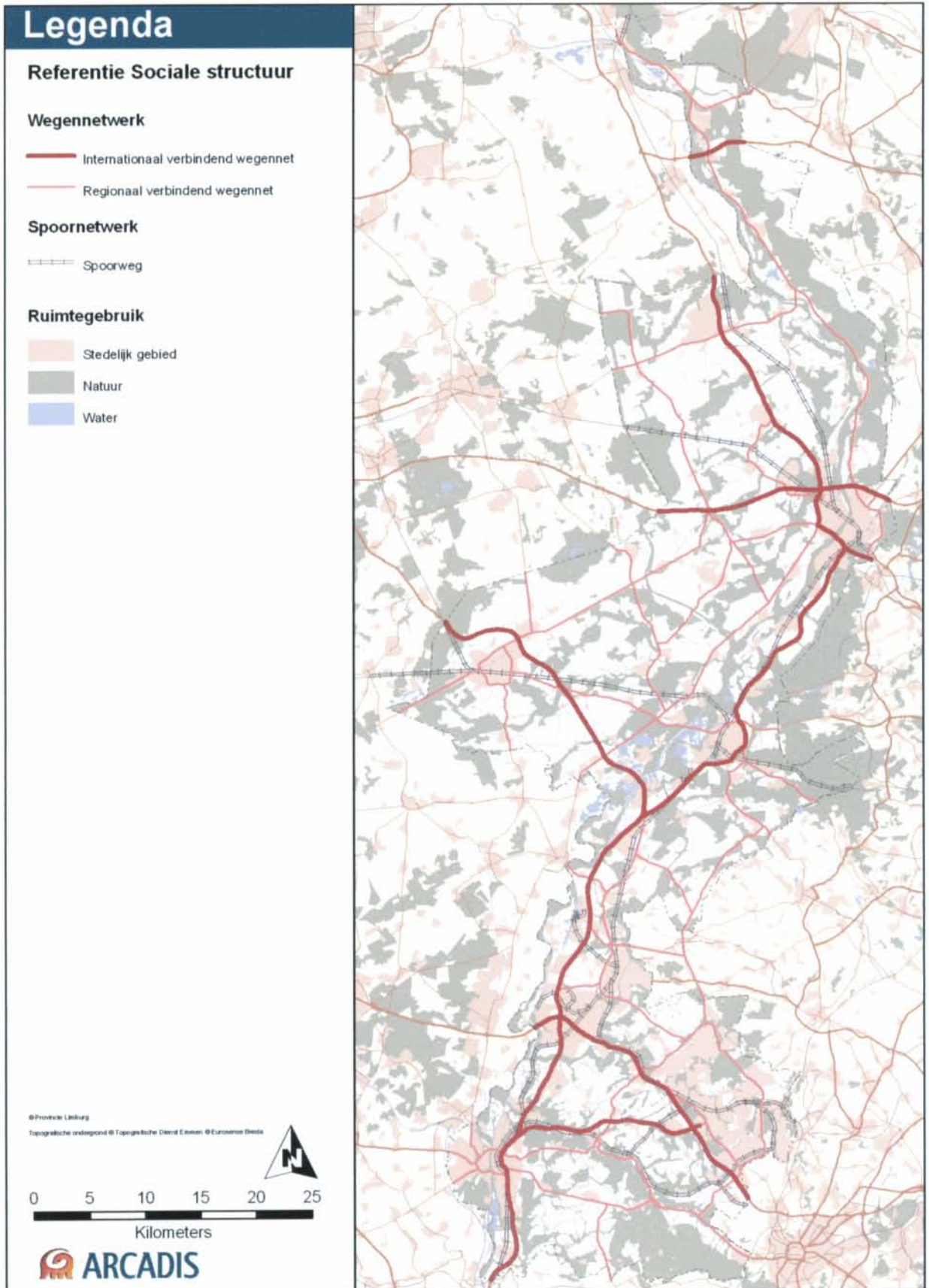
- Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Veiligheid.

**Samenvatting effecten Terugvalstrategie**

Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut Verkeersveiligheid	+	0	0	+	0	
Externe veiligheid	0	0	+	0	0	

6.2

FACTSHEET SOCIALE STRUCTUUR



<i>Domein: Sociaal-cultureel</i>		<i>Voorraad: Sociale structuur</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Hoe verhouden mensen in Limburg zich tot elkaar. Hebben ze het gevoel deel uit te maken van de samenleving en spelen ze daarin een rol.	
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ontwerp-POL 2006</li> <li>▪ Sociale Agenda 2005-2008</li> </ul>	

#### Beschrijving Huidige situatie

In 2004 heeft de provincie Limburg sociale rapporten opgesteld voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg [12-14]. Daarnaast heeft de Provincie Limburg in 2006 een bevolkingsonderzoek uitgevoerd [15], om informatie te krijgen over hoe de inwoners van Limburg denken over diverse zaken die relevant zijn voor het provinciaal beleid. Op basis van de hiervoor genoemde rapportages is hieronder beschreven in hoeverre de inwoners van Limburg zich betrokken voelen bij de maatschappij.

#### Maatschappelijke participatie

In 2006 is 67% van de inwoners van Limburg lid van een vereniging. Ten opzichte van de voorgaande jaren zijn meer inwoners lid geworden van meerdere verenigingen. 62,5% van de inwoners van Limburg (van 16 jaar en ouder) verrichtte in 2004 vrijwilligerswerk. Vrijwilligerswerk wordt vooral verricht door mensen tussen de 35 en 64 jaar, in de sectoren sport (19%), cultuur (15%), onderwijs (11%) en burenhulp, ouderen- of gehandicaptenhulp (11%). In 2004 heeft 91% van de inwoners in Limburg wekelijks contact met familie, vrienden of goede kennissen. Bij ouderen ligt dit percentage iets lager. In 2006 voelt 68% van de inwoners van Limburg zich betrokken bij wat er in zijn/haar buurt of dorp gebeurt.

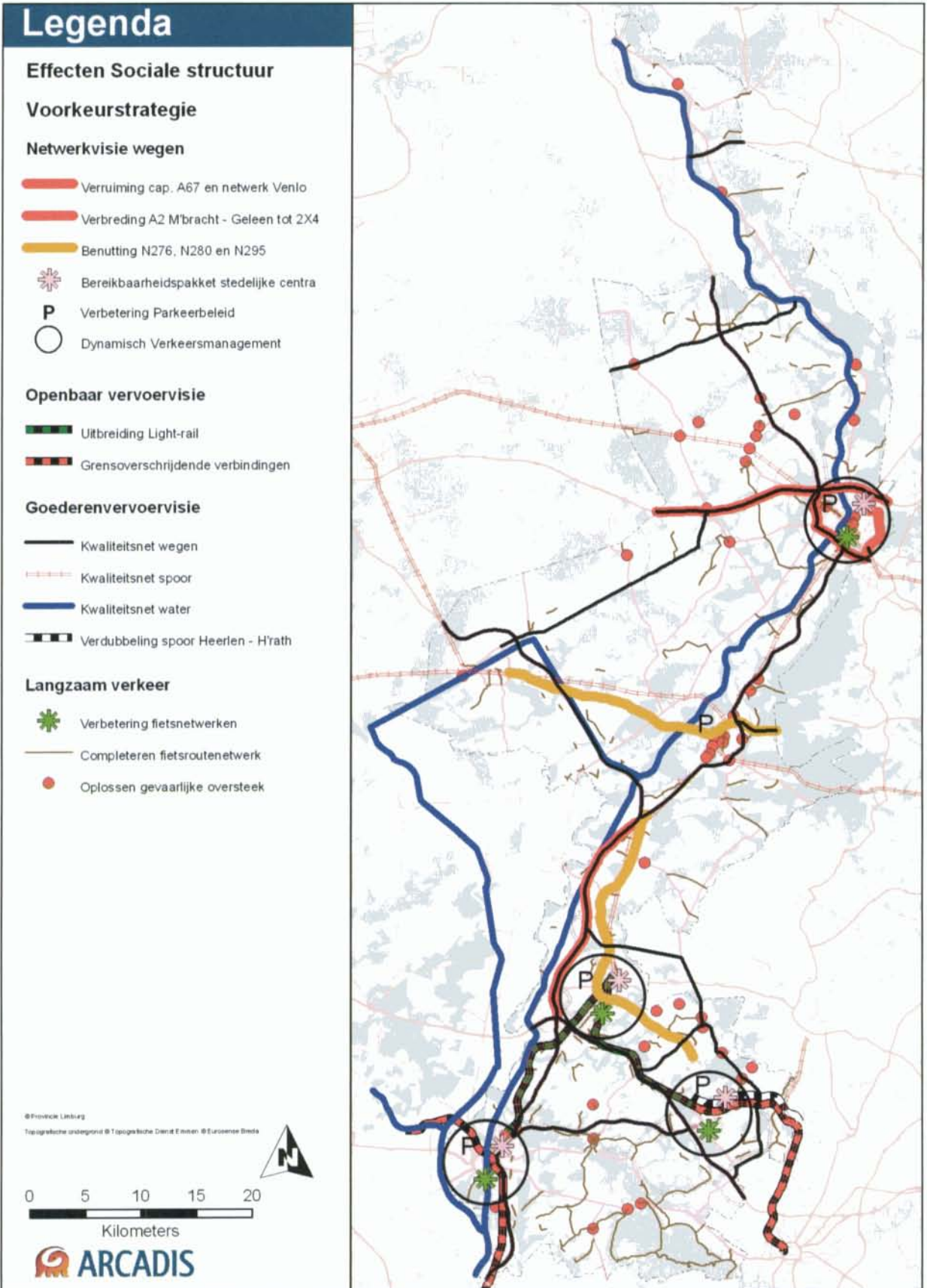
In de Sociale Agenda 2005-2008 [10] geeft de provincie aan dat de bereikbaarheid van voorzieningen en het waarborgen van de basismobiliteit van mensen een belangrijke voorwaarde is om een rol te spelen in de maatschappij. De bereikbaarheid van voorzieningen wordt apart behandeld in het factsheet Voorzieningen (zie paragraaf 6.3

#### Beschrijving Autonome ontwikkeling

Door processen als individualisering, schaalvergroting, verzakelijking en verharding van de samenleving is het steeds minder vanzelfsprekend dat mensen voor elkaar zorgen en elkaar ondersteunen. De sociale verbanden en netwerken (de burenhulp, het vrijwilligerswerk, het verenigingsleven en de actieve betrokkenheid van burgers bij hun leefomgeving) staan onder druk. Om deze reden is het belangrijk om mogelijke barrières voor maatschappelijke participatie weg te nemen.

#### Aandachtspunten effectbepaling

- Waarborgen van de basismobiliteit van mensen
- Wegnemen van mogelijke barrières voor maatschappelijke participatie, zoals het bieden van voldoende openbaar vervoersvoorzieningen en het verbeteren van de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen (via auto, OV of fiets)



Domein: Sociaal-cultureel		Voorraad: Sociale structuur				
Omschrijving attributen						
Attribuut Maatschappelijke participatie		Mate waarin burgers participeren in hun sociale leefomgeving				
Effectbeschrijving Voorkeurstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Maatschappelijke participatie	Voor de maatschappelijke participatie zijn met name de maatregelen die binnen de kernen worden getroffen van belang. In Venlo, Sittard-Geleen, Maastricht en Parkstad Limburg, wordt het makkelijker om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten door het verbeteren van de bereikbaarheid van de stedelijke centra, het toepassen van Dynamisch Verkeersmanagement en het verbeteren van het parkeerbeleid (eveneens in Roermond). Daarnaast wordt de basismobiliteit op het regionaal verbindend wegennet gewaarborgd door de infrastructurele maatregelen die in de voorkeurstrategie zijn opgenomen (verbreding A2, verruiming capaciteit A67, benutting N276, N280 en N295). De effecten worden beoordeeld als sterk positief (++).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Maatschappelijke participatie	Door de uitbreiding van het light-railconcept op de verbindingen Maastricht-Sittard en Sittard-Heerlen, wordt het in Zuid Limburg makkelijker om via het openbaar vervoer naar nabij gelegen steden of dorpen te reizen. Ongeveer de helft van de inwoners van Limburg gaat wel eens de grens over om vrienden/kennissen te bezoeken. Door een verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen, wordt dit verder gestimuleerd. De effecten van de Openbaar Vervoervisie op de maatschappelijke participatie worden positief beoordeeld (+).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Maatschappelijke participatie	De maatregelen aan het goederenvervoernetwerk hebben geen invloed op de maatschappelijke participatie. De effecten worden daarom neutraal beoordeeld (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Maatschappelijke participatie	In Venlo, Sittard-Geleen, Maastricht en Parkstad Limburg, worden de fietsnetwerken binnen de steden verbeterd. Hierdoor wordt het fietsverkeer binnen de steden gestimuleerd en wordt het makkelijker om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten. Daarnaast wordt het fietsverkeer tussen kernen gestimuleerd door completering van het provinciale fietsnetwerk. De effecten van deze maatregelen wordt beoordeeld als positief (+).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Maatschappelijke participatie	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement hebben tot doel om alle beschikbare vervoersnetwerken en modaliteiten, efficiënter, effectiever en beter gespreid te gebruiken. Vooral de algemene mobiliteitscampagnes en aanvullende maatregelen bij (tijdelijke) wegenprojecten, dragen bij aan de waarborging van de basismobiliteit. De effecten worden positief beoordeeld (+).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Sociale structuur.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut						
Maatschappelijke participatie	++	+	0	+	+	

# Legenda

## Effecten Sociale structuur

### Terugvalstrategie

#### Netwerkvisie wegen

 Verbreding A2 M'bracht - Geleen tot 2X3

 Beperkte benutting N276, N280 en N295

 Maaskruisend verkeer Maastricht

**P** Verbetering Parkeerbeleid

### Openbaar vervoervisie

Geen maatregelen

### Goederenvervoervisie

 Kwaliteitsnet wegen

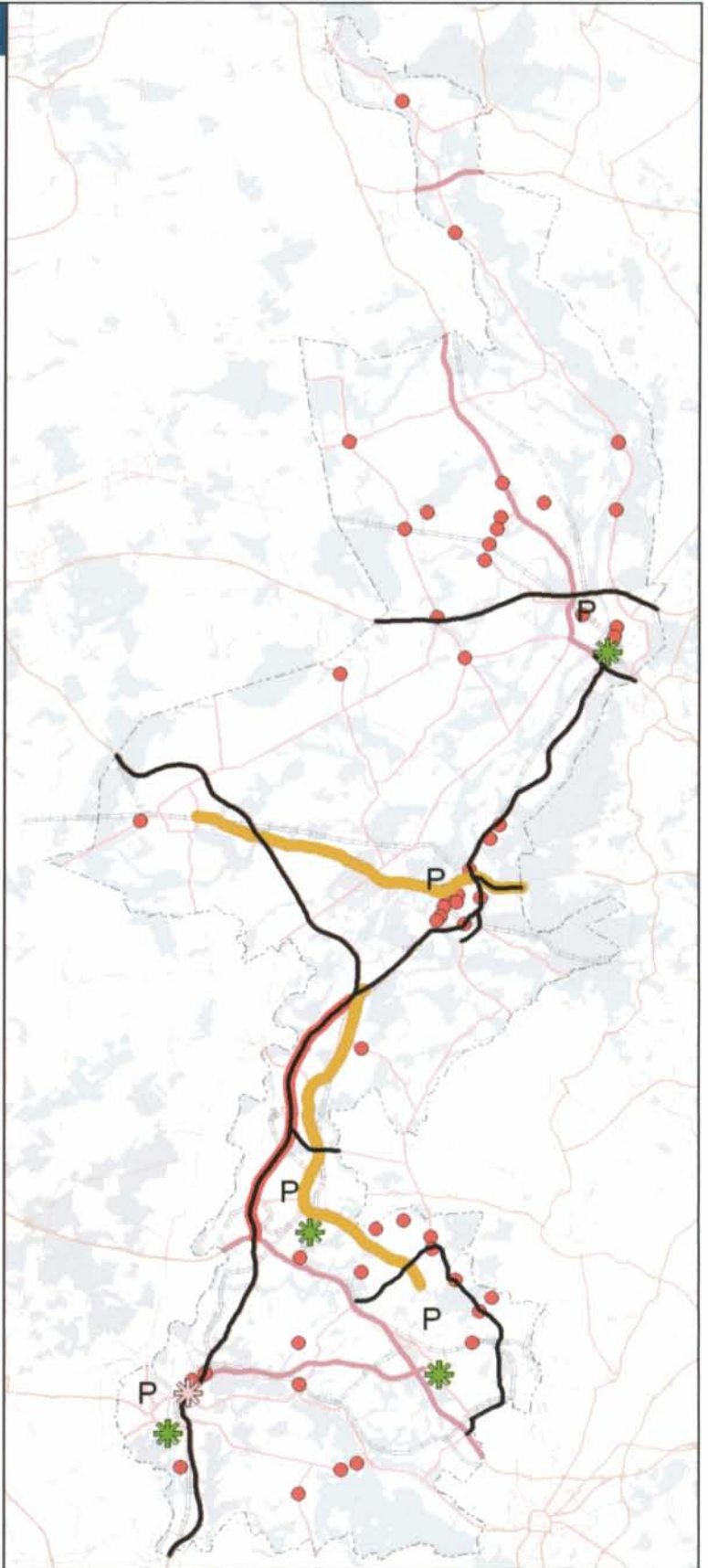
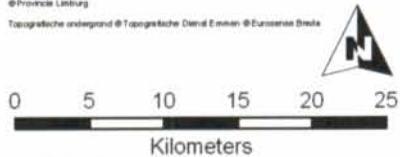
### Langzaam verkeer

 Promotie fietsgebruik 4 grote steden

 Oplossen gevaarlijke oversteek

© Provincie Limburg

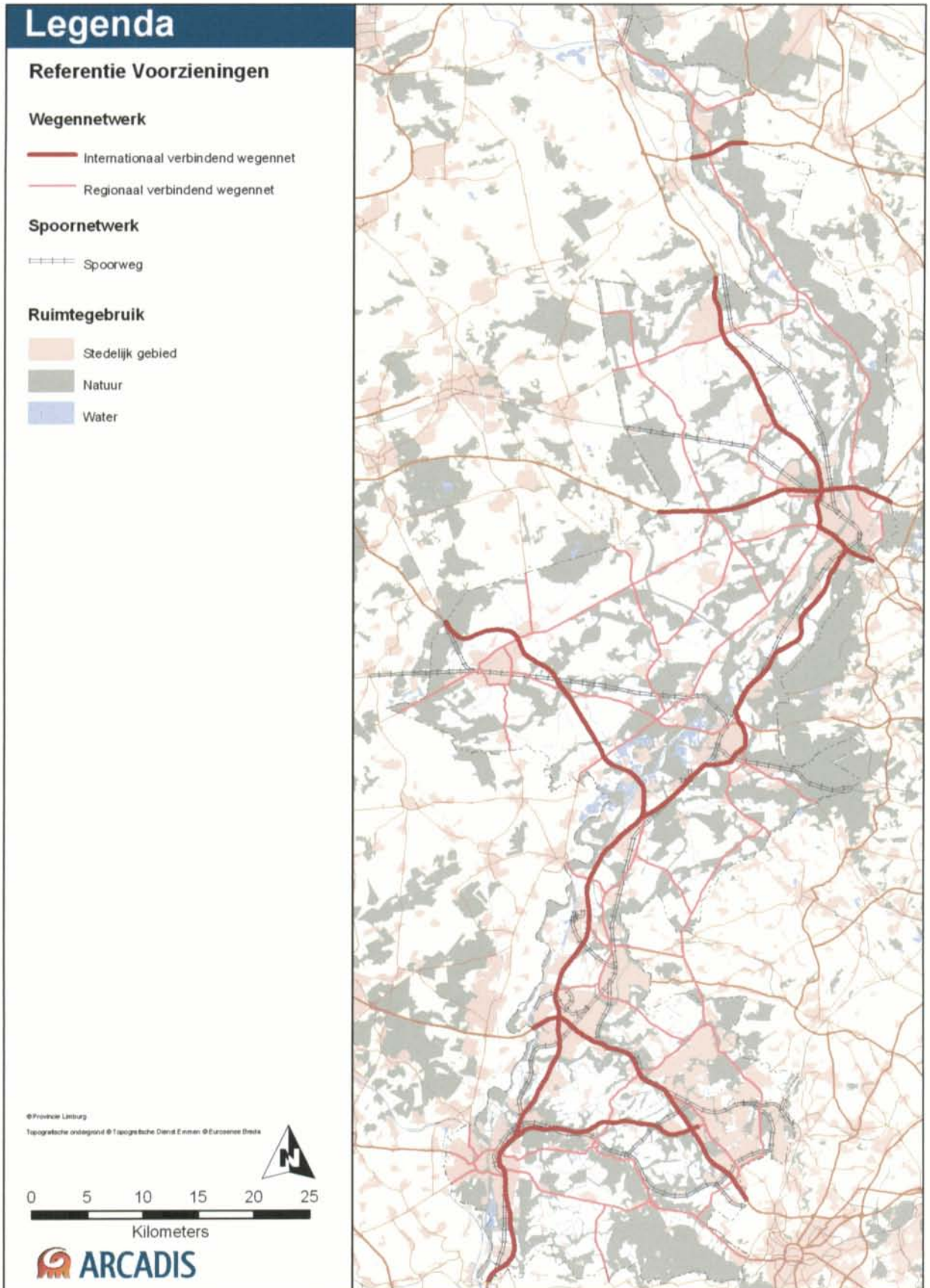
Topografische ondergrond © Topografische Dienst Emmen © Eurosenes Beheer



Domein: Sociaal-cultureel		Voorraad: Sociale structuur				
Omschrijving attributen						
Attribuut Maatschappelijke participatie		Mate waarin burgers participeren in hun sociale leefomgeving				
Effectbeschrijving Terugvalstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Maatschappelijke participatie	Voor de maatschappelijke participatie zijn vooral de maatregelen die binnen de kernen worden getroffen van belang. In Venlo, Roermond, Sittard-Geleen, Maastricht en Parkstad Limburg, neemt de verbetering van het parkeerbeleid een mogelijke barrière voor maatschappelijk participatie weg (niet goed kunnen parkeren in de stad). Daarnaast dragen de infrastructurele maatregelen die in de voorkeurstrategie zijn opgenomen (verbreding A2, beperkte benutting N276, N280 en N295), bij aan de waarborging van de basismobiliteit op het regionaal verbindend wegennet. De effecten worden beoordeeld als positief (+).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Maatschappelijke participatie	In de terugvalstrategie worden geen maatregelen genomen in het kader van de Openbaar Vervoervisie. Er zijn dan ook geen effecten op de maatschappelijke participatie (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Maatschappelijke participatie	De maatregelen aan het goederenvervoernetwerk hebben geen invloed op de maatschappelijke participatie. De effecten worden daarom neutraal beoordeeld (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Maatschappelijke participatie	In Venlo, Sittard-Geleen, Maastricht en Parkstad Limburg, wordt het fietsverkeer binnen de steden gestimuleerd door promotie van het fietsgebruik. Zonder verdere maatregelen zullen de effecten hiervan op de maatschappelijke participatie echter beperkt zijn (0).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Maatschappelijke participatie	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement beperken zich in de terugvalstrategie tot parkmanagement. Deze maatregelen hebben een geringe invloed op de maatschappelijke participatie (0).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Sociale structuur.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Terugvalstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederenvervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteitsmanagement	
Attribuut Maatschappelijke participatie	+	0	0	0	0	

6.3

FACTSHEET VOORZIENINGEN



<i>Domein: Sociaal-cultureel</i>	<i>Voorraad: Voorzieningen</i>
<b>Definitie voorraad</b>	Netwerk van scholen, zorginstellingen en andere instanties ten behoeve van de kwaliteit van de samenleving.
<b>Relevant beleid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Provinciaal Omgevingsplan Limburg</li> </ul>

#### Beschrijving Huidige situatie

In het Bevolkingsonderzoek Limburg 2006 [15] is onder andere onderzoek gedaan naar het voorzieningenniveau in de provincie Limburg. Over het voorzieningenniveau in zijn algemeenheid zijn de inwoners van Limburg tamelijk tevreden. Bijna 70% van de inwoners van Limburg vindt het voorzieningenniveau hoog genoeg om prettig te kunnen blijven leven. Wanneer specifiek naar de voorzieningen voor ouderen wordt gevraagd, dan blijken de scores lager uit te vallen. Zo vindt 50% van de inwoners van Limburg dat er voldoende sociale voorzieningen aanwezig zijn om ouderen zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen.

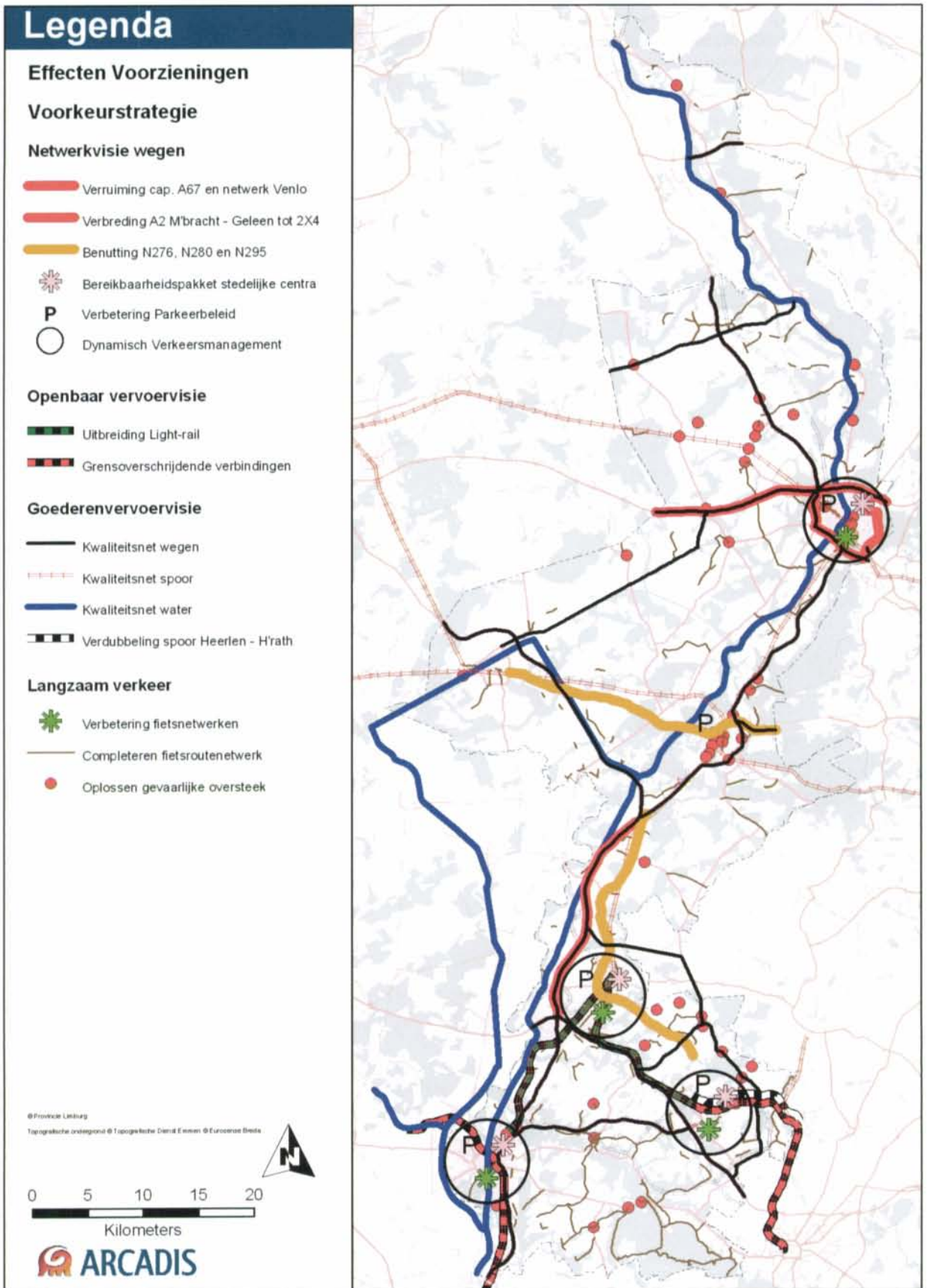
Om het netwerk van voorzieningen in Limburg te kunnen laten functioneren is de afhankelijkheid met een goede mobiliteit belangrijk. De kwaliteit van de voorzieningen neemt toe wanneer de mobiliteit van de gebruikers en medewerkers van de voorzieningen goed is.

#### Beschrijving Autonome ontwikkeling

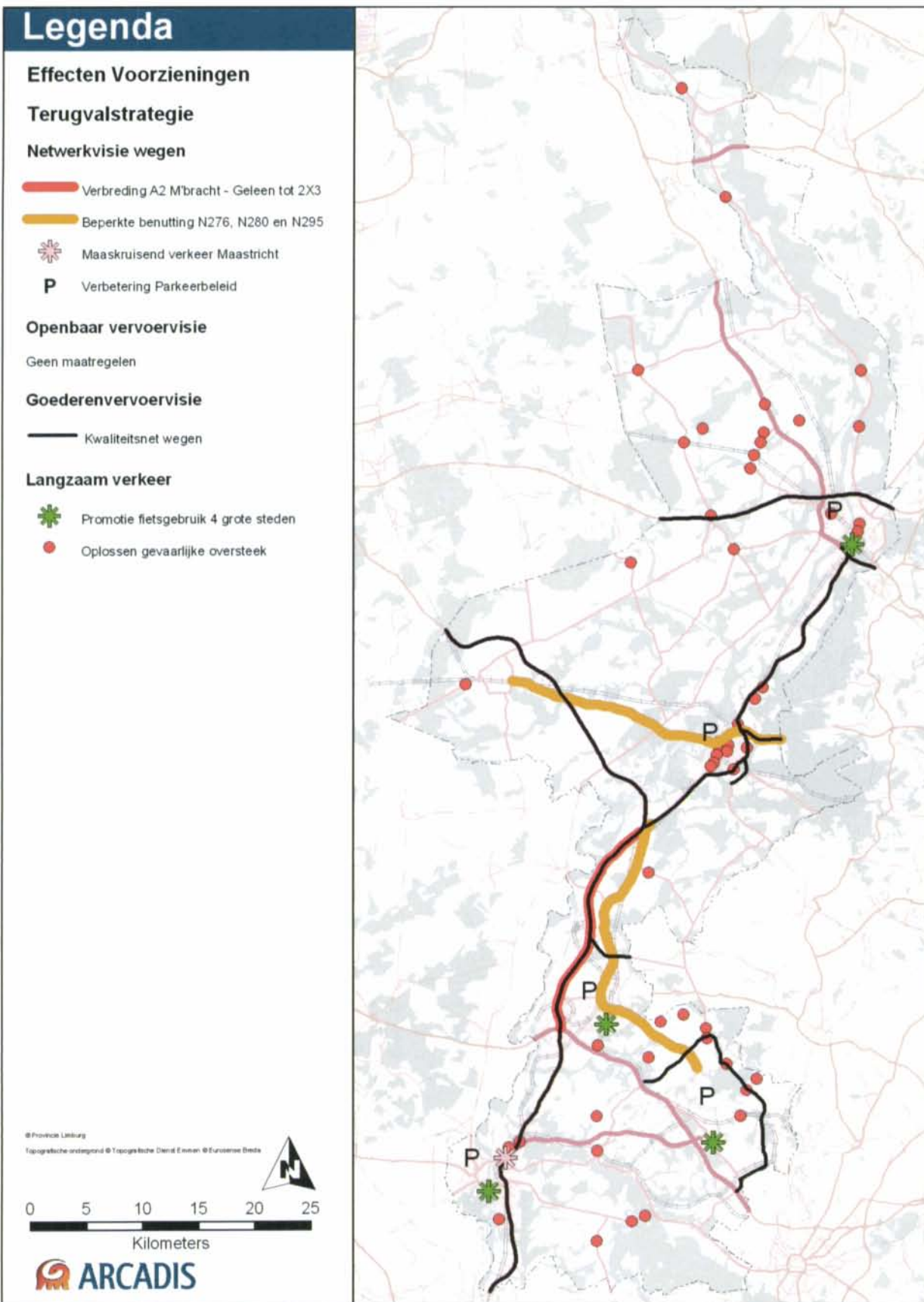
Naar verwachting zal het voorzieningen niveau niet veranderen.

#### Aandachtspunten effectbepaling

- Bereikbaarheid rondom kernen met een hoog voorzieningenniveau



Domein: Sociaal-cultureel		Voorraad: Voorzieningen				
Omschrijving attributen						
Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen		Mate waarin door het PVVP de bereikbaarheid van voorzieningen verandert.				
Effectbeschrijving Voorkeurstategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	Met de realisatie van de netwerkvisie wegen worden steden als Maastricht, Sittard-Geleen, Parkstad, Roermond en Venlo beter ontsloten. Met deze verbeteringen neemt ook de bereikbaarheid van de voorzieningen in Limburg toe. De voorkeurstategie van het PVVP is daarmee positief voor de bereikbaarheid van voorzieningen. (+)				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	Gebruikers van voorzieningen in het algemeen, maar met name senioren zijn voor het gebruik van de voorzieningen van Limburg afhankelijk van goed openbaar vervoer. Door de maatregelen in de voorkeurstategie neemt de bereikbaarheid van de voorzieningen toe. (+)				
Goederenvervoervisie	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	De goederenvervoer visie is niet relevant voor de bereikbaarheid van voorzieningen. (0)				
Langzaam verkeer	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	Gebruikers van voorzieningen maken in de vorm van de fiets of als voetganger in belangrijke mate gebruik van langzaam verkeer. Door het verder uitbreiden van het fietsnetwerk en het verbeteren van de fietsvoorzieningen in de stedelijke gebieden in Limburg neemt de bereikbaarheid van voorzieningen voor langzaam verkeer toe. (+)				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement hebben tot doel om alle beschikbare vervoersnetwerken en modaliteiten, efficiënter, effectiever en beter gespreid te gebruiken. Vooral de algemene mobiliteitscampagnes en aanvullende maatregelen bij (tijdelijke) wegenprojecten, dragen bij aan de waarborging van de basismobiliteit. De effecten worden positief beoordeeld. (+)				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Voorzieningen.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Voorkeurstategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut						
Bereikbaarheid voorzieningen	+	+	0	+	+	



Domein: Sociaal-cultureel		Voorraad: Voorzieningen				
Omschrijving attributen						
Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen		Mate waarin door het PVVP de bereikbaarheid van voorzieningen verandert.				
Effectbeschrijving Terugvalstrategie						
Netwerkvisie wegen	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	Met de realisatie van de netwerkvisie wegen worden steden als Maastricht, Sittard-Geleen, Parkstad, Roermond en Venlo beter ontsloten. Met deze verbeteringen neemt ook de bereikbaarheid van de voorzieningen in Limburg toe. De voorkeurstrategie van het PVVP is daarmee positief voor de bereikbaarheid van voorzieningen (+).				
Openbaar Vervoervisie	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	In de terugvalstrategie worden geen maatregelen genomen in het kader van de Openbaar Vervoervisie. Er zijn dan ook geen effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen (0).				
Goederenvervoervisie	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	De maatregelen aan het goederenvervoernetwerk hebben geen invloed op de bereikbaarheid van voorzieningen. De effecten worden daarom neutraal beoordeeld (0).				
Langzaam verkeer	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	In Venlo, Sittard-Geleen, Maastricht en Parkstad Limburg, wordt het fietsverkeer binnen de steden gestimuleerd door promotie van het fietsgebruik. Zonder verdere maatregelen zullen de effecten hiervan op de bereikbaarheid van voorzieningen echter beperkt zijn (0).				
Mobiliteitsmanagement	Attribuut Bereikbaarheid voorzieningen	De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement beperken zich in de terugvalstrategie tot parkmanagement. Deze maatregelen hebben een geringe invloed op de bereikbaarheid van voorzieningen (0).				
Aandachtspunten voor de vervolgfase						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn geen aandachtspunten vanuit de voorraad Voorzieningen.</li> </ul>						
Samenvatting effecten Terugvalstrategie						
Onderdeel strategie	Netwerkvisie wegen	Openbaar Vervoervisie	Goederen-vervoervisie	Langzaam verkeer	Mobiliteits-management	
Attribuut						
Bereikbaarheid voorzieningen	+	0	0	0	0	

# HOOFDSTUK 7 Robuustheidsanalyse

## 7.1 INLEIDING

Naast de duurzaamheids- en milieubeoordeling is ook de robuustheid van de beide strategieën mede bepalend voor het integrale oordeel over de duurzaamheid van het PVVP.

Hiervoor is een robuustheidsanalyse uitgevoerd. Bij ingrijpende en kostbare plannen en projecten is het verstandig dat een robuustheidsanalyse als hulpmiddel voor de besluitvorming wordt uitgevoerd. Daarbij wordt ingegaan op de vraag of een plan of project “tegen een stootje kan”. Bepaalde trends, aannames of uitgangspunten kunnen zich namelijk in de toekomst sterker of juist zwakker voordoen dan verwacht.

Om de robuustheid van het PVVP te bepalen zijn een aantal belangrijke trends, aannames en uitgangspunten onderzocht.

## 7.2 AUTONOME GROEI MOBILITEIT

### *Uitgangspunt in PVVP*

In hoofdstuk 2 zijn twee scenario's voor de autonome ontwikkeling beschreven. Allereerst is er het hoge groeiscenario. Dit scenario is gebaseerd op de landelijke groeiprognozes van de komende jaren. Het gaat uit van een forse groei van vrachtverkeer en doorgaand verkeer<sup>1</sup>.

Deze landelijk verwachte groei is volgens de Provincie Limburg hoog ingeschat. De provincie verwacht – zeker op de regionale wegen – minder groei van het vrachtverkeer en doorgaande verkeer. Daarnaast is de provincie Limburg de eerste provincie in Nederland die te maken krijgt met een afname van de bevolking (vergrijzing). Op basis van de bovenstaande aannames verwacht de provincie een lagere groei van de mobiliteit. Deze groei is in hoofdstuk 2 aangegeven als het lage groeiscenario.

De provincie Limburg heeft haar PVVP geschreven op basis van een mix tussen beide groeiscenario's.

### *Robuustheid*

Om de robuustheid van de autonome groei te kunnen bepalen zijn twee hypothesen relevant:

- Wat betekent het voor het PVVP als de autonome groei lager uitvalt dan het lage groeiscenario?
- Wat betekent het voor het PVVP als de autonome groei hoger uitvalt dan het hoge groeiscenario?

<sup>1</sup> Verkeer op het Limburgs wegennet zonder herkomst en/of bestemming in Limburg.

Afwijkingen van de groei zijn mogelijk, maar niet realistisch. Zowel het scenario voor de hogere groei als het scenario voor lagere groei zijn voor de provincie Limburg uitersten. Binnen deze uitersten is het beleid in het PVVP ontwikkeld.

Ondanks dat niet verwacht wordt dat de uitersten over- of onderschreden worden, is het mogelijk dat dit wel gebeurt. Binnen het PVVP kan er echter op verschillende manieren geanticipeerd worden op veranderingen in de autonome groei. Het PVVP is een modulair beleidsstuk, waarbij maatregelen in delen (zowel in tijd als per visie) worden uitgevoerd. Door het tempo van uitvoeren aan te passen kan het PVVP afgestemd worden op de mogelijk veranderende uitgangspunten.

## 7.3

### **GRENDOVERSCHRIJDEND VERKEER**

#### ***Uitgangspunt in PVVP***

De provincie Limburg is in Nederland uniek, omdat het tussen België en Duitsland ligt. Hierdoor heeft Limburg veel te maken met rijksgrenzen en met grensoverschrijdend verkeer. Het gebied tussen Luik, Hasselt, Nijmegen, Mönchengladbach, Aachen en Maastricht is sterk op elkaar gericht met veel grensoverschrijdende relaties. Bewoners in het gebied wonen en werken in verschillende landen en gebruiken ook voorzieningen in verschillende landen. De combinatie van bijvoorbeeld wonen in Nederland, werken in Duitsland en naar school gaan in België komt voor.

In de huidige situatie is de grens qua mobiliteit echter nog wel een barrière. Ondanks het feit dat de fysieke infrastructuur in de grensstreken voldoende is, zijn met name de openbaar vervoerbindingen niet vergelijkbaar met het openbaar vervoer in de rest van de provincie.

De verwachting is dat deze grensbarrière in de toekomst zal worden geslecht en dat de mobiliteit in de grensstreken gelijk zal zijn aan de mobiliteit in de rest van Limburg. In het PVVP worden maatregelen voorgesteld om aan deze versnelde groei bij te dragen.

#### ***Robuustheid***

Om de robuustheid van de aanname ten aanzien van grensoverschrijdend verkeer te kunnen bepalen zijn twee hypothesen relevant:

- Wat betekent het voor het PVVP als het grensoverschrijdende verkeer harder groeit dan voorzien?
- Wat betekent het voor het PVVP als het grensoverschrijdende verkeer niet groeit?

In het PVVP wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de mobiliteitsgroei in de grensstreken van Limburg sterker zal zijn dan in de andere delen van Limburg *tot* het moment dat de mobiliteit in de grensstreken vergelijkbaar is. Vanaf dat moment is ook de mobiliteitsgroei vergelijkbaar met de rest van Limburg.

Het is echter mogelijk dat de mobiliteit in de grensstreken anders groeit dan nu voorspeld. Het is niet aannemelijk dat het verkeer in de grensstreken intensiever zal worden dan in de andere delen van Limburg. De sterke groei in de grensstreek is een eindsprint om de groei in de andere delen van Limburg bij te halen en niet om voorbij te streven.

Een lagere groei in de grensstreek dan in het PVVP voorzien is echter wel mogelijk. Naar verwachting zal de vraag naar mobiliteit en met name openbaar vervoer sterk afhankelijk zijn van het aanbod van de provincie. Het doel in het PVVP voor het grensoverschrijdende

verkeer is het verbeteren van de kwaliteit van mobiliteit in de grensstreek en niet het bieden van een oplossing voor knelpunten.

Vanuit de kwaliteitsdoelstelling van het PVVP is het dan ook investeringswaardig om, vooruitlopend op de vraag, het aanbod van met name openbaar vervoer te verbeteren. Deze keuze heeft echter wel ongunstige effecten voor het domein Natuur en Milieu. Met het verhogen van de intensiteiten op de spoorlijnen tussen Limburg, België en Duitsland neemt ook de druk op de natuurgebieden langs de lijnen toe, terwijl dat vanuit de vraag naar grensoverschrijdend openbaar vervoer nog niet nodig is.

Het is verstandig om op het moment dat, als uitwerking van het PVVP, besloten wordt om bepaalde lijnen te gaan exploiteren, een aanvullende duurzaamheidsbeoordeling uit te voeren.

## 7.4

### EXTRA VERKEERSAANTREKKENDE WERKING PVVP

#### *Uitgangspunt in PVVP*

Zoals in paragraaf 7.2 al is aangegeven wordt voor de komende jaren een autonome groei verwacht. Deze groei leidt op een aantal locaties tot knelpunten. Het PVVP voorziet in maatregelen om de knelpunten op te lossen en een goede mobiliteit te garanderen. In de verkeersmodellen is geen rekening gehouden met de extra mobiliteitsaantrekkelijke werking van het PVVP. Het PVVP verandert immers niets aan de vraag naar mobiliteit in de breedste zin, maar stroomlijnt de vraag en probeert door beïnvloeden en benutten de vraag zo veel mogelijk over het beschikbare aanbod (infrastructuur, openbaar vervoer etc.) te verdelen. Mogelijk zorgen de mobiliteitsverbeterende maatregelen echter voor extra verkeer.

#### *Robuustheid*

Om de robuustheid van het PVVP op het gebied van extra verkeersaantrekkelijke werking te kunnen bepalen is de volgende hypothese relevant:

- Wat betekent het voor het PVVP als de infrastructuur harder groeit dan voorzien?

Uitgangspunt voor de provincie is dat het PVVP geen extra verkeersaantrekkelijke werking heeft boven de verwachte autonome groei. De reden hiervoor is de beperkte bevolkingsgroei of zelfs op den duur bevolkingsafname. Ook bevat het PVVP geen verkeersaantrekkelijke activiteiten. Het beleid is alleen gericht op het stroomlijnen en verdelen van de mobiliteitsvraag in de provincie Limburg over de verschillende modaliteiten (weg, spoor en water) en het verbeteren van de eigen kwaliteit van deze infrastructuur.

Een aantal projecten binnen het PVVP dragen bij aan een vergroting van de capaciteit van een aantal wegen in Limburg. Bij de aangenomen autonome groei (mix van hoge en lage groeiscenario) zal de kans op congestie na de capaciteitsvergroting afnemen. Dit komt de kwaliteit van de infrastructuur ten goede.

Mogelijk zal deze hogere kwaliteit meer verkeer aantrekken ondanks dat dit niet het doel of verwachting van het PVVP is. Het kan daarbij gaan om bestaand verkeer dat een kwalitatieve hoogstaande verbinding verkiest boven een andere verbinding, of juist nieuw verkeer.

Het is niet aannemelijk dat de extra verkeersaantrekkelijke werking van het PVVP dermate groot is dat dit leidt tot nieuwe maatregelen. Mocht dat onverhoopt toch het geval zijn, kan de trits benutten – beïnvloeden – bouwen toegepast worden. Het PVVP levert daarmee zelf de gereedschappen om een eventueel knelpunt op te lossen.

## HOOFDSTUK

# 8 Conclusies en aanbevelingen

## 8.1




**BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN***Effectscores*

De beleidsstrategie van het PVVP zal leiden tot een betere verkeerssituatie in de provincie Limburg. Toch leidt de beleidsstrategie tot een aantal ongunstige effecten. Deze gevolgen zijn met name terug te vinden in het Domein Natuur & Milieu. Om deze negatieve gevolgen even kort aan te stippen volgt hier een korte opsomming.

- Voorraad: Natuur    Het intensiveren van treinverkeer en verhogen van verkeersintensiteiten op N wegen zal leiden tot een vergrote barrière werking op flora en fauna. Dit zou een negatieve invloed kunnen hebben op de aanwezige natuurgebieden die in de buurt van deze infrastructuur aanwezig is.
- Voorraad: Ruimte    De uitbreiding van infrastructurele voorzieningen zal mogelijk leiden tot het schenden van archeologisch waardevolle gebieden. In het bijzonder bij het completeren van het fietsnetwerk zullen enkele archeologische monumenten doorsneden worden. Dit zal een negatief effect met zich mee brengen op de omgeving
- Voorraad: Water    De intensivering en uitbreiding van het verkeersnetwerk zal mogelijke gevolgen hebben voor grond en oppervlakte water. Bij doorsnijding van grond waterbeschermingsgebieden en grondwaterwingebieden zijn negatieve gevolgen niet te onderkennen. Waterbeschermingsgebieden van toepassing zijn Heer-Vroendaal, Roodborn, Roosteren, Heel, IJzeren Kuilen, De Dommel, Craubeek, Waterval, Geulle, Groote Heide en Grubbenvorst. Waterwingebieden van belang zijn ,Roodborn, Waterval, Heer-Vroendaal en Roosteren.

### Verkeerslicht

Om aan te duiden of het PVVP de duurzaamheids- en milieutoets kan doorstaan is een verkeerslicht model gebruikt.

	“Groen licht”	geen significante effecten verwacht, vanuit milieu- en duurzaamheidsoogpunt geen belemmeringen voor het vervolg.
	“Oranje licht”	vanwege optredende milieueffecten zal in het vervolg nader onderzoek moeten worden verricht om de effecten meer gedetailleerd te bepalen. Eventueel zijn in het vervolgtraject aanvullende maatregelen benodigd.
	“Rood licht”	de te verwachten effecten zijn dusdanig ernstig/significant, dat dit een belemmering vormt voor verdere uitwerking. Het beoogde beleid moet worden bijgesteld om de ongewenste effecten te neutraliseren.

Aan geen van de voorraden is een rood verkeerslicht toegekend. Met uitzondering van de onderstaande voorraden zijn groene lichten toegekend. Voor de groene voorraden kan het beleid duurzaam doorgang vinden.

De voorraden met oranje licht zijn:

- Natuur.
- Ruimte.
- Water.

Deze voorraden hebben in een duurzaam vervolgtraject bijzondere aandacht nodig.

## 8.2

### KENNISLEEMTEN EN MONITORING

#### *Kennisleemten*

Bij de uitvoering van de strategische milieubeoordeling van het PVVP is een beperkt aantal leemten in kennis opgetreden. Het betreft geen informatie die nodig is om goede keuzes te maken in het kader van het PVVP.

Het zijn leemten die bij de verdere planuitwerking (de uitwerking van het PVVP) aandacht moeten krijgen. Het gaat om de volgende kennisleemten:

- *Modal shift*  
In het PVVP is uitgegaan van de autonome mobiliteitsgroei. Daarbij is geen rekening gehouden met de mogelijke verschuiving van mobiliteit tussen de verschillende modaliteiten (weg, spoor, water, OV en fiets). Naar verwachting is het effect van modal shift voor de verschillende visies niet maatgevend. Een weloverwogen oordeel over de duurzaamheids- en milieueffecten is daarom mogelijk.
- *Extra verkeersaantrekkende werking PVVP*  
In het PVVP is geen rekening gehouden met de mogelijke extra verkeersaantrekkende werking van de PVVP-maatregelen. Wel is de extra verkeersaantrekkende werking onderzocht in de robuustheidsanalyse (hoofdstuk 7).

Naar verwachting zullen de effecten van het PVVP niet significant worden beïnvloed door de extra verkeersaantrekkende werking. Een weloverwogen oordeel over de duurzaamheids- en milieueffecten is daarom mogelijk.

### **Monitoring**

Het PVVP schept een kader voor vervolgplannen. In dat opzicht is het wenselijk om regelmatig te monitoren of het PVVP ook daadwerkelijk deze functie heeft gekregen. Het gaat in feite om de mate van stuurbaarheid van het PVVP.

Monitoring heeft ook betrekking op de in dit Milieurapport verwachte effecten. De effecten kunnen op twee momenten getoetst worden:

- Toetsing aan nog op te stellen milieueffectrapporten: worden in de nog op te stellen milieueffectrapporten vergelijkbare effecten verwacht?
- Daadwerkelijke toetsing na uitvoering: hiervoor dient onder andere een nulmeting uitgevoerd te worden (veelal veldmetingen).

## **8.3**

### **AANDACHTSPUNTEN VERVOLG**

Mede naar aanleiding van de geconstateerde leemten in kennis kan een aantal aandachtspunten worden geformuleerd bij verdere concretisering van de visies uit het PVVP. De aandachtspunten betekenen veelal nader onderzoek in de planstudiefase.

#### **Netwerkvisie wegen**

- Bij de uitwerking van het PVVP dient het effect van de modal shift op de netwerkvisie wegen nader onderzocht te worden.
- Bij aanpassingen aan wegen en bij aanleg van nieuwe wegen dienen in het kader van de nieuwe Wet geluidhinder alle doelmatige maatregelen te worden uitgevoerd. Het begrip "doelmatigheid" zal nog nader worden gedefinieerd.
- Over het algemeen leiden de maatregelen in het PVVP tot een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aanvullende maatregelen zijn wellicht niet nodig vanuit het wettelijk kader, maar kunnen uiteraard een verdere verbetering bereiken.
- Aantasting van bos- en natuurgebieden (EHS) en leefgebieden van zwaar beschermde soorten zal voorkomen moeten worden. Indien er geen alternatieven zijn en voldoende maatschappelijk belang, zal afdoende gecompenseerd moeten worden. Hierbij zullen de nodige vergunningtrajecten moeten worden doorlopen.
- De maatregelen in het PVVP doorsnijden gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Bij de uitwerking van het PVVP dient hier nader onderzoek te worden verricht.
- De maatregelen in het PVVP doorsnijden meerdere waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden. Bij de uitwerking van deze maatregelen dient hier rekening mee te worden gehouden.

#### **Openbaar vervoervisie**

- Bij de uitwerking van het PVVP dient het effect van de modal shift op de openbaar vervoervisie nader onderzocht te worden.
- Aantasting van bos- en natuurgebieden (EHS), leefgebieden van zwaar beschermde soorten en Natura 2000 gebieden zal voorkomen moeten worden. Indien er geen alternatieven zijn en voldoende maatschappelijk belang zal afdoende gecompenseerd moeten worden. Hierbij zullen de nodige vergunningtrajecten moeten worden doorlopen.

- De maatregelen in de voorkeursstrategie doorsnijden meerdere grondwater- en bodembeschermingsgebieden. Bij de uitwerking van deze maatregelen dient hier rekening mee te worden gehouden.

#### ***Goederenvervoersie***

- Bij de uitwerking van het PVVP dient het effect van de modal shift op de goederenvervoersie nader onderzocht te worden.
- Bij aanpassingen aan wegen en bij aanleg van nieuwe wegen dienen in het kader van de nieuwe Wet geluidhinder alle doelmatige maatregelen te worden uitgevoerd. Het begrip “doelmatigheid” zal nog nader worden gedefinieerd.
- De maatregelen in het PVVP doorsnijden meerdere waterwingebieden, grondwater- en bodembeschermingsgebieden. Bij de uitwerking van deze maatregelen dient hier rekening mee te worden gehouden.

#### ***Langzaam verkeer***

- Bij de uitwerking van het PVVP dient het effect van de modal shift op de maatregelen voor langzaam verkeer nader onderzocht te worden.
- In de voorkeursstrategie doorsnijden de maatregelen om het fietsrouten netwerk te completeren meerdere archeologische monumenten. Bij de uiteindelijke maatregelen aan het fietsrouten netwerk, dient aantasting van deze monument vermeden te worden.
- De maatregelen in de voorkeursstrategie doorsnijden meerdere waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden. Bij de uitwerking van deze maatregelen dient hier rekening mee te worden gehouden.

#### ***Mobiliteitsmanagement***

- Bij de uitwerking van het PVVP dient het effect van de modal shift op de maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement nader onderzocht te worden.

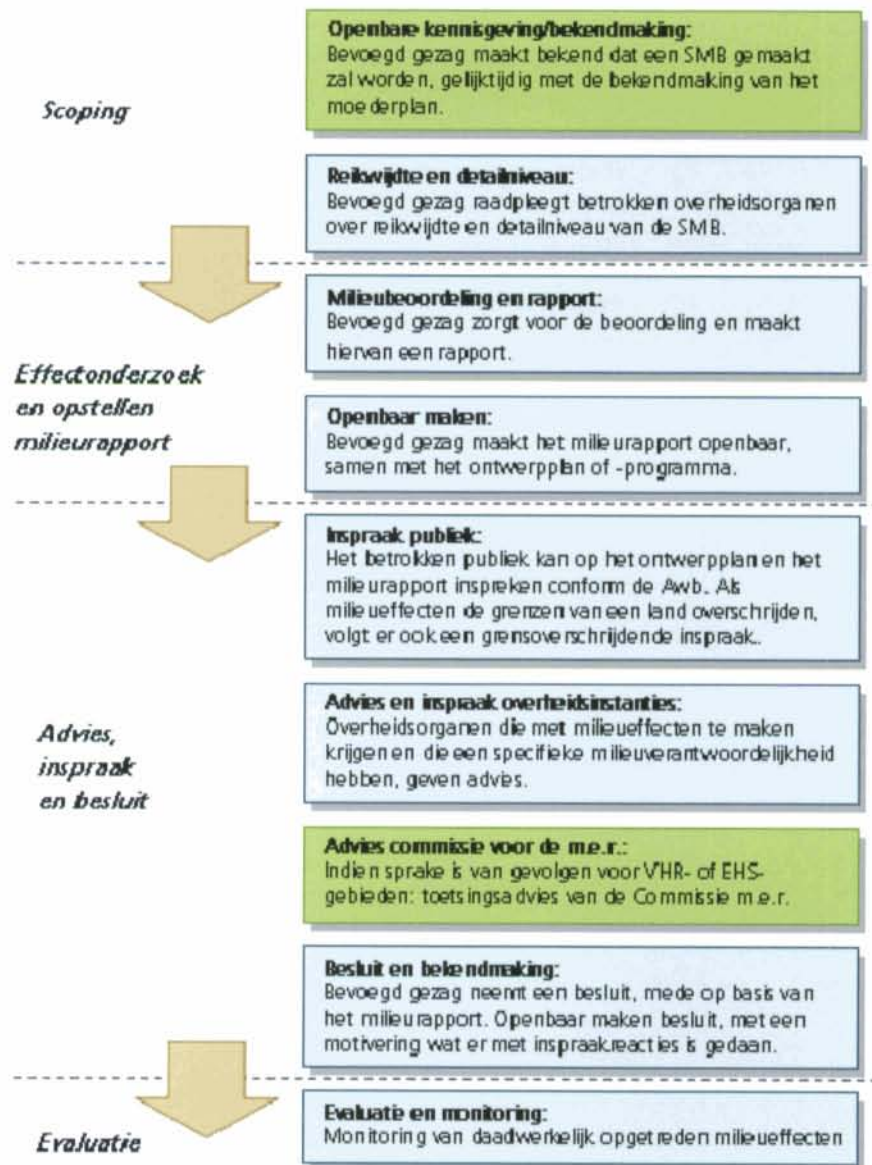
## BIJLAGE 1

## Literatuur

1. Provincie Limburg, Discussienotitie PVVP
2. Provincie Limburg, Sonderingsnotitie PVVP
3. Provincie Limburg, Trends in mobiliteit
4. Provincie Limburg, Ontwerp-POL 2006
5. Provincie Limburg, Netwerkanalyse Zuid-Limburg
6. Provincie Limburg, Limburg, een generatie verder
7. Provincie Limburg, Eindrapport harmonisatie prognoses
8. Provincie Limburg, POL-Project-tool
9. Provincie Limburg, Provinciale Milieuverordening
10. Provincie Limburg, Sociale Agenda 2005-2008
11. Provincie Limburg, Limburg in cijfers 2006
12. Provincie Limburg, Sociaal Rapport Noord-Limburg
13. Provincie Limburg, Sociaal Rapport Midden-Limburg
14. Provincie Limburg, Sociaal Rapport Zuid-Limburg
15. Provincie Limburg, Bevolkingsonderzoek Limburg 2006
16. Provincie Limburg, De Limburgse arbeidsmarkt 2003-2008
17. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit
18. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Nota Ruimte
19. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Kaderrichtlijn Water
20. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Nota Belvedere
21. Provincie Limburg, Risicokaart Limburg

## BIJLAGE 2

## Procedure

**Scoping***Openbare kennisgeving*

Op 16 augustus 2006 heeft de Provincie Limburg met een publicatie in de Staatscourant en Dagblad De Limburger de strategische milieu-beoordeling ten behoeve van het PVVP bekend gemaakt.

*Reikwijdte en detailniveau*

De notitie reikwijdte en detailniveau heeft als input gediend voor de raadpleging van de betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van de SMB.

Er heeft in deze fase een informeren gesprek plaatsgevonden met het secretariaat van de Commissie m.e.r.. De Commissie m.e.r. zal het milieurapport toetsen (zie hierna).

***Effectenonderzoek en opstellen milieurapport***

Op basis van de resultaten van de scopingfase is vervolgens het effectenonderzoek uitgevoerd en het milieurapport opgesteld. Parallel hieraan is het ontwerp-PVVP opgesteld. Het bevoegd gezag, Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg, maakt het milieurapport openbaar. Dit wordt gepubliceerd in de Staatscourant en de relevante lokale en regionale pers. Dit gebeurt tegelijkertijd met het ontwerp-PVVP.

***Advies, inspraak en besluit***

Op het ontwerp-PVVP en het onderliggende milieurapport (SMB) is inspraak mogelijk. Hiervoor staat een periode van 6 weken. Daarnaast worden de betrokken overheidsorganen en de Commissie m.e.r. om advies gevraagd. Mede op basis van de resultaten van inspraak en advies en met inachtneming van het milieurapport stellen Provinciale Staten het PVVP uiteindelijk vast.

***Evaluatie***

Uiteindelijk dient evaluatie plaats te vinden van de daadwerkelijke milieueffecten. In het Milieurapport wordt hiertoe een eerste aanzet gedaan.

## COLOFON

DUURZAAMHEIDS- EN MILIEUBEOORDELING SMB PVVP  
LIMBURG**OPDRACHTGEVER:**

PROVINCIE LIMBURG

**STATUS:**

Vrijgegeven

**AUTEUR:**

ing. J. Christen

J. Stroobach

**GECONTROLEERD DOOR:**

J. Stroobach

drs. L. de Haas

**VRIJGEGEVEN DOOR:**

drs. L. de Haas

6 november 2006

110623/CE6/245/000585

ARCADIS Ruimte &amp; Milieu BV

Beaulieustraat 22

Postbus 264

6800 AG Arnhem

Tel 026 3778 899

Fax 026 4457 549

www.arcadis.nl

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

## **2. Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit**

### **Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit in relatie tot het PVVP**

Hieronder zijn de elementen uit de Essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit opgenomen, die een directe verwijzing naar of sterke relatie met het PVVP hebben. De regionale vertaling en/of uitwerking hiervan voor Limburg is vooral te vinden in de hoofdstukken 6 en 7. Steeds is in kort bestek aangegeven waar en hoe er in het PVVP een vertaling is gegeven aan dit onderwerp.

### **Algemeen**

*Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten geven op basis van beschikbare middelen en instrumenten in de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijke beleid aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020. Provincies en WGR-plusregio's alsmede de gemeenten stellen de PVVP's en RVVP's, respectievelijk het gemeentelijke beleid op conform de Planwet verkeer en vervoer. Tussen provincies en WGR-plusregio's en GSB-steden vindt over en weer afstemming plaats bij het opstellen van respectievelijk de PVVP's en RVVP's, de Meerjaren Ontwikkelingsprogramma's en de jaarlijkse bestedingsplannen voor de BDU verkeer en vervoer.*

De bijdrage van het Limburgse PVVP aan de nationale doelen is met name te vinden in de deelparagrafen van hoofdstuk 6. Het PVVP is opgesteld conform de Planwet verkeer en vervoer. Bij de opstelling van het PVVP heeft in de verschillende fasen afstemming plaatsgevonden met de genoemde partijen.

### **Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer**

*De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, en bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling niet alleen gestreefd wordt naar relevante belangen als de ruimtelijke- en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context, maar ook naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Anderzijds wordt bij de ontwikkeling van infrastructuur geanticipeerd op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming.*

*Bij het opstellen van ruimtelijke plannen (bestemmingsplan, structuurplan, streekplan) worden de*

*gevolgen van de ruimtelijke functies op ondermeer de bereikbaarheid en de infrastructuur in kaart gebracht. Voor alle beheerders geldt dat ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur, anders dan om verkeersveiligheids- of milieutechnische redenen, geen dusdanige structurele effecten mogen hebben dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de beheergrenzen van de eigen infrastructuur overschrijden, overleggen de beheerders met de andere infrastructuurbeheerders in het gebied.*

De samenhang tussen ruimte, economie en mobiliteit komt allereerst tot uiting in het POL. Het PVVP, als POL-aanvulling, besteedt hieraan aandacht in de hoofdstukken 2, 3 en 5.

In het PVVP is aangegeven dat bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen mobiliteit en infrastructuur meer als leidend worden gebruikt. Een en ander is doorvertaald naar de gemeenten in de toetsing van bestemmingsplannen en de daarvoor ontwikkelde Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg.

## **Bereikbaarheid**

*Provincies en WGR-plusregio's respectievelijk de gemeenten en waterschappen beschrijven in de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijke en waterschapsbeleid hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut én in samenhang en kosteneffectief worden ingezet en houden daarbij rekening met de aansluiting van de verschillende netwerken. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer.*

*De gezamenlijke overheden zijn verantwoordelijk voor de totaliteit van de bereikbaarheid. In relatie tot de doelstelling van de rijksoverheid uit deze nota nemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten in de PVVP's en RVVP's respectievelijk het gemeentelijke beleid concrete doelen op voor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reistijd van deur tot deur. Op basis daarvan worden verdere maatregelen genomen om de bereikbaarheid te waarborgen.*

In de hoofdstukken 6 en 7 wordt de optimale verknoping en benutting van de verschillende netwerken aan de orde gesteld. Ook in de Netwerkanalyse Zuid-Limburg is hier nadrukkelijk aandacht aan besteed. De doelstellingen van het PVVP zijn geformuleerd in hoofdstuk 7.

## Gebiedsgerichte aanpak en netwerkanalyse

*Het rijk bevordert een gebiedsgerichte aanpak met inachtneming van de bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling. Het rijk, de provincies, de WGR-plusregio's en de betreffende gemeenten maken gezamenlijk netwerkanalyses. Deze analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten en daaruit voortvloeiende potentiële problemen en opgaven in een gebied voor de periode 2010 en 2020 in kaart. Uitgangspunt bij de netwerkanalyses is dat geen onderscheid wordt gemaakt naar beheersgrenzen. Bij het opstellen van de netwerkanalyse wordt een pakket met maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij wordt expliciet aandacht aan het goederenvervoer besteed. De netwerkanalyses zijn in ieder geval gebaseerd op 1) een ruimtelijke visie en programma, 2) anders betalen voor mobiliteit, 3) de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, 4) een optimalisatie van het openbaar vervoer, 5) de mogelijkheden van benutting en 6) aanpassingen van bestaande infrastructuur.*

*In 2006 zullen in elk geval netwerkanalyses worden afgerond voor de stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte (Noordvleugel Randstad, Zuidvleugel Randstad, Utrecht, het knooppunt Arnhem-Nijmegen, Regio Twente, Groningen-Assen, Brabantstad en Zuid-Limburg), alsmede voor Leeuwarden en omgeving ('samenwerkende Friese steden'), de 'Stedendriehoek' (Deventer, Apeldoorn, Zutphen) en Zwolle en omgeving, ook wel bekend als de 'IJsseldelta'.*

*In de netwerkanalyses wordt aandacht besteed aan investeringen ten behoeve van mobiliteit. Het oplossend vermogen en de maatschappelijke baten en kosten van maatregelenpakketten voor alle modaliteiten worden onderzocht. Er wordt naar gestreefd om maatregelenpakketten samen te stellen, die de hoogste maatschappelijke baten realiseren. Op basis van deze netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken de overheden vervolgens gezamenlijk afspraken over hoe de deur-tot-deur bereikbaarheid te verbeteren en hoe de beschikbare investeringsbudgetten maatschappelijk optimaal aangewend kunnen worden. De resultaten van de netwerkanalyses zullen worden betrokken bij een tussentijdse evaluatie van de BDU en worden meegenomen bij de integrale verdeelsleutel voor BDU-middelen.*

*Als uit de netwerkanalyses blijkt dat verbeteringen van de OV-infrastructuur gelijkwaardig bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet, en daarmee minder investeringen in het hoofdwegennet nodig zijn, dan is het rijk bereid aan die verbeteringen van het OV bij te dragen.*

*De BDU-verdeelsleutel zal in 2007 worden herijkt. De resultaten van de netwerkanalyses worden als één van de elementen meegenomen bij deze herijking.*

In 2006 is de Netwerkanalyse Zuid-Limburg opgesteld. Die beschouwen wij als een uitwerking van het PVVP. Het document is als apart rapport beschikbaar.

### **Mobiliteitsmanagement**

*In ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken maken afspraken met bedrijven over toepassing van mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om vervoersstromen van alle betrokken modaliteiten zo maximaal mogelijk af te wikkelen. Daarbij gebruiken zij het beschikbare instrumentarium, zoals het bestemmingsplan, de bouwvergunning en de milieuvergunning. Telewerken en flexibele werken en openingstijden kunnen ook een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het rijk spant zich ervoor in dat dit door het bedrijfsleven opgepakt wordt. Provincies en WGR-plusregio's zien erop toe dat op het terrein van vergunningverlening in relatie tot mobiliteitsmaatregelen geen oneigenlijke concurrentie tussen gemeenten ontstaat. Gemeenten maken afspraken met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen dan wel te verminderen en de overlast van het evenement te beperken. Gemeenten stemmen indien nodig deze maatregelen in provinciaal dan wel WGR-plusverband gebiedsgewijs af; het rijk ondersteunt dit door middel van fiscale instrumenten.*

*Parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. In beginsel is het aan de gemeenten om daaraan in hun plannen invulling te geven. Indien gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies en WGR-plusregio's via de essentiële onderdelen in de PVVP's en RVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen. Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.*

Mobiliteitsmanagement komt aan de orde in paragraaf 7.5. Onderdeel van de aanpak is het gezamenlijk met gemeenten ontwikkelen van specifieke projecten en programma's.

Onze visie ten aanzien van parkeren is opgenomen in het POL en in paragraaf 7.8 van het PVVP. Dit is een taak die in eerste instantie bij de gemeenten ligt, ook wat betreft de wenselijke stadsregionale

afstemming van parkeerbeleid. Zonodig zal de Provincie hen tot een onderlinge afstemming aansporen en hen hierbij ondersteunen.

### **Transportbesparing en logistieke innovatie**

*Provincies en WGR-plusregio's alsmede de (samenwerkende) gemeenten inventariseren specifieke knelpunten voor goederenvervoer (bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving) en stimuleren dat goederenvervoer zo veel mogelijk gebundeld gebruikmaakt van de beschikbare weg-, water- en spoorinfrastructuur.*

De aanpak omtrent het goederenvervoer komt aan de orde in paragraaf 7.4 en is bovendien uitgewerkt in een apart goederenvervoerplan.

### **Stedelijke distributie**

*Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers) en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Met elkaar hebben zij de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer. Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen zijn hierbij de uitgangspunten. Op lokaal en regionaal niveau vindt hierover afstemming plaats tussen genoemde partij wat leidt tot onderling bindende afspraken. Rijk en VNG onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheid van een centrale ontheffingverlening voor geld- en waardetransporten.*

*De minister van VenW stelt ter facilitering van het regionale overlegproces een onafhankelijke commissie in die op verzoek van de regionale partijen gedurende het overleg kan adviseren. Als na afzienbare termijn het regionaal overleg niet tot overeenstemming leidt, kan de commissie ingeschakeld worden om tussen de partijen te bemiddelen. Van dit bemiddelingsadvies kan alleen met zwaarwegende motieven worden afgeweken.*

De aanpak omtrent het onderwerp stedelijke distributie komt aan de orde in paragraaf 7.4 in samenhang met het goederenvervoerbeleid.

## Innovatie: motor van economische ontwikkeling

*De provincies en WGR-plusregio's beschrijven in de PVVP's en RVVP's hoe zij invulling geven aan hun innovatiebeleid. Per thema uit de PKB-I geven zij aan of zij in willen zetten op het instrument innovatie en op welke wijze (rolopvatting). Het kan hierbij gaan om de inzet van financiële middelen, maar evenzeer om menskracht en kennis. Het rijk zal via verschillende innovatieprogramma's de ruimte bieden aan lokale en regionale overheden om pilots op te zetten en om van elkaar te leren. Het rijk zal zich verder inspannen om succesvolle pilots op te schalen. Een voorbeeld van een pilot is «ICT en Bereikbaarheid» (Triple Via Consortium) met betrokkenheid van het stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid Holland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijk zal ook zelf de resultaten van de innovatieprogramma's in zijn beleid gebruiken. Provincies en WGR-plusregio's beschrijven in hun PVVP's en RVVP's hoe zij de resultaten uit innovatieprogramma's willen gebruiken in hun mobiliteitsbeleid.*

Innovatie komt slechts indirect aan de orde in het PVVP. In specifieke gevallen worden innovaties in deelaspecten van mobiliteit toegepast, zoals de invoering van de chipcard of het gebruik van KAR in het OV of technische toepassingen in het dynamische verkeersmanagement. Wij gaan voor mobiliteit geen specifiek, zelfstandig innovatiebeleid voeren, maar zullen gericht gebruiksklare innovaties toepassen om daarmee het verkeers- en vervoerssysteem te verbeteren. Vooral met betrekking tot de deelaspecten incidentmanagement, verkeersveiligheid en milieubelasting door wegverkeer is het behalen van nationale en Europese vorderingen en doelstellingen op innovatiegebied van belang (zie resp. par. 7.6 en 5.2).

## Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor

*Het regionaal openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van provincies en WGR-plusregio's. De Nota Mobiliteit maakt een jaarlijkse vervoersgroei van 2,1% mogelijk; dit is ruim 30% tot 2020. Bij de aanbesteding van concessies blijkt het mogelijk te zijn om voor hetzelfde geld meer en beter OV te krijgen. Als een provincie of WGR-plusregio meerdere jaren een vervoersgroei realiseert die in redelijkheid niet meer te financieren valt uit bijvoorbeeld de BDU, efficiencyverbeteringen en reizigersopbrengsten, dan zoekt het rijk in overleg met de betreffende WGR-plusregio of provincie naar additionele financiering.*

### Openbaar vervoer

*Provincies en WGR-plusregio's nemen maatregelen en stellen middelen ter beschikking met het doel om*

(1) OV een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeierende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken, (2) maatwerk te leveren in situaties met een geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstapmogelijkheden voor reizigers te bieden die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken en (4) OV zo veel mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu. Provincies en WGR-plusregio's bemoeien zich actief met het openbaar vervoer, door financiering en marktordening. Zij nemen maatregelen met het oog op de ambities om te komen tot versterking van de kwaliteit van het OV en een groter aandeel van het OV in de grote vervoersstromen in de (groot)stedelijke gebieden. Zij streven daarbij naar een op maat gesneden rolverdeling tussen overheid en marktpartijen (zoals vervoerders). Betere benutting van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen heeft daarbij prioriteit. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen tot aanleg van nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen.

Provincies en WGR-plusregio's nemen deel aan het zogeheten conflictbeslechtingskader.

Provincies en WGR-plusregio's hebben de zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer en de gedecentraliseerde treindiensten.

Om middelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten, moeten rijk, regionale overheden en vervoerders gezamenlijk de vervoerkundige, financiële en bestuurlijke aspecten van spoorlijnen en stations analyseren. Op basis daarvan kunnen zij keuzes maken. Per baanvak zetten zij gezamenlijk alle gegevens op een rij. Maatregelen worden afgewogen in relatie tot het overige openbaar vervoer en andere transportwijzen voor goederen.

Momenteel wordt aan de slag gegaan met de net in werking getreden spoorconcessies. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de spoorconcessies in 2008, zullen WGR-plusregio's en provincies deelnemen aan de concessieopzet na 2015.

De invoering van de chipkaart in het OV is een middel waarmee de provincies en WGR-plusregio's hun taken op verkeer en vervoer gebied beter kunnen uitvoeren. Hierbij past dat provincies en WGR-plusregio's in hun PVVP's en RVVP's concreet aandacht besteden aan de implementatie van de chipkaart. Uitgangspunt daarbij is het streven om, afhankelijk van de go-beslissing van de minister in het tweede kwartaal van 2006, uiterlijk 31 december 2007 een invoering van de chipkaart op een landelijk uniforme manier te realiseren. De uitwerking hiervan stemmen de provincies en WGR-plusregio's af met

het rijk, andere provincies en WGR-plusregio's, vervoerders en consumentenorganisaties. De chipkaart vergroot – na de invoering – de mogelijkheden voor decentrale overheden en vervoerders om tarieven te differentiëren naar tijd, plaats en doelgroep.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.

In de PVVP's en RVVP's worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op ten minste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per OV redelijk is, waar het oplossend vermogen van het OV ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag. De regionale overheden geven in de PVVP's en RVVP's binnen hun regionale OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. Provincies en WGR-plusregio's geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en regionale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, alsmede van het aanbod en gebruik van het OV.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten beoordelen plannen voor nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijds beschikbaarheid van OV-voorzieningen. Bij de keuze voor ruimtelijke ontwikkeling moet efficiënte inpassing in het aanwezige OV-netwerk mede leidend zijn, zowel de infrastructuur als wat de (structurele) exploitatie betreft.

De provincies en WGR-plusregio's nemen in de concessies de plicht op tot afstemming van dienstregelingen. Waar mogelijk wordt intermodaal aanbesteed.

#### Optimale toegankelijkheid OV

OV-autoriteiten spannen zich in samenspraak met gemeenten en ondersteund door het rijk in om geleidelijk een toegankelijk OV te realiseren.

Gezien de verwachte ontwikkeling van het materieel in het stads- en streekvervoer dat eind 2010 nagenoeg voor 100% voldoet aan toegankelijkheidseisen, spitst de aanpak zich toe op de belangrijkste bushaltes. In de periode t/m 2010 worden haltes bij vitale bestemmingen zoals ziekenhuizen en verzorgingstehuizen en knooppunthaltes ('sterhaltes') toegankelijk gemaakt, zodat een zo groot mogelijk

*deel van de doelgroep 'mensen met een mobiliteitsbeperking' hiervan kan profiteren.*

*Rijk, provincies, WGR-plusregio's en gemeenten maken bestuurlijke afspraken over het aandeel toegankelijke haltes in 2010, over de financiering en over de voortgang.*

#### Ontschotting OV en doelgroepenvervoer

*De overheden streven zoveel mogelijk naar 'ontschotting' van verschillende budgetten voor collectief personenvervoer.*

*De verwachting is dat een gebundelde inzet van middelen voor collectief personenvervoer op regionaal niveau de meeste schaalvoordelen biedt, zowel vanuit het perspectief van de klant, de opdrachtgevers en de opdrachtnemers van het vervoer. Het gebruik van algemene voorzieningen als het openbaar vervoer heeft de voorkeur boven specifieke voorzieningen voor bepaalde doelgroepen.*

Alle genoemde aspecten van openbaar vervoer komen aan de orde in paragraaf 7.3 en in meer gedetailleerde zin in onze OV-visie. Op basis van deze visie en uitgangspunten is in 2006 multimodaal aanbesteed en een tienjarige concessie verleend.

#### **Langzaam verkeer**

*Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2010 en 2020 op.*

*Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten stimuleren het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7½ kilometer. Bij de oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. De rijksoverheid voorziet in het kader van het programma Ruimte voor de fiets in stallingsvoorzieningen rond stations.*

*Alle overheden werken aan het terugdringen van fietsendiefstal, waarbij de inzet is om het aantal*

*fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 (Politiemonitor 1999: 6,4 fietsdiefstallen per 100 fietsen).*

*Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennisoverdracht.*

Het stimuleren van het langzaam verkeer komt aan bod in paragraaf 7.2. Daarbij wordt aandacht besteed aan (samenhang van) netwerken, overige voorzieningen en afstemming met ruimtelijke ordening. Het stimuleren van het fietsgebruik is een taak die met name ook bij de gemeenten ligt.

#### **Decentralisatie regionale en kleine luchthavens**

*Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten waarin een regionale luchthaven is gelegen, zorgen ervoor dat deze via relevante ontsluitende infrastructuur van en naar de (hoofd)infrastructuur goed bereikbaar is. Waar mogelijk wordt samengewerkt met luchthavens direct over de grens.*

Aan luchthavens wordt, mede in het licht van de decentralisatie van deze taak en de aanwezigheid van een regionale luchthaven in Limburg, aan de orde gesteld in het POL en in paragraaf 7.7 van het PVVP. Daarbij wordt specifiek aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de luchthaven. Er wordt op korte termijn nog een POL-uitwerking met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens opgesteld. Vanwege de privatisering van de luchthaven is het niet aan ons om samenwerking met naburige, over de grens gelegen luchthavens voor te schrijven.

#### **Binnenvaart**

*Provincies en WGR-plusregio's dragen er zorg voor dat op strategische punten binnen de economisch kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen.*

Binnenvaart en de daarvoor noodzakelijke overslaglocaties en –voorzieningen maken onderdeel uit van onze visie met betrekking tot goederenvervoer, die verwoord is in paragraaf 7.4 en het binnenkort nog vast te stellen goederenvervoerplan.

## Veiligheid

### Verkeersveiligheid op de weg

*De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en WGR-plusregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies en WGR-plusregio's werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).*

*Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.*

### Veiligheid in de lucht en op de vliegvelden

*Na decentralisatie van taken en bevoegdheden staat het provincies dan vrij (restrictief) beleid voor regionale en kleine luchthavens uit te werken.*

### Veiligheid op zee en in de binnenvaart

*De betrokken decentrale overheden:*

- houden bij het opstellen van streekplannen, provinciale verkeers- en vervoersplannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen onder meer rekening met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg;*
- faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart, zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland;*
- realiseren river information services op vaarwegen vanaf klasse IV en aanliggende havens in*

*decentraal beheer, conform de Europese RIS-richtlijn;*

- *zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.*

#### *Sociale veiligheid*

*Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.*

*Provincies en WGR-plusregio's hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsdoel van de reiziger in het voertuig bepaald. Op basis van een jaarlijkse actualisering van de meerjarenplannen van Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer wordt het te bereiken effect opnieuw berekend. De provincies en WGR-plusregio's streven deze ambitie vooral na met de aanpak van probleemtrajecten of -gebieden (stations of haltes). Omdat de sociale onveiligheid zich niet alleen in het openbaar vervoer manifesteert, bedden de decentrale overheden de aanpak zo veel mogelijk in de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging in.*

#### *Transport van gevaarlijke stoffen*

*Zowel het rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet, vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.*

#### *Security: bescherming van vitale infrastructuren*

*Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten hebben, naast de al bestaande zorg voor sociale veiligheid, oog voor moedwillige verstoring en bevorderen zo veel mogelijk dat beheerders van infrastructuur ten behoeve van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en waar relevant actie ondernemen.*

Verkeersveiligheid is vanouds een van onze speerpunten in het mobiliteitsbeleid en wordt besproken in paragraaf 7.6. In de aanpak staan infrastructuur, educatie en handhaving centraal.

Sociale veiligheid maakt onderdeel uit van het beleid voor het openbaar vervoer en staat in paragraaf 7.3 en onze OV-visie beschreven.

### **Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit**

#### Luchtkwaliteit

*Provincies en gemeenten nemen bij nieuwbouw langs rijksinfrastructuur de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht.*

#### Natuur en landschap

*Alle overheden zetten zich in om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen.*

*Het rijk neemt bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt. Provincies, waterschappen en gemeenten doen hetzelfde.*

*Samen met het rijk zijn de provincies en waterschappen verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS.*

Duurzaamheid is een leidend thema in het provinciale beleid en het PVVP. Om het effect van het PVVP-beleid te toetsen is een Strategische milieubeoordeling uitgevoerd. Daarbij is de gebruikelijke milieutoets verbreed naar een duurzaamheidstoets.

### **3. Samenvatting agenda Netwerkanalyse Zuid-Limburg**

**SAMENVATTENDE MAATREGELENTABEL UIT DE NETWERKANALYSE STEDELIJK NETWERK ZUID-LIMBURG.**

**Quick-wins**

<b>Openbaar Vervoer</b>	<b>Participerende partij</b>	<b>Kosten</b>
1. P&R Maastricht Noord	Maastricht	€ 1 – 2 mln
2. Passeerspoor Heerlen – Landgraaf – Herzogenrath (als 1e stap van integrale spoorverdubbeling Heerlen – Herzogenrath)	Heerlen, ProRail	€ 3 – 5 mln
3. OV doorsteek Akersteenweg – Randwyck	Maastricht	€ 1 mln
4. P&R-terreinen bij treinstations Meerssen, Valkenburg, Nuth (Beek = gerealiseerd): uitbouw van de nieuwe regionale OV-concessie.	Provincie, gemeenten	€ 1 – 2 mln
5. Integrale uitrol KAR in hele Tripool (ook voor reizigersinformatie)	Provincie, gemeenten	€ 2 – 5 mln
6. Verbeteren fietsnetwerk, realisatie (gratis) fietsstallingen en aandacht voor (korte) overstappen fiets-OV.	Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen	€ 15 – 25 mln
7. Verminderen verkeersdrempels en 30km/u-gebieden op busroutes (reistijdwinst tot 10%).	Provincie	Afhankelijk van omvang
8. Toegankelijkheid OV verbeteren (kant van de wegbeheerder)	Provincie	€ 20 mln

<b>A2-pakket Midden-Limburg</b>	<b>Participerende partij</b>	<b>Kosten</b>
1. Incident Management corridor A2 (HWN + OWN)	RWS, Provincie	€ 1 – 3,5 mln
2. Spitsstrook A2 tussen Kerensheide en aansluiting A2/A73	RWS	€ 25 mln
3. Carpoolterreinen bij alledrie de A2 aansluitingen tussen Kerensheide en A2/A73	RWS, Provincie	€ 1,5 mln
4. Opstellen regelscenario's VRI's A2-corridor voor koppelvlakken HWN – stedelijk wegennet	RWS, Provincie en gemeenten	PM

Weginfrastructuur en Organisatie	Participerende partij	Kosten
1. Verzameling DVM-maatregelen voor stedelijke verkeersbeheersing in de drie polen van de Tripool (relatie met uitrol KAR voor goede integratie KAR binnen DVM om de doorstroming OV te garanderen).	Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen en Provincie	€ 15 mln
2. VRI-coördinatie Urmonderbaan – Bergerweg in Sittard en gewijzigde ontsluiting autoboulevard en Bedrijvenpark Fortuna	Sittard-Geleen, Provincie	€ 1,5 – 2 mln
3. Ongelijkvloerse aansluiting N276 Dr. Nolenslaan.	Provincie, Sittard-Geleen	€ 8 – 10 mln
4. DVM maatregelen (VRI's en infra) rondom de N281 aansluitingen Beersdalweg, Welterlaan, Looierstraat, Beitel en Bocholtz.	Provincie, Heerlen	€ 10 mln
5. Oprichten projectbureau regionale bereikbaarheid Zuid-Limburg dat onder andere zorgt voor: Afstemming wegwerkzaamheden Bereikbaarheid bij evenementen Dynamisch verkeersmanagement / Incidentmanagement A2-corridor; Dynamisch verkeersmanagement A76 in relatie tot N297-Oost	allen	PM

Goederenvervoer	Participerende partij	Kosten
1. Realiseren bewegwijzering industrieterreinen via kwaliteitsnetwerk goederenvervoer (in Parkstad al gereed).	Provincie, Maastricht en Sittard-Geleen	€ 1 mln
2. Passeerspoor Heerlen – Landgraaf – Herzogenrath	Zie quick-wins OV	
3. Verder onderzoek naar (economische) kansen transitovrachtverkeer (o.a. verzorgingsplaatsen e.d.)	Provincie, Rijkswaterstaat	PM
4. Afstemmen Kwaliteitsnet goederenvervoer met milieuzones stedelijke gebieden.	Provincie en gemeenten	PM

## Slow-wins

Maatregel	Participerende partij	Kosten
Ongelijkvloerse OV- spookruising tussen Maartenslaan en Meerssenerweg in Maastricht	Maastricht	€ 25 – 35 mln
Na realisatie Maastricht – Heerlen (2008), licht rail uitbreiden met verbinding Heerlen – Aken. Vervolgens wordt uitbreiding nagestreefd met de verbinding Maastricht – Hasselt, aansluitend op de Vlaamse initiatieven, om uiteindelijk ook de stoptreinverbindingen Heerlen – Sittard en Maastricht – Sittard(- Roermond) te integreren in één integraal Light Railconcept.	Provincie, deels volgend op initiatief van de Lijn (België)	Afhankelijk omvang
Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf – Herzogenrath	Heerlen, Prorail	€ 20 mln
Dubbelstrooks rotondes op de N274 in Duitsland *)	Provincie, Duitsland	PM
Wijziging tracé Noorderbrug – Frontensingel: directe aansluiting Frontensingel op de rotonde met de Nobellaan en Via Regia (plan Belvédère *)	Maastricht	€ 100 -150 mln
Uitbouw Maasroute van Born via Stein naar Luik voor 3-c.q. 4-laagscontainervaart en verbetering van de passage Maastricht uit oogpunt van vervoer gevaarlijke stoffen.	Provincie	PM
Completering overslagvoorzieningen langs Maas/ Julianakanaal en stimulering aanleg laad- en losplaatsen voor regionale goederenstromen.	Marktpartijen, Provincie	€ 10-20 mln

\*) Deze maatregel is zo wezenlijk voor het functioneren van het (model-)netwerk 2020 dat deze in het referentienetwerk is opgenomen.

## **4. Kader voor monitoring en evaluatie PVVP**

## Wegverkeer

doelomschrijving	subdoelstelling	doelsoort	doelstreven
Adequaat netwerk: vlot en betrouwbaar	acceptabele reistijden	effect	Spitsuurvertraging van reistijden naar economische toplocaties bedraagt maximaal 50% van freeflow reistijd
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• acceptabele rijsnelheden</li> <li>• i/c waarde</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• rijsnelheden op HWN/RVWN wegvakken zijn in spitsuur maximaal een factor 1,5 lager dan de freeflow snelheid</li> <li>• verhouding tussen intensiteit en capaciteit &lt; 0,8 op HWN/RVWN</li> </ul>
Veilig en leefbaar wegverkeer	verkeersveilig	effect	Acceptabele risicokans
	leefbaar		Beantwoordend aan de eisen vanuit leefomgeving
Samenhangend netwerk	relatie HWN-RVWN	prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realisatie ontbrekende schakels cf vigerend beleid</li> <li>• goede onderlinge afstemming van de verschillende wegennetten HWN, RVWN en SWN/LWN (o.m. stadspoorten), alsook een goede aansluiting van deze wegennetten op die van de Euregio</li> </ul>
	relatie RVWN-SWN		
	relatie Euregio		
Toereikend netwerk	voldoende capaciteit weginfrastructuur	prestatie	Verkenning c.q. realisatie capaciteit verruimende maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• A67</li> <li>• A73 bij Venlo-West</li> <li>• A2 tussen St. Joost en Kerensheide</li> <li>• aansluiting Buitenring Parkstad op A76</li> <li>• Maaskruisende verbindingen Maastricht</li> <li>• N280 tussen A2 en Roermond</li> <li>• ontsluiting 'Klavertje 4'</li> <li>• N297 in relatie ontlasten A76</li> </ul>

Afgestemd netwerk	duurzaam veilig	prestatie	Weginrichting conform duurzaam veilig
	doorstroming OV		OV-lijnen (in principe) via gebiedsontsluitingswegen
	kwaliteitsnet GV		Trajecten die deel uitmaken van het kwaliteitsnet als zodanig inrichten
	verkeersmanagement		Regelstrategie voor structureel en incidenteel verkeersmanagement

### Langzaam verkeer

<b>doelomschrijving</b>	<b>subdoelstelling</b>	<b>doelsoort</b>	<b>doelstreven</b>
Toename aandeel fiets in vervoermiddelkeuze, vooral in de steden	modalshift	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>het aandeel van de fiets in het verplaatsingsgedrag van de Limburgers bedraagt 25% in 2020</li> <li>relatief sterke groei van het fietsaandeel in de steden o.b.v. nader over een te komen doelstellingen</li> </ul>
Verbeteren veiligheid fietsers	objectief	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>afname van het aantal dodelijke en ernstige gewonden onder fietsers</li> <li>toename van het verkeersveiligheidsgevoel onder fietsers</li> </ul>
Verminderen aantal fietsendiefstallen	subjectief	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>afname van het aantal fietsendiefstallen met 50% in 2010 t.o.v. 1999 op basis van politiemonitor</li> </ul>
Beïnvloeden fietsattitude	fietspromotie	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>vergroten van het kennisniveau inzake de mogelijkheden voor fietsers</li> <li>promoten van een positieve fietsgrondhouding</li> </ul>

Kwaliteitslag fietsnetwerken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• stedelijke fietsnetwerken Maastricht, Parkstad Limburg, Sittard-Geleen en Venlo</li> <li>• regionaal fietsnetwerk</li> </ul>	integraal afgestemd	prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• de vier grote steden ontwikkelen binnen 1,5 jaar een integraal programma inzake fietsvoorzieningen en -promotie op basis waarvan provincie ondersteuning biedt bij het maken van een kwaliteitslag verbeteren van de regionale fietsinfrastructuur uitgaande van het provinciale fietsroutenetwerk en gemeentelijke doorzetting (o.a. aanleg van ca. 100 km fietspaden tot 2020)</li> <li>• completeren van fietspaden langs RVWN-wegen in de periode tot 2015</li> </ul>
	directe verbindingen		
	verknoping verkeersveilig		
	aantrekkelijk		
Preventie fietscriminaliteit	fietsenstallingen	prestatie	Realisatie criminaliteitspreventieve stalgelegenheden
Versterking fietspositie	handhaving	prestatie	Afankelijk van prioriteit bij politie <ul style="list-style-type: none"> <li>• ontwikkeling van fietspromotie en – informatie instrument</li> <li>• opname van fietsbeleid als integraal onderdeel van mobiliteitsplannen</li> </ul>

#### Openbaar vervoer

doelomschrijving	subdoelstelling	doelsoort	doelstreven
Een beheerste en bestendige groei van het aantal reizigers vooral op sterke corridors	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantal reizigers</li> <li>• aantal reizigers specifiek</li> </ul>	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 48% groei van het aantal reizigers in 10 jaar in Noord en Midden</li> <li>• 60% groei in Zuid-Limburg</li> </ul>
Een betrouwbaar en vlot openbaar vervoer	betrouwbaar vlot	effect	Op tijd rijden Projectgewijze aanpak trajecten met een Vf-waarde >1,5

Beleving toegankelijk en sociaal veilig regionaal openbaar vervoer	toegankelijk	effect	Beleving toegankelijkheid voertuigen, haltevoorzieningen en stations
Toegankelijk en sociaal veilig regionaal openbaar vervoer	sociaal veilig	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beleving sociaal veilig voertuigen, haltes en stations</li> <li>• afname van het aantal incidenten</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• toegankelijke voertuigen: minimaal klasse II</li> <li>• toegankelijke haltevoorzieningen: verhoogde perrons</li> </ul>
Klantvriendelijk	hoge serviceniveau	effect	Positieve beleving geboden serviceniveau
Hoge kwaliteitswaardering	klanttevredenheid	effect	Positieve beleving gebruiksvriendelijkheid
			Een toename van het rapportcijfer met 0,3 punt in 2015 t.o.v. 2006
Verbeteren toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voertuigen</li> <li>• haltes</li> </ul>	prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• toegankelijke voertuigen: minimaal klasse II</li> <li>• toegankelijke haltevoorzieningen: verhoogde perrons</li> </ul>
Betere OV-doorstroming	treffen van doorstromings-maatregelen	prestatie	Ophetten/aanpassen belemmeringen door verschillende wegbeheerders
Grensoverschrijdend OV maakt integraal deel uit van het Limburgse OV	Verbinding Aken	prestatie	Voorwaarden schepend: d.w.z. niet alleen vraaggericht maar ook aanbodgericht waarbij niet alleen fysieke aspecten
	Verbinding Hasselt		
	Verbinding Luik		
	Aansluiting HSL		
Verantwoordelijkheid nemen voor regionale treindiensten	Light rail Heuvelandlijn	prestatie	Eind 2008
	Heeren-Sittard		
	Maastricht-Sittard		
	GO afstemming		
	Maaslijn materieel		
Hoogwaardige buslijnen op belangrijke assen zonder spoorverbindingen		prestatie	
Introductie OV-chipkaart		prestatie	Eind 2008

**Goederenvervoer**

doelomschrijving	subdoelstelling	doelsoort	doelstreven
Multimodaal vervoer	toename overslag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• modal shift naar water</li> <li>• modal shift naar spoor</li> </ul>	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jaarlijkse groei van de containeroverslag met 5%</li> <li>• stabilisatie van bulkvervoer per binnenvaart</li> </ul>
Inzet op multimodaal vervoer	completeren logistieke knooppunten regionale overslag nieuwe concepten	prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trimodale ontsluiting Venlo door realisatie bargeterminal in 2007</li> <li>• bereikbaar maken van haven Stein voor vierlaags containervaart</li> <li>• railterminal Sittard-Geleen</li> <li>• provincie dekkend net regionale laad- en losplaatsen voor spoorvervoer</li> <li>• ontwikkelen short sea</li> <li>• ontwikkelen roll-on/roll-off</li> </ul>
Inzet op infrastructuur	weginfrastructuur waterinfrastructuur spoorinfrastructuur	prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toerusten van de verbindingen die deel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer</li> <li>• verbeteren Maasroute richting Nijmegen</li> <li>• verbeteren Maasroute richting Luik</li> <li>• brug verhoging bij Weurt (eind 2007)</li> <li>• wegwerken achterstallig onderhoud Maasroute (2006-2010)</li> <li>• vernieuwing bediening sluisen en bruggen</li> <li>• spoorverbinding Maastricht-Lanaken</li> <li>• spoorverbinding Heerlen-Herzogenrath</li> </ul>
Inzet op logistieke organisatie	logistiek management	prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren bedrijfsleven tot een 'slimme' benutting van de beschikbare capaciteit van water- en spoorwegen m.d.v. pilots, samenwerking, netwerk- en regisseursfunctie</li> </ul>

### Verkeers- en mobiliteitsmanagement

doelomschrijving	subdoelstelling	doelsoort	doelstreven
Beheersing van het stedelijke autoverkeer door verkeers- en mobiliteitsmanagement	minder groei stedelijk verkeer	effect	5% Minder groei stedelijk autoverkeer
	verkeersafwikkeling		
Toename ketenmobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fiets – ov</li> <li>• auto – ov</li> <li>• fiets - auto</li> </ul>	effect	Verkeersafwikkeling cf. norm acceptabele rijsnelheden Versterking van de fiets en openbaar vervoer in ketenvervoer
	dyn. verkeersman.		
	incidentmanagement		
Organiseren van het noodzakelijk gebruik van de infrastructuur	werk in uitvoering	prestatie	Uitvoering verkeersmanagementmaatregelen
	even. management		
	conditioneren		
	ketenmobiliteit		
Organiseren van 'slim' reizen ter voorkoming van onnodig gebruik van de infrastructuur	parkeerregulering	prestatie	Uitvoering maatregelen mobiliteitsmanagement
	ict/reisinformatie		
	bewustwordingcamp.		

## Verkeersveiligheid

doelomschrijving	subdoelstelling	doelsoort	doelstreven
Voortzetting van de dalende trendlijn van het aantal verkeersslachtoffers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• veiligste provincie</li> <li>• inhaalslag in Limburg-Noord</li> <li>• inhaalslag op speerpunten</li> </ul>	effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>• afname van het aantal dodelijk slachtoffers tot minder dan 50 per jaar</li> <li>• afname van het aantal ziekenhuisgewonden tot minder dan 450</li> <li>• <i>relatief sterke afname van het aantal ernstige ongevallen waarbij vrachtauto betrokken is</i></li> <li>• <i>relatief sterke afname van het aantal ernstige ongevallen waarbij bestelauto betrokken is</i></li> <li>• <i>relatief sterkere afname aantal slachtoffers op ongevalseerpunten: fietsers en bromfietzers, jonge automobilisten, ouderen in het verkeer, ongevallen op 80-km wegen, alcohol- en snelheidsgerelateerde ongevallen</i></li> </ul>
Aanpak infrastructuur	duurzaam veilig	prestatie	uitvoering drie integrale doelgroepgerichte pakketten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegbeheerderspakket</li> <li>• onderwijspakket</li> <li>• weggebruikerspakket</li> </ul>
Aanpak educatie	permanente educatie		
Aanpak handhaving	rijgedragcorrectie		

