

**NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
DUURZAAMHEIDS- EN MILIEUBEOORDELING
SMB PVVP LIMBURG**

PROVINCIE LIMBURG

DEFINITIEF

4 september 2006

110623/CE6/1L7/000585

Inhoud

Samenvatting	4
1 Inleiding	2
1.1 Waarom deze notitie?	2
1.2 Proces ontwerp-PVVP	2
1.3 Proces SMB	2
1.4 Leeswijzer	2
2 Reikwijdte SMB PVVP	2
2.1 Afbakening	2
2.2 Referentie: autonome ontwikkeling	2
2.3 Voorkeursstrategie en Terugvalstrategie	2
3 Detailniveau milieubeoordeling	2
3.1 Algemeen	2
3.2 Wijze van beoordeling	2
3.3 Nadere toelichting van de voor de SMB belangrijkste deelaspecten	2
3.4 Robuustheidsanalyse strategieën	2
4 Het milieurapport	2
Bijlage 1 Openbare kennisgeving	2
Bijlage 2 Raadpleging	2
Bijlage 3 Inhoudelijke vereisten milieurapport SMB	2
Bijlage 4 Literatuur	2
Bijlage 5 Basiskaarten voor SMB	2
Colofon	2

Samenvatting

Voor u ligt de notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) voor het Provinciale Verkeer en Vervoerplan (PVVP) van de Provincie Limburg. Het PVVP is een aanvulling van het Provinciale Omgevingsplan Limburg (ontwerp-POL, februari 2006), en de provinciale uitwerking van de Nota Mobiliteit.

In de notitie is aangegeven hoe de Provincie Limburg de SMB wil insteken. Op basis van deze notitie worden betrokken bestuursorganen (zie bijlage 2 voor een overzicht) geraadpleegd. De vraag die aan hen wordt voorgelegd is of ze kunnen instemmen met deze aanpak, of dat ze nog aan- of opmerkingen hebben.

De notitie beschrijft:

- Het proces. De te doorlopen stappen in het kader van de SMB, inclusief advies en inspraak, en wat de relatie is met het (ontwerp-)PVVP. Zie hoofdstuk 1.
- De reikwijdte. Er worden twee strategieën onderscheiden: de voorkeursstrategie en een terugvalstrategie. Deze voorkeursstrategie is gebaseerd op de sonderingsnotitie ambitie en strategie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (mei, 2006); de terugvalstrategie is gebaseerd op een kostenbesparing ten opzichte van de voorkeursstrategie. In hoofdstuk 2 is dit nader uitgewerkt. Om het effect van deze strategieën te kunnen beoordelen, worden ze vergeleken met de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020).
- Het detailniveau. De milieu- en duurzaamheidsbeoordeling bestaat uit drie stappen. In hoofdstuk 3 zijn deze stappen toegelicht en is het bijbehorende beoordelingskader gepresenteerd.

Wij wensen u veel leesplezier. Voor inhoudelijke vragen naar aanleiding van de notitie kunt u contact opnemen met de afdeling Mobiliteit, de heer M. Onnen, telefoon (043) 3897418.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

In dit hoofdstuk leest u:

- Waarom de Provincie Limburg een Strategische Milieubeoordeling (SMB) uitvoert voor het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP).
- Hoe het proces van het PVVP tot nu toe is verlopen en hoe de SMB daar op inhaakt.
- Welke stappen in het kader van de SMB worden doorlopen.
- Wat u in deze notitie Reikwijdte en detailniveau verder kunt lezen.

1.1

WAAROM DEZE NOTITIE?

Voor het Provinciale Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) van de Provincie Limburg dient een SMB te worden uitgevoerd conform de Europese richtlijn 2001/42/EG, met inachtneming van de Nederlandse wet van 5 juli 2006 (deze is naar verwachting definitief van kracht vanaf oktober 2006).

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 advertentie in de Staatscourant nr. 158, het Dagblad De Limburger en het Limburgs Dagblad op woensdag 16 augustus (zie bijlage 1). Hiermee heeft Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg formeel de procedure gestart.

Voor u ligt de notitie Reikwijdte en detailniveau. Deze notitie geeft informatie over de inhoud van het milieuraapport (SMB). Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau is bedoeld voor overheden en instanties die door de Provincie geraadpleegd worden over de SMB (zie bijlage 2) Zie voor het proces paragraaf 1.3.

1.2

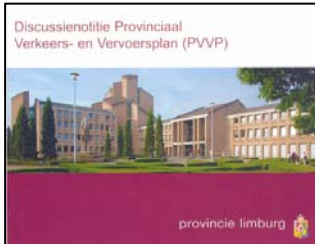
PROCES ONTWERP-PVVP

In februari 2006 is de Nota Mobiliteit vastgesteld. Daarmee is volgens de Planwet Verkeer en Vervoer het nationale mobiliteitsbeleid gedefinieerd. Volgens dezelfde Planwet dienen Provincies en WGR+ regio's te beschikken over een Provinciaal, respectievelijk Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP, RVVP). De nota Mobiliteit schrijft voor dat binnen 1,5 jaar

na vaststelling van de Nota Mobiliteit dit nationale beleid moet zijn doorvertaald naar het regionale beleid.

De Provincie Limburg is in 2005 gestart met het proces dat moet leiden tot een nieuw PVVP. Het PVVP is een aanvulling van het Provinciale Omgevingsplan Limburg (ontwerp-POL, februari 2006). In het POL zijn de algemene ambities van de Provincie Limburg ten aanzien van mobiliteit vastgelegd.

Om tot een ontwerp-PVVP te komen zijn reeds de volgende stappen doorlopen:



- *Discussienotitie PVVP en achtergronddocument Trends in mobiliteit (april, 2005).* Deze notities zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld. In deze notities zijn de basiselementen en beleidsstrategie gepresenteerd die het kader vormen voor het te ontwikkelen PVVP. Hierover heeft brede maatschappelijke consultatie plaatsgevonden.



- *Sonderingsnotitie ambitie en strategie PVVP (mei, 2006).* Op basis van de consultatie heeft vervolgens een inhoudelijke verdiepingsslag plaatsgevonden. De sonderingsnotitie is hiervan het resultaat. Hierin is aangegeven op welk ambitieniveau wordt ingezet met het PVVP en langs welke weg wordt gedacht de ambitie te verwezenlijken. Echter nog zonder de concrete cijfermatige mobiliteitseffecten. Deze notitie is in juni 2006 besproken in de Statencommissie Verkeer, Water en Milieu en de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL). Beide commissies hebben ingestemd met de ingezette lijn. Daarmee is nu de weg vrij voor de concrete uitwerking ervan in het ontwerp-PVVP.

Parallel aan de opstelling van het ontwerp-PVVP wordt de SMB uitgevoerd (zie hierna). Het ontwerp-PVVP en de SMB worden bovendien 'gevoed' met de resultaten van de netwerkanalyse voor het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

1.3

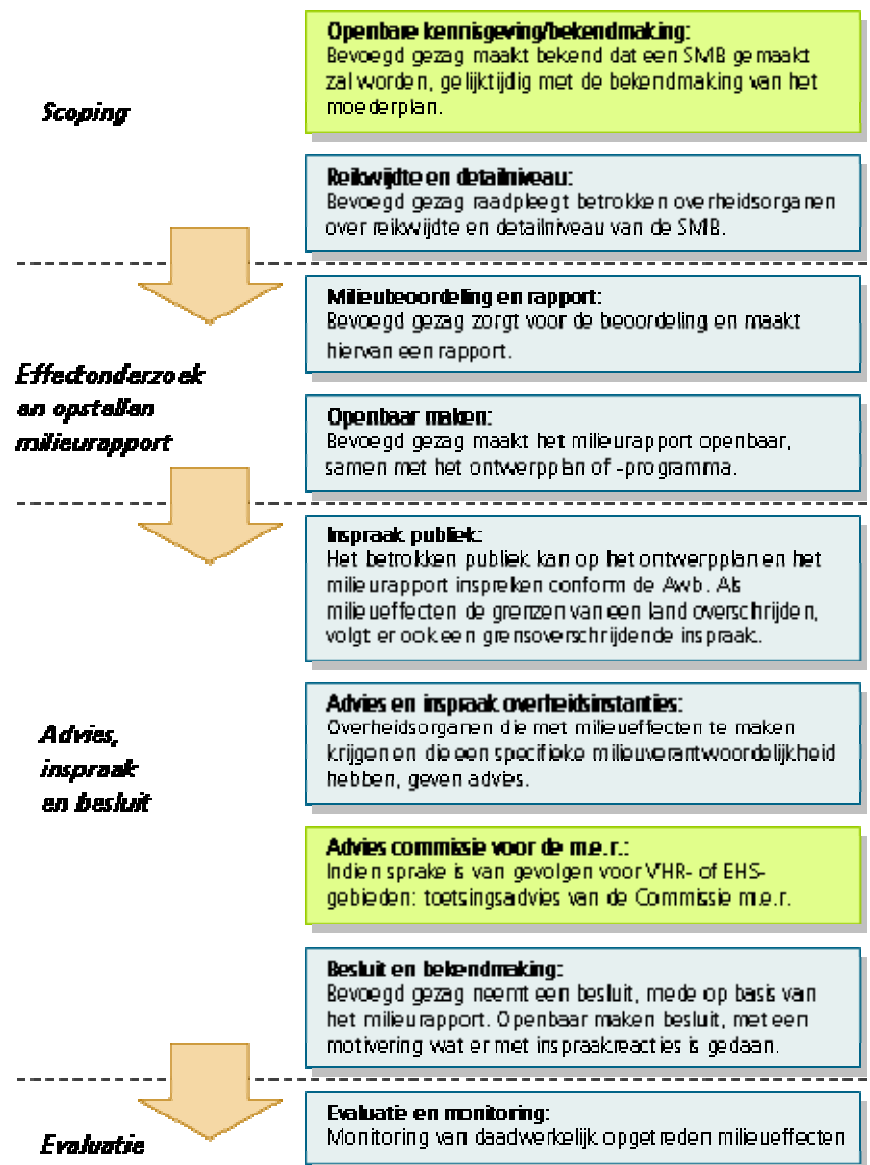
PROCES SMB

De Wet Milieubeheer is op 5 juli 2006 gewijzigd ten einde de Europese Richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen van het milieu van bepaalde plannen en programma's (2001/42/EG) in de Nederlandse Wetgeving te implementeren. De verplichting tot de milieubeoordeling van plannen (SMB) is een toevoeging naast de al langer bekende milieubeoordeling van projecten/besluiten (MER).

In de nieuwe Nederlandse Wet is de term SMB inmiddels verlaten en vervangen door de term planMER. In de huidige praktijk is SMB echter de meest bekende term. In deze notitie wordt daarom de term SMB gehanteerd. In afbeelding 1.1 zijn de stappen gepresenteerd die in het kader van de SMB dienen te worden doorlopen.

Afbeelding 1.1

Te doorlopen stappen SMB

**Scoping****Openbare kennisgeving**

In bijlage 1 zijn de kennisgevingen voor de SMB behorende bij het PVVP van 16 augustus 2006 opgenomen.

Reikwijdte en detailniveau

De voorliggende notitie dient als input voor de raadpleging van de betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van de SMB. In bijlage 2 is aangegeven welke partijen geraadpleegd worden. De Commissie m.e.r. wordt in deze voorfase informeel betrokken.

Effectenonderzoek en opstellen milieुरapport

Op basis van de resultaten van de scopingfase wordt vervolgens het effectenonderzoek uitgevoerd en het milieुरapport opgesteld. Parallel hieraan wordt het ontwerp-PVVP opgesteld. Waar nodig is sprake van uitwisseling van informatie en interactie tussen beide sporen. Het bevoegd gezag, Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg, maakt het milieुरapport openbaar. Dit wordt gepubliceerd in de Staatscourant en de relevante lokale en regionale pers. Dit gebeurt tegelijkertijd met het ontwerp-PVVP. De SMB dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het ontwerp-PVVP.

Advies, inspraak en besluit

Op het ontwerp-PVVP en het onderliggende milieुरapport (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 milieुरapport stellen Provinciale Staten het PVVP uiteindelijk vast.

Evaluatie

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

1.4**LEESWIJZER**

Hoofdstuk 2 gaat in op de onderdelen uit het PVVP die in de SMB behandeld zullen worden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een Voorkeursstrategie en een Terugvalstrategie. Deze strategieën zullen vergeleken worden met de referentiesituatie.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven op welke wijze de SMB wordt uitgevoerd. Hier is onder andere het beoordelingskader opgenomen aan de hand waarvan de effecten van de twee strategieën worden beschreven. In de SMB worden niet alleen de milieueffecten van het PVVP in beeld gebracht, maar wordt eveneens de duurzaamheid van het PVVP beoordeeld. De wijze waarop dit gebeurt, wordt eveneens beschreven in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 wordt ten slotte kort ingegaan op de inhoud van het milieुरapport.

HOOFDSTUK

2 Reikwijdte SMB PVVP

In dit hoofdstuk leest u:

- Waar de SMB wel en niet over gaat.
- Dat op basis van de sonderingsnotitie twee strategieën voor het PVVP zijn ontwikkeld die met de referentie (autonome ontwikkeling) worden vergeleken.
- Wat voor de SMB de relevante hoofdelementen en bijbehorende maatregelen op hoofdlijnen zijn.

2.1

AFBAKENING

De SMB dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het PVVP. Het gaat daarbij om de beleidszaken van strategische aard die het PVVP beoogt en waarvoor de Provincie Limburg bevoegd gezag en (beleids)verantwoordelijk is. En dat met name wanneer de activiteiten m.e.r.-plichtig zijn, dan wel mogelijk significante effecten op beschermde natuurgebieden tot gevolg hebben (zie ook paragraaf 1.1.).

De SMB gaat dus in principe niet over maatregelen buiten de bevoegdheid van de Provincie, zoals maatregelen waarvoor rijk of gemeente verantwoordelijk zijn. Het hoofdwegennet is echter van dusdanig belang voor de regionale verkeersafwikkeling dat maatregelen aan het hoofdwegennet nodig worden geacht, aanvullend op de maatregelen die het rijk reeds voorziet. Dit wordt in het PVVP onderbouwd. Deze zaken worden tevens betrokken in de SMB.

Het PVVP (en daarmee ook de SMB) gaat niet over reeds vastgestelde projecten (zie tabel 2.1 waarin de belangrijkste vastgestelde projecten zijn benoemd). Onderdelen van het PVVP die niet SMB-plichtig zijn en waarvan op voorhand duidelijk is dat geen significante effecten worden verwacht, blijven buiten beschouwing. Deze uitgangspunten leiden tot een afbakening van de reikwijdte van de SMB. De gekozen afbakening wordt in dit hoofdstuk toegelicht.

Tabel 2.1

Belangrijkste vastgestelde projecten

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 (oosttangent 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

2.2

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 tabel 2.1 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.

2.3

VOORKEURSSTRATEGIE EN TERUGVALSTRATEGIE

Algemeen

De ambitie van de Provincie Limburg is 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. Met behulp van het PVVP wil de Provincie Limburg de bereikbaarheid in stand houden en waar nodig verbeteren. Het leidend principe daarbij is “mobiliteit met verstand”. Dit betekent in Limburg een afgewogen keuze van maatregelen en pakketten:

- *Selectief.* De economische bereikbaarheid en de veiligheid van bepaalde doelen, bestemmingen en groepen mobilisten staan voorop.
- Volledig afgestemd op *duurzaamheid*.
- *Gevarieerd.* Afhankelijk van het probleem wordt ingezet op benutting, beïnvloeding of facilitering (bouwen).

- *Afgewogen.* De ruimtelijk-economische noodzaak en de politieke bereidheid om middelen in te zetten, bepaalt de aanpak.
- *Gebiedgericht.* Dat wil zeggen: toegespitst op verschillen tussen regio's en behoeften uit regio's.
- *Flexibel.* Het binnen een heldere lijn bieden van ruimte, om op grond van de actualiteit nadere accenten te kunnen zetten.

Het PVVP biedt op strategisch niveau het kader voor de verdere uitwerking in concrete maatregelen en projecten. Het PVVP onderscheid daarbij vijf hoofdelementen. Voor deze hoofdelementen zijn 2 strategieën ontwikkeld: de voorkeursstrategie (ambitieniveau zoals beschreven in de Sonderingsnotitie PVVP) en een terugvalstrategie (lager ambitieniveau dan Sonderingsnotitie). In tabel 2.2 is aangegeven wat de hoofdelementen zijn van het PVVP. In tabel 2.3 is dit een stap nader uitgewerkt tot op het bijbehorend maatregeleniveau. Opgemerkt wordt dat dit geen uitputtend overzicht betreft, maar een nadere typering op hoofdlijnen van de voor de SMB relevante maatregelen. Op basis van deze tabel is het verschil tussen de autonome ontwikkeling, terugvalstrategie en voorkeurstrategie duidelijk zichtbaar. Aan de hand van deze tabel(die nog nader wordt uitgewerkt) vindt de milieubeoordeling plaats (zie hoofdstuk 3).

Tabel 2.2

Hoofdelementen PVVP

	onderdeel	voorkeur- strategie	terugval- strategie
Hoofdelement 1: Netwerkvisie wegen			
a	betrouwbare en acceptabele snelheden (spits)	reistijdnorm overal gehaald	norm niet overal gehaald
b	bereikbaarheid stedelijke centra	goed; geen stagnatie	stagnatie verkeer bij stadsranden
c	Toepassen van prijsbeleid	volledig pakket beprijzing	beperkt tot basisbeprijzing
Hoofdelement 2: Openbaar Vervoervisie			
a	uitbouw light railconcept in Zuid-Limburg	ja	nee
b	uitbouw grensoverschrijdend OV (treinverbindingen)	ja	nee
Hoofdelement 3: Goederenvervoervisie			
a	kwaliteitsnet (weg, water, spoor)	ja	alleen m.b.t. wegen
b	modal shift via beïnvloeding	ja	nee
Hoofdelement 4: Langzaam verkeer			
a	stedelijke fietsnetten versterken	ja	beperkte aanpak
b	provinciaal netwerk completeren	ja	beperkte aanpak
Hoofdelement 5: Mobiliteitsmanagement			
a	beleidsimpuls via parkmanagement etc.	ja	beperkte aanpak

Tabel 2.3

Uitwerking strategieën PVVP

#	Autonome ontwikkeling	Voorkeurstrategie	Terugvalstrategie
1	Netwerkvisie wegen		
	Aanleg alle reeds geplande wegenprojecten (zie tabel 2.1)	idem	idem
a	Geen extra maatregelen	Verbreding A2 Maasbracht - Geleen tot 4x2 rijstroken (2012-2015) via Versnellingsprijs	Verbreding A2 Maasbracht - Geleen tot 2x3 rijstroken (2018-2020)
	Geen verruiming wegcapaciteit	Verruiming capaciteit A67, incl. wegennetwerk bij Venlo	Geen verruiming wegcapaciteit
	Geen extra maatregelen	Benuttingsmaatregelen op N276, N295, N280 (incl. randwegen kernen, parallelwegen en betere aansluitingen op HWN)	Beperkte benuttingsmaatregelen op N276, N295, N280 (geen randwegen kernen, parallelwegen en betere aansluitingen op HWN)
	Wel landbouwverkeer op N-wegen	Geen landbouwverkeer op N276, N295, N280	Wel landbouwverkeer op N-wegen
	Geen samenwerking met RWS m.b.t. incidentmanagement	Samenwerking met RWS mbt DVM en incidentmanagement (m.n. A2-zone, A76/N297 en stadszones)	Geen samenwerking met RWS mbt incidentmanagement
b	Geen extra maatregelen	Bereikbaarheidspakket stedelijke centra incl. Maaskruisend verkeer Maastricht, transferia, P+R, versterking lokaal OV	Geen bereikbaarheidspakket stedelijke centra; wel Maaskruisend verkeer Maastricht maar zonder 2 ^e Noorderbrug
c	Invoeren kilometerbeprijzing (basisprijs ter vervanging MRB en BPM)	Aanvulling basis beprijzing met congestieheffing naar tijd, plaats en milieucategorie en met regionaal afgestemd parkeerbeleid 5 grote steden (M'str, P'stad, S-Geleen, R'mond, Venlo)	Geen (extra) beprijzing buiten basiskilometerprijs; wel regionaal afgestemd parkeerbeleid 5 grote steden (M'str, P'stad, S-Geleen, R'mond, Venlo)
2	Openbaar Vervoervisie		
	Uitvoering concessie volgens OV-visie; integratie trein, bus & regiotaxi; kwantitatieve (dienstregeling) en kwalitatieve (nieuwe bussen, service) verhoging dienstverlening; light rail Maastricht-Kerkrade	idem	idem
a	geen uitbouw light railconcept	light railconcept ook op verbindingen Sittard-Heerlen en Sittard-Maastricht, incl. frequentieverhogingen	geen uitbouw light railconcept in Zuid-Limburg
b	geen verbetering grensoverschrijdend OV	grensoverschrijdende verbindingen euregio (Heerlen-Aken, Maastricht-Luik, Hasselt-Maastricht) 2x/uur	geen verbetering grensoverschrijdende treinverbindingen

#	Autonome ontwikkeling	Voorkeursstrategie	Terugvalstrategie
3	Goederenvervoer		
	Bestaande plannen voor verbetering Maasroute tot Born, aanleg 4e sluis Ternaaien en reactivering spoor Lanaken-Maastricht	idem	idem
a	Geen extra maatregelen	Kwaliteitsnet GV met infrastructurele verbeteringen op selectie weg-, water- en spoorverbindingen. Kwaliteitsaanpassingen aan selectie wegennet, incl. toegangen naar water- en railterminals. Opwaardering Maas tussen Born en Luik en goede koppeling met Belgische vaarwegen. Verdubbeling spoor Heerlen-H'rath t.b.v. GV.	Kwaliteitsnet GV alleen voor wegverbindingen in kader van alg. oplossen knelpunten (meeliften)
b	Geen extra maatregelen	Gericht beleid ter beïnvloeding bedrijfsleven tot modal shift naar water en spoor (incl. ROC's)	Geen extra maatregelen
4	Langzaam verkeer		
	Afstemming regionale en stedelijke fietsnetwerken	idem	idem
a	Geen extra maatregelen	Beleidsimpuls verbetering fietsnetwerken + aanverwante zaken (bv. stallingen) 4 grote steden; financiële ondersteuning infraprojecten en promotie	Promotie fietsgebruik in 4 grote steden
b	Geen extra maatregelen	Completering provinciale fietsnetwerk; ontbrekende schakels, doorstroming & ontvlechting bij VRI's en kruispunten; keten met OV	Optimalisering provinciale fietsnetwerk bij beheer & onderhoud
5	Mobiliteitsmanagement		
a	Geen gericht beleid	Beleidsimpuls mobiliteitsmanagement; parkmanagement (gerichte benadering bedrijven m.b.t. GV en PV); mogelijkheden Wet Milieubeheer; aanleg carpoolterreinen; algemene campagnes; opl.pakket bij grote infrawerken en Floriade	Mobiliteitsmanagement beperkt tot alleen parkmanagement

HOOFDSTUK 3 Detailniveau milieubeoordeling

In dit hoofdstuk leest u:

- Dat en hoe de milieubeoordeling ten behoeve van de SMB is geïntegreerd in een bredere duurzaamheidsbeoordeling.
- Welk beoordelingskader daarbij gehanteerd wordt.

3.1

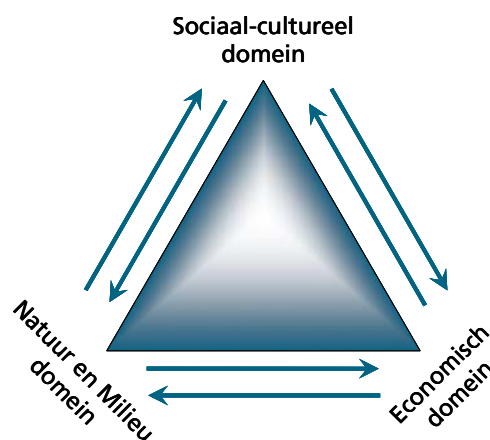
ALGEMEEN

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. In vervolg op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) uit 2001 heeft de Provincie Limburg 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.

Om duurzame ontwikkeling te operationaliseren is (reeds voor het POL 2001) een nieuw 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 3.2). Het denkmodel is opgebouwd rond de drie bovengenoemde domeinen (vergelijkbaar met het triple-P model: people, planet, profit).

Afbeelding 3.2

POL driehoek



HET DRIEHOEKSDENKMODEL

Het denkmodel is een vereenvoudigde en schematische weergave van de werkelijkheid met al zijn voorraden en attributen, die 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.

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.

Het denkmodel onderscheidt 3x6 voorraden: bevolking; consumptie; sociale structuur; maatschappelijke voorzieningen; wonen; veiligheid; ruimte; lucht; bodem; grondwater; oppervlaktewater; natuur; bedrijvigheid; productie; kennis en innovatie; werk; mobiliteit; verkeersinfrastructuur en vervoerssystemen.

Deze indeling blijft arbitrair. Toch bestaat er over de keuze van de bovengenoemde voorraden vrij veel consensus. Afhankelijk van de toepassing is een verdere selectie en clustering mogelijk. Bijvoorbeeld naar prioritaire thema's uit het coalitieakkoord, of naar de drie domeinen uit het omgevingsbeleid. Meeromvattende begrippen als leefbaarheid, welzijn, duurzaamheid of ruimtelijke kwaliteit kunnen geconcretiseerd worden door er specifieke voorraden (uitgewerkt in attributen en indicatoren) aan te verbinden. Het denkmodel geeft aan hoe de voorraden elkaar over en weer beïnvloeden. Het model geeft ook inzicht in sturingsmogelijkheden en de snelheid waarmee voorraden kunnen veranderen. Combinatie van deze inzichten biedt basisinformatie bij het doen van verkenningen, evaluaties en beleidsontwikkeling.

Ten behoeve van de uitvoering van het coalitieakkoord 2003-2007 van de Provincie Limburg is het Programma Duurzaam Limburg 2005-2007 opgesteld, waarbij is aangesloten bij de themaprogramma's van het coalitieakkoord. In dit programma zijn belangrijke onderwerpen opgenomen die 'duurzaam' moeten worden uitgewerkt. Daarbij hoort ook het PVVP. Vandaar dat de strategische milieubeoordeling voor het PVVP verbreed zal worden tot een duurzaamheidsbeoordeling. Hiertoe zal het driehoeksmodel toegepast worden, en zullen de effecten van het PVVP binnen de drie genoemde domeinen worden onderzocht. Hiervoor geldt het beoordelingskader, zoals dat is weergegeven in de onderstaande tabel. Na de tabel is elk milieuaspect kort toegelicht. In het milieurapport wordt dit nader uitgewerkt.

Alle genoemde aspecten zijn belangrijk voor de beoordeling in het driehoeksmodel. Echter, niet alle deelaspecten zijn voor de pure SMB-beoordeling (beoordeling op milieu) relevant. De voor de SMB-beoordeling relevante aspecten zijn in de tabel onderstreept en in paragraaf 3.3 nader uitgewerkt. Dit levert in eerste instantie de beoogde **milieubeoordeling** op. Na het beschrijven van de effecten voor de verschillende attributen/voorraden en aspecten wordt vervolgens op basis van deze informatie een kwalitatief oordeel (synthese) gegeven over de duurzaamheid van het PVVP over de drie domeinen gezamenlijk. Dit levert de **duurzaamheidsbeoordeling** op. Ten slotte wordt nog gekeken in hoeverre de uitkomsten van het beleid beïnvloed worden door trends en ontwikkelingen: de **robuustheidsanalyse** (zie par. 3.4).

Tabel 3.4

Beoordelingskader
economisch domein

Voorraad / Aspect	Attribuut	Waar?	Wat/Maat?	Weergave effect
Economisch domein				
Verkeersinfra en vervoerssystemen	<u>Mobiliteit wegennet</u>	Hoofd- en regionaal verbindend wegennet Limburg	I/C-verhoudingen wegvakken, afwijkingen t.a.v. reistijdnormen	Kaart + tekst
	<u>Langzaam verkeer</u>	In stedelijke centra	Relatieve bijdrage aan modal split	Tekst/locatie-onafhankelijk
	<u>Openbaar vervoer</u>	(grensoverschrijdende) OV-relaties	Relatieve bijdrage modal split (verschilanalyse strategieën), Bijdrage aan bereikbaarheid economische centra	Tabel + tekst
	<u>Goederenvervoer</u>	Kwaliteitsnet Goederenvervoer	Bijdrage aan doorstroming op goederennetwerk NL/Euregio Relatieve bijdrage vermindering congestie op weginfrastructuur	Kaart + tekst
	<u>Mobiliteitsmanagement</u>	Hoofd en regionaal verbindend wegennet en in stedelijke centra	Relatieve bijdrage modal split	Tekst/locatie-onafhankelijk
Werk	Arbeidsplaatsen	Hoofd en regionaal verbindend wegennet en in stedelijke centra	Bijdrage aan de toe- of afname van het aantal arbeidsplaatsen	Tekst
Bedrijvigheid	Economische bijdrage	Hoofd en regionaal verbindend wegennet en in stedelijke centra	Mate van impuls voor de economie	Tekst

Tabel 3.5

Beoordelingskader
ecologisch domein

Voorraad / Aspect	Attribuut	Waar?	Wat/Maat?	Weergave effect
Ecologisch domein				
Geluid	<u>Geluidhinder</u>	In invloedszone verkeersstructuur (weg, spoor, water) Stiltegebieden	Significante verschillen in geluidsniveaus tussen strategieën, focus op potentiële knelpunten. Verstoring op mens en natuur	Kaart + tekst
Lucht	<u>Luchtkwaliteit</u>	In invloedszone verkeersstructuur (weg, spoor, water)	Toets op normen tussen strategieën, focus op potentiële knelpunten	Tekstuele onderbouwing
Natuur	<u>Natuurgebieden</u>	EHS, VHR-gebieden, verbindingzones	Effect ruimtebeslag door verbreding of nieuwe doorsnijding; Effect versnippering / ontsnippering	Kaart + tekst
	<u>Flora en fauna</u>	Leefgebied beschermde soorten FFW en VHR	Idem toegespitst op populaties van zwaar(der) beschermde soorten;	Kaart + tekst
Ruimte	<u>Landschap,</u> <u>Cultuurhistorie,</u> <u>Archeologie.</u>	Beschermde gebieden	Nieuwe doorsnijding	Kaart
Water	<u>Bodem en water</u>	Beschermde gebieden	Nieuwe doorsnijding	Kaart

Tabel 3.6

Beoordelingskader
sociaal-cultureel domein

Voorraad / Aspect	Attribuut	Waar?	Wat/Maat?	Weergave effect
Sociaal-cultureel domein				
Veiligheid	<u>Verkeersveiligheid</u>	Hoofd- en regionaal verbindend wegennet Limburg	Bijdrage aan gestelde doelen m.b.t. verlaging van het aantal slachtoffers	Tekst
	<u>Externe veiligheid</u>	Risico's gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen via weg, spoor, water.	Toets op kans op normoverschrijding, focus op potentiële knelpunten	Tekstuele onderbouwing op basis van algemene kengetallen
Sociale structuur	Maatschappelijke participatie	Hoofd- en regionaal verbindend wegennet Limburg en in stedelijke centra	Bijdrage aan de toe- of afname van de maatschappelijke participatie	Tekst
Voorzieningen	Bereikbaarheid voorzieningen	Hoofd- en regionaal verbindend wegennet Limburg en in stedelijke centra	Bijdrage aan de toe- of afname van de maatschappelijke participatie	Tekst

3.2

WIJZE VAN BEOORDELING

De effecten worden voor het peiljaar 2020 in beeld gebracht aan de hand van het beoordelingskader dat is gepresenteerd in paragraaf 3.1.. De referentie wordt gevormd door de autonome ontwikkeling (zie hoofdstuk 2). Er wordt daarbij uitgegaan van een kwalitatieve beoordeling op basis 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. De verdere uitwerking vindt in een volgende fase plaats, op projectniveau (buiten het PVVP). De milieu- c.q. duurzaamheidsbeoordeling heeft vooral tot doel de significante verschillen tussen de strategieën zichtbaar te maken en die 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 milieuoogpunt geen belemmeringen voor vervolg.
- “Oranje licht”: vanwege optredende milieueffecten is sprake van een noodzaak om het beoogde beleid nogmaals te bekijken en eventueel mitigerende maatregelen te overwegen, of om vast te stellen dat er een ontwerpopgave ligt bij nadere uitwerking op projectniveau.
- “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.

3.3

NADERE TOELICHTING VAN DE VOOR DE SMB BELANGRIJKSTE DEELASPECTEN

In paragraaf 3.1 is het beoordelingskader voor de SMB van het PVVP opgenomen. Alle onderdelen van het beoordelingskader zijn belangrijk voor een afweging in de POL-driehoek. Niet alle onderdelen zijn echter relevant voor de pure SMB-afweging, namelijk de afweging op de milieu-aspecten.

In het beoordelingskader zijn de SMB-deelaspecten onderstreept weergegeven. Voor deze aspecten is in de onderstaande tekst ten behoeve van deze notitie reikwijdte en detailniveau een nadere beschrijving opgenomen.

Verkeer

Met behulp van het PVVP wil de Provincie Limburg de bereikbaarheid in stand houden en waar nodig verbeteren. Daarbij ziet de Provincie het totale systeem en alle modaliteiten als een samenhangend en met elkaar communicerend geheel. Dit vereist samenwerking van alle netwerkbeheerders. Er is aan bereikbaarheid nog te winnen door een betere benutting van de infrastructuur en de verkeers- en vervoersvoorzieningen die er zijn. Verder kan door de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven, de bereikbaarheid ook indirect worden verbeterd doordat op andere momenten of met andere vervoerwijzes een rit wordt gemaakt. Daarnaast valt echter niet te ontkomen aan een aantal investeringen. De mate van benutting, beïnvloeding en investering verschilt per strategie. In het kader van de milieubeoordeling wordt het effect van de strategieën in beeld gebracht voor:

- De mobiliteit op het wegennet.
- Het langzaam verkeer.
- Het openbaar vervoer.
- Het goederenvervoer.
- Mobiliteitsmanagement.
- De verkeersveiligheid.

Mobiliteit wegennet

Ten aanzien van de mobiliteit van het autoverkeer wordt voor het hoofd- en regionale wegennet van Limburg in beeld gebracht wat het effect van de strategieën is op de I/C-verhoudingen en reistijden.

I/C-verhoudingen laten de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van wegen zien. Naarmate de I/C-verhouding hoger wordt, is de (kans op) congestie groter. Een lagere I/C-verhouding ten opzichte van de autonome situatie levert een positieve invloed op de bereikbaarheid. Knelpunten worden gesignaleerd. Er wordt specifiek ingegaan op de bereikbaarheid van de economische toplocaties (werklocaties) en de belangrijkste (sociale) centra. Daarbij wordt naar I/C-waardes van routes gekeken, niet naar individuele kruispunten en beperkte wegvakken.

Daarnaast wordt getoetst of de 'kritische ondergrenzen' (gebaseerd op de in de NOM gehanteerde reistijden) die ten aanzien van reistijden in het PVVP zijn vastgesteld worden gehaald. Dit geeft aan in hoeverre de betrouwbaarheid en kwaliteit van de bereikbaarheid is gegarandeerd. Wanneer de reistijden ten opzichte van de autonome ontwikkeling afnemen is sprake van een positieve invloed van een strategie. Wanneer de reistijd toeneemt (-) of zelfs onder de kritische ondergrens daalt (--) is sprake van een negatief effect.

Langzaam verkeer

Het PVVP stelt dat men met de fiets overal moet kunnen komen. Bovendien zijn fietsen en lopen voor het voor- en natransport onmisbare elementen in het ketenvervoer. Door goede voorzieningen te bieden, ook in het ketenvervoer met bijvoorbeeld openbaar vervoer, en door promotie, wil de Provincie in samenwerking met de gemeenten het langzaam verkeer stimuleren. Met name het aandeel fietsgebruik in de modal split moet omhoog, vooral binnenstedelijk. In de milieubeoordeling wordt, op basis van algemene kentallen, beoordeeld of de relatieve bijdrage van het fietsverkeer in de modal split door de voorgestelde investeringen toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Focus ligt daarbij op het binnenstedelijk gebied. Opgemerkt moet worden dat de activiteiten op het gebied van het fietsverkeer vaak op het gemeentelijke wegennet plaatsvinden, waar de Provincie niet direct invloed op heeft.

Openbaar vervoer

De Provincie wil zorg dragen voor betrouwbaar, vlot, doelmatig, toegankelijk en sociaal veilig regionaal openbaar vervoer dat past bij de specifieke regionale situatie. De Provincie streeft naar hoogwaardig en betaalbaar openbaar vervoer. Dit geldt nadrukkelijk ook voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Om dit te bereiken voorziet het PVVP in diverse maatregelen, waarbij de introductie van light rail en een verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen de belangrijkste zijn. In de milieubeoordeling wordt beoordeeld of de relatieve bijdrage van het openbaar vervoer aan de modal split door de voorgestelde investeringen toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de huidige periode, waarbinnen de OV-concessie reeds is verleend en de periode daarna.

Goederenvervoer

De Provincie streeft naar een betrouwbaar, vlot, veilig en doelmatig vervoer van goederen in en door Limburg, door optimale benutting van alle modaliteiten. In het PVVP is een kwaliteitsnet goederenvervoer opgenomen waarin de voorkeursverbindingen zijn gedefinieerd (weg, spoor, water). Er zijn bovendien investeringen in dit kwaliteitsnet voorzien. Beoordeeld wordt of in de strategieën de doorstroming op het kwaliteitsnet toeneemt en/of de hinder van vrachtverkeer voor het overige wegverkeer afneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het geheel van maatregelen gericht op het beïnvloeden van de modal split (zowel aan de vervoersvraag- als aan de vervoersaanbodzijde). Vaak zijn dit maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (informatie en voorlichting). Op basis van algemene kentallen wordt nagegaan wat de verwachte relatieve bijdrage aan de modal split is van de voorgestelde maatregelen in de strategieën.

Verkeersveiligheid

De Provincie Limburg streeft naar intensivering van het huidige verkeersveiligheidsbeleid met daaraan gekoppeld een stevig Europees beleid. De ambitie is om de meest verkeersveilige provincie van Nederland te worden. Dit beleid kent drie pijlers: Engineering (veilige inrichting infrastructuur), Education (verkeerseducatie en voorlichting) en Enforcement (handhaving). Beoordeeld wordt wat de relatieve bijdrage is van de strategieën aan de verkeersveiligheid ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Geluid

Verkeer vormt een belangrijke bron voor geluidshinder. Voor de grotere bebouwingsconcentraties en voor beschermde stilte- en natuurgebieden (bron: POL, o.a. Kristallen waardenkaart) wordt nagegaan of de geluidsbelasting ten opzichte van de autonome ontwikkeling toeneemt (negatief) of afneemt (positief). Dit gebeurt op basis van informatie over de intensiteiten op het hoofd- en regionale wegennet, het spoor en het waternetwerk (zie ook onder verkeer). Waar mogelijk worden opvallende knelpunten specifiek benoemd.

Lucht

Verkeer vormt, samen met landbouw en industrie, de belangrijkste bron voor luchtverontreiniging. Relevant in dit kader is de uitstoot van NO₂ en fijn stof (PM10)¹. De lokale luchtkwaliteit vormt een actueel probleem in Limburg. In een aantal gebieden overschrijden de concentraties de wettelijke normen voor fijn stof en NO₂. Door algemene, landelijke (o.a. roetfilters, schonere brandstoffen) en lokale maatregelen in het kader van het toekomstige Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt het komende decennium een sterke verbetering van de luchtkwaliteit verwacht. Al met al is de verwachting dat in de autonome ontwikkeling tot 2020 aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voldaan gaat worden. Beoordeeld wordt of de strategieën voor het PVVP zorgen voor relatieve toename van de luchtverontreiniging (negatief) of een afname (positief). Waar mogelijk worden knelpunten (normoverschrijdingen) benoemd.

Natuur

In het kader van de SMB wordt getoetst in hoeverre beschermde gebieden (Vogel- en Habitatrictlijn, EHS) en leefgebieden van zwaar beschermde fauna (Flora en faunawet en Vogel- en Habitatrictlijn) worden aangetast. De aantasting van stiltegebieden wordt onder het aspect geluid onderzocht. Er wordt gebruik gemaakt van de kaart groene waarden uit het POL (zie bijlage 4). Er wordt gekeken naar twee vormen van aantasting: verandering fysieke aantasting (nieuwe doorsnijding en verbreding of eventueel juist ontsnippering) en verstoring door geluid (door toe- of afname van verkeersintensiteiten) en licht. Ook de eventuele verandering in barrièrewerking of versnippering die hiermee samenhangt, wordt benoemd en in beeld gebracht. Hierbij houden we ook rekening met de aanleg van

¹ In de toekomst worden aanvullende EU-normen verwacht voor PM2,5. Omdat hiervoor nog geen duidelijkheid bestaat, wordt ten behoeve van deze milieubeoordeling alleen rekening gehouden met PM10.

faunavoorzieningen, zoals ecoducten. Aan de hand van deze analyse wordt beoordeeld in hoeverre de strategieën leiden tot een toe- of afname van de waarde van deze natuur- en leefgebieden (zie ook onder verkeer en geluid). Indien er sprake is van knelpunten (aantasting of verstoring die op voorhand leiden tot onaanvaardbare effecten), worden die specifiek benoemd. Ten slotte wordt vanuit het oogpunt van soortbescherming, op basis van bovenstaande informatie een oordeel gegeven van de invloed op een aantal maatgevende soorten, zoals de Das. Benadrukt wordt dat in deze fase geen passende beoordeling in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn wordt uitgevoerd. De informatie van de milieubeoordeling natuur dient wel als input voor eventuele passende beoordeling na vaststelling van het PVVP.

Overige aspecten

Voor de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie en voor bodem en water wordt op basis van de kaarten uit het POL enerzijds en de tabel met maatregelen van de strategieën anderzijds beoordeeld of ten opzichte van de autonome ontwikkelingen de aantasting van beschermde c.q. waardevolle gebieden toe- of afneemt.

De beoordeling van de effecten op de externe veiligheid concentreert zich op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor en vindt plaats op basis van kengetallen en transportroutes.

3.4

ROBUUSTHEIDSANALYSE STRATEGIEËN

Naast de duurzaamheidstoets is ook de robuustheid van de strategieën mede bepalend voor het integrale oordeel over de duurzaamheid van het PVVP.

Hiervoor wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Bij ingrijpende en kostbare plannen en projecten is het van belang 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". De toekomstige economische en sociale trends kunnen zich namelijk sterker voordoen dan verwacht. Zo kan bijvoorbeeld de demografische ontwikkeling (in Limburg neemt het aantal inwoners sinds enkele jaren af), de economie of het aantal arbeidsplaatsen in 2020 sterker, of juist minder, zijn veranderd dan bij het opstellen van het PVVP wordt aangenomen. Ook kan het voorkomen dat een bepaalde ontwikkeling die randvoorwaardenstellend is of samenhangt met een strategie of maatregelenpakket, zich anders ontwikkelt dan is aangenomen in het PVVP, zoals de door het rijk voorgenomen maatregelen aan het rijkswegennet. Voor de belangrijkste 'gevoeligheden' wordt beoordeeld in welke mate zij de robuustheid aantasten.

HOOFDSTUK

4

Het milieurapport

Op basis van de uitgangspunten die in de voorafgaande hoofdstukken zijn gepresenteerd wordt het milieurapport opgesteld. Dit wordt een los document dat tegelijk met het ontwerp-PVVP openbaar gemaakt wordt. Voor de te volgen procedure, zie paragraaf 1.3. Het milieurapport zal voldoen aan de wettelijke inhoudsvereisten, zoals aangegeven in bijlage 3.

BIJLAGE 1

Openbare kennisgeving

Staatscourant nr. 158, woensdag 16 augustus 2006

Provinciale mededelingen

STAATSCOURANT NR. 158

WOENSDAG 16 AUGUSTUS 2006



Bekendmaking startnotitie Buitenring Parkstad Limburg

Gedeputeerde Staten van Limburg delen mede dat de Provincie Limburg voornemens is de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg verder in uitvoering te brengen.

Het doel van dit voornemen is het creëren van één hoogwaardige regionale verbinding door de opwaardering van de reeds bestaande wegen N298, N299 en N300 middels realisatie van o.a. nieuwe wegvakken, inclusief kruisingen en aansluitingen.

M.e.r.

Volgens de Wet Milieubeheer en het Besluit M.e.r. dient voor het aanleggen van de Buitenring Parkstad Limburg een Milieueffectrapportage gemaakt te worden. Deze rapportage levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij verdere besluitvorming.

Ter inzage legging startnotitie

Een startnotitie kondigt het begin van de procedure voor het opstellen van een milieueffectrapportage aan. Dit document bevat de basisgegevens van de Buitenring Parkstad Limburg.

Deze startnotitie ligt voor de duur van zes weken ter inzage vanaf 17 augustus 2006 tot en met 27 september 2006 in de gemeentehuizen van de gemeenten Brunssum, Onderbanken, Landgraaf, Kerkrade, Heerlen, Nuth en Schinnen overeenkomstig de aldaar gebruikelijke wijze en plaatsen.

Bovendien liggen de stukken tijdens kantooruren ter inzage in het Gouvernement, Limburglaan 10 te Maastricht.

Inloopavonden

Tijdens de ter visie legging zullen vier inloopavonden gehouden worden waarbij u in de gelegenheid wordt gesteld vragen te stellen en extra informatie te krijgen over het gehele project en over de voorgenomen milieueffectrapportage:

- 6 september 2006 te Landgraaf, De Brandpoort (Beethovenzaal), Hoogstraat 191, 6373 HS Landgraaf
- 7 september 2006 te Brunssum, D'r Brikke Oave, Lindeplein 5a, 6444 AT Brunssum
- 12 september 2006 te Kerkrade, Industrien, Museumplein 2, 6461 MA Kerkrade
- 19 september 2006 te Heerlen, Glaspaleis, Bongerd 18, 6411 JM Heerlen

Deze inloopavonden beginnen om 17.00 uur en eindigen om 20.00 uur.

Inspraak en verdere procedure

Een ieder kan tijdens de zes weken durende ter visie legging over deze startnotitie zowel mondeling als schriftelijk eventuele zienswijzen naar voren brengen. Aandacht wordt gevraagd voor het feit, dat uw zienswijze enkel betrekking kan hebben op het Nederlandse tracé, te weten de Buitenring Parkstad Limburg. Voor wat betreft het Duitse tracé, de B258n, wordt verwezen naar de in Duitsland wettelijk voorgeschreven procedures.

1. U kunt uw schriftelijke zienswijze toesturen aan Gedeputeerde Staten van Limburg, Inspraak Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg en B258n, t.a.v. afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, Postbus 5700 6202 MA Maastricht
2. U kunt een schriftelijke of mondelinge zienswijze geven tijdens voornoemde Inloopavonden.
3. U kunt uw zienswijze mondeling naar voren brengen door te bellen naar mr. E. In 't Ven – Engels, 043-3899999. U wordt verzocht te bellen tussen 13.00 uur en 17.00 uur op de dagen maandag tot en met donderdag.

Mede op basis van de binnengekomen reacties zullen richtlijnen voor het te maken milieueffectrapport worden opgesteld. De richtlijnen zullen onder meer betrekking hebben op de te beschrijven alternatieven en effecten. Ze zullen aangeven aan welke onderwerpen in het MER bijzondere aandacht dient te worden besteed, hoe de beschrijving moet worden gestructureerd en welke mate van detaillering nodig is.

R0/04/33/2006

Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Gedeputeerde Staten van Limburg maken bekend dat zij op grond van de Europese Richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) voornemens zijn om in het kader van de totstandkoming van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) een strategische milieubeoordeling (SMB) uit te voeren.

De SMB heeft als doel de milieueffecten in beeld te brengen van de maatregelen uit het ontwerp-PVVP, zodat deze kunnen worden meegenomen bij de besluitvorming over het PVVP. De inhoud en opzet van de SMB zal worden vastgelegd in een notitie Reikwijdte en Detailniveau. De betrokken bestuursorganen zullen over deze notitie worden geraadpleegd. Het milieurapport van de SMB zal gelijktijdig met het ontwerp-PVVP worden vastgesteld en zal onderdeel uitmaken van de inspraakprocedure van het PVVP. Naar verwachting zal dat dit najaar 2006 plaatsvinden.

Informatie

Voor nadere inlichtingen kunt u zich wenden tot de afdeling Mobiliteit, de heer M. Onnen, telefoon (043) 3897418.

MOB/1/33/06

provincie limburg



Dagblad De Limburger en Limburgs Dagblad, woensdag 16 augustus 2006

Dagblad De Limburger
Limburgs Dagblad

WOENSDAG 16 AUGUSTUS 2006

Provinciale mededelingen



Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Gedeputeerde Staten van Limburg maken bekend dat zij op grond van de Europese Richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) voornemens zijn om in het kader van de totstandkoming van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) een strategische milieubeoordeling (SMB) uit te voeren.

De SMB heeft als doel de milieueffecten in beeld te brengen van de maatregelen uit het ontwerp-PVVP, zodat deze kunnen worden meegenomen bij de besluitvorming over het PVVP. De inhoud en opzet van de SMB zal worden vastgelegd in een notitie Reikwijdte en Detailniveau. De betrokken bestuursorganen zullen over deze notitie worden geraadpleegd. Het milieuraapport van de SMB zal gelijktijdig met het ontwerp-PVVP worden vastgesteld en zal onderdeel uitmaken van de inspraakprocedure van het PVVP. Naar verwachting zal dat dit najaar 2006 plaatsvinden.

Informatie

Voor nadere inlichtingen kunt u zich wenden tot de afdeling Mobiliteit, de heer M. Onnen, telefoon (043) 3897418.

MOB/1/33/06

Bodemsanering NS-Emplacement te Meerssen

Gedeputeerde Staten van Limburg maken bekend dat op 7 juli 2006, een melding is ontvangen van de Stichting Bodemsanering NS over het voornemen om op een deel van het spoorwegemplacement in Meerssen de bodem te saneren (projectcode LI093800486).

Naar aanleiding van de melding wordt de ernst van de bodemverontreiniging en de spoed om te saneren vastgesteld en wordt het ingediende saneringsplan beoordeeld.

Indien het belang van personen naar ons oordeel rechtstreeks bij de besluitvorming is betrokken, dan zijn deze van het bedoelde voornemen op de hoogte gesteld.

Voor nadere inlichtingen kunt u zich wenden tot de afdeling Milieu en Duurzame Ontwikkeling, telefoon (043) 389 78 51.

MDOS/31/33/06

provincie limburg



BIJLAGE 2

Raadpleging

Rijksoverheid:

Rijkswaterstaat Directie Limburg
VROM-Inspectie Regio Zuid
LNV, Regionale Directie Vestiging Zuid

Provincies/Regio's:

Noord-Brabant
Gelderland
Samenwerkingsverband regio Eindhoven
Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Gemeenten:

Zie kaart

Waterschappen:

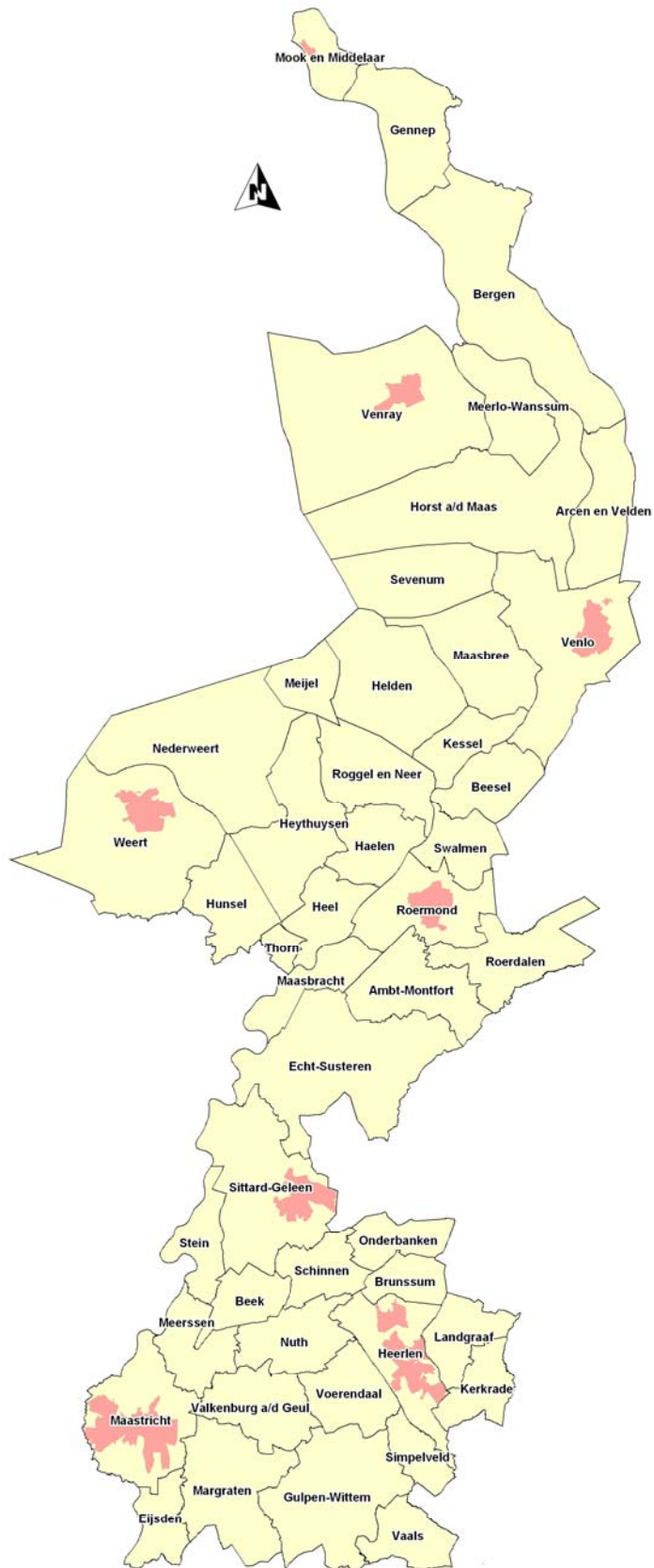
Waterschap Peel en Maasvallei
Waterschap Roer en Overmaas

Buurlanden:

Provincie (Belgisch) Limburg
Provincie Luik
Vlaams gewest
Waals gewest
Bezirksregierung Köln
Bezirksregierung Düsseldorf

Overig:

Milieufederatie Limburg



provincie limburg



BIJLAGE 3

Inhoudelijke vereisten milieुरapport SMB

Het milieुरapport zal voldoen aan de wettelijke inhoudsvereisten, zoals deze zijn opgenomen in bijlage I van de Europese richtlijn nr. 2001/42/EG. In deze bijlage staat dat het milieुरapport de volgende elementen moet bevatten:

- a. een schets van de inhoud en de belangrijkste doelstellingen van het plan of programma en het verband met andere, relevante plannen en programma's;
- b. de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling daarvan als het plan of programma niet wordt uitgevoerd;
- c. de milieukeurmerken van gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn;
- d. alle bestaande milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma, met inbegrip van met name milieuproblemen in gebieden die vanuit milieuoogpunt van bijzonder belang zijn, zoals gebieden die op grond van de Richtlijnen 79/409/EEG en 92/43/EEG zijn aangewezen;
- e. de op internationaal, communautair of nationaal niveau vastgestelde doelstellingen ter bescherming van het milieu, welke relevant zijn voor het plan of programma, alsook de wijze waarop met deze doelstellingen en andere milieuoverwegingen rekening is gehouden bij de voorbereiding van het plan of programma;
- f. de mogelijke aanzienlijke milieueffecten(1), bijvoorbeeld voor de biodiversiteit, bevolking, gezondheid van de mens, fauna, flora, bodem, water, lucht, klimaatfactoren, materiële goederen, cultureel erfgoed, met inbegrip van architectonisch en archeologisch erfgoed, landschap en de wisselwerking tussen bovengenoemde elementen;
- g. de voorgenomen maatregelen om aanzienlijke negatieve effecten op het milieu van de uitvoering van het plan of programma te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen;
- h. een schets van de redenen voor de selectie van de onderzochte alternatieven en een beschrijving van de wijze waarop de beoordeling is uitgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden (zoals technische tekortkomingen of ontbrekende kennis);
- i. een beschrijving van de voorgenomen monitoringsmaatregelen overeenkomstig artikel 10;
- j. een niet-technische samenvatting van de in de bovenstaande punten verstrekte informatie.

BIJLAGE 4

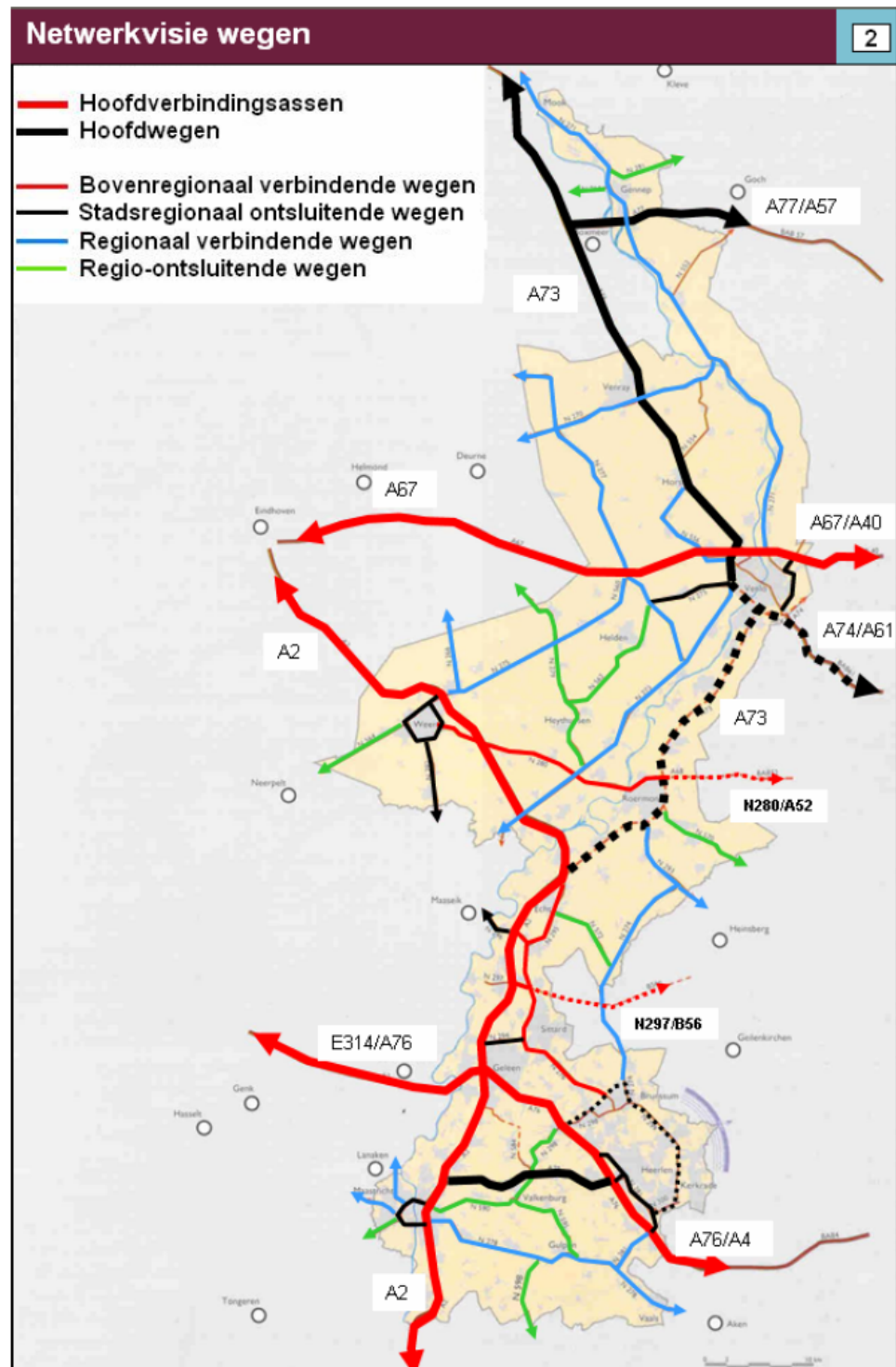
Literatuur

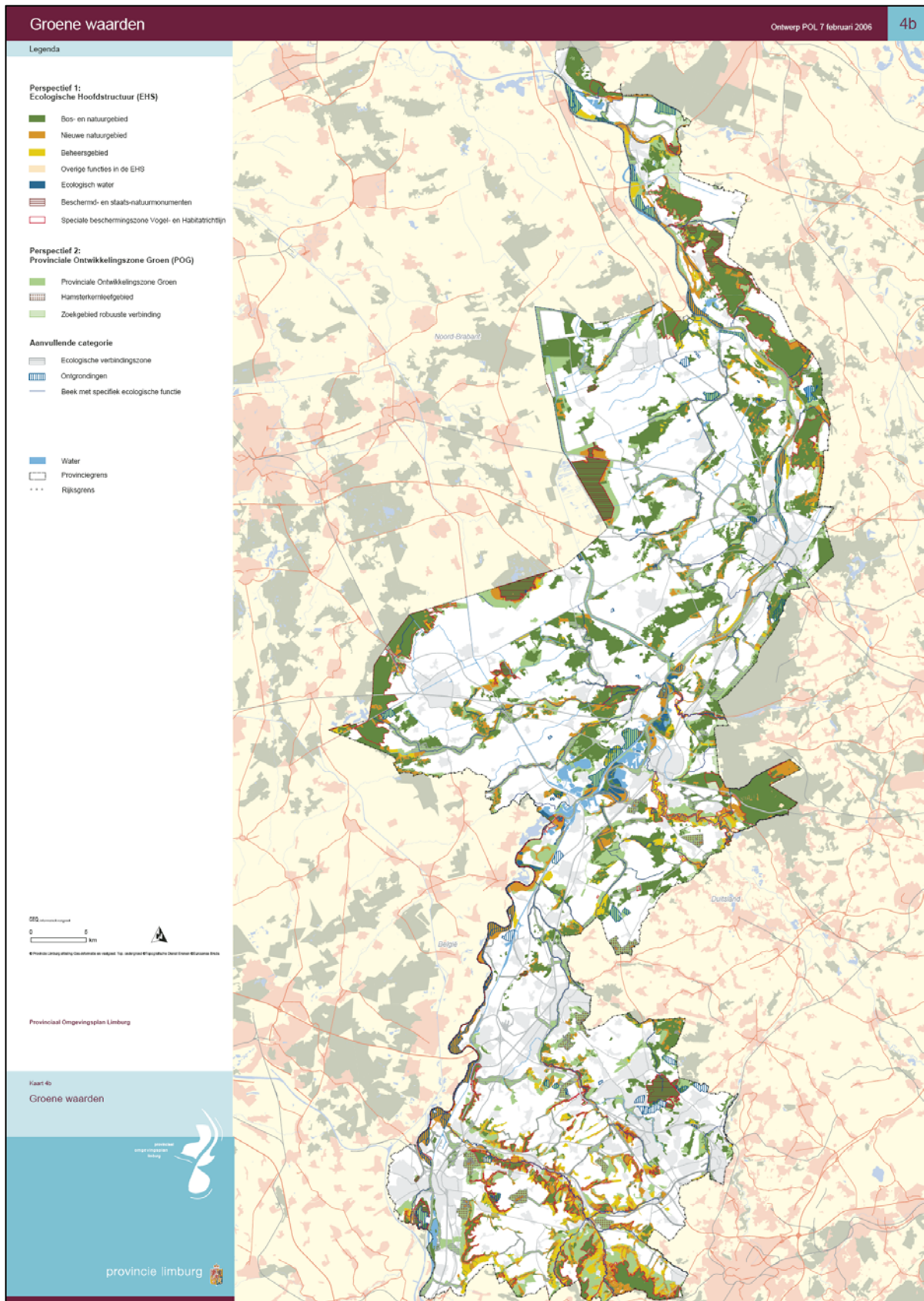
1. Discussienotitie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), Provincie Limburg, april 2005.
2. Trends in Mobiliteit, Achtergronddocument bij de Discussienotitie (PVVP), Provincie Limburg, maart 2005.
3. Sonderingsnotitie ambitie en strategie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), Provincie Limburg, mei 2006.
4. Provinciaal Omgevingsplan Limburg Ontwerp Plan, Provincie Limburg, 15 juni 2006 .
5. Netwerkanalyse Zuid-Limburg, Grontmij in opdracht van Provincie Limburg, 18 augustus 2006.
6. Wet milieubeheer, Nederlandse staat, 13 juni 1979, laatst gewijzigd op 5 juli 2006.
7. Europese richtlijn nr. 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, Europees Parlement, 27 juni 2001.
8. Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, PKB deel IV februari 2006.
9. Eindrapport harmonisatie prognoses, Deel A: Handleiding en Werkmateriaal POL Verkenninginstrument, International Centre for Integrative Studies, maart 2004.

BIJLAGE 5

Basiskaarten voor SMB

Sonderingsnotitie PVVP Limburg, Netwerkvisie hoofd en regionaal wegennet Limburg (concept)



Ontwerp-POL, Kaart 4b: Groene Waarden, februari 2006

COLOFON

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU DUURZAAMHEIDS- EN MILIEUBEOORDELING SMB PVVP LIMBURG

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE LIMBURG

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

drs. L. de Haas

ing. J. Christen

GECONTROLEERD DOOR:

ing. J. Stroobach

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. L. de Haas

4 september 2006

110623/CE6/1L7/000585

ARCADIS Ruimte & 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 veeleelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

