

Mobiliteitsaanpak

Sittard-Geleen



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding en achtergronden.....	4
1.2	Toekomstvisie	5
1.3	Doelstelling en resultaat	5
2.	Onze koers.....	6
2.1	Regionale aanpak en samenwerking.....	6
2.2.	Actielijnen.....	8
	Verkeersveiligheid	8
	Gedragsbeïnvloeding	9
	Wandelen.....	9
	Fiets	10
	Openbaar vervoer	11
	Mobiliteitsdiensten.....	12
	Personenauto.....	12
	Logistiek.....	13
	Weginfrastructuur.....	13
3.	Uitvoeringsprogramma Sittard -Geleen 2022 – 2026.....	14

2022.....	15
2023 en verder	18

BIJLAGE 1 – RELEVANTE BELEIDSKADERS

A.	Klimaatpakkoord	21
B.	Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg.....	21
C.	Gebiedsverkenning Mobiliteit Westelijke Mijnstreek	22
D.	Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot.....	23
E.	Knooppunt 046	24
F.	Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)	24
G.	Nationaal Toekomstbeeld Fiets	25
H.	Fietsnetwerk Zuid – Limburg	26
I.	Slim, veilig en Duurzaam	27
J.	Nationaal toekomstbeeld OV	27
K.	Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg.....	28
L.	Verkeerscirculatieplan bij calamiteiten Chemelot	29
M.	Overige projecten en beleidsstukken.....	30

BIJLAGE 2 – ACTIVITEITEN, MAATREGELEN EN PROJECTEN

1 Inleiding

Voor u ligt de rapportage van de Mobiliteitsaanpak 2022 van de gemeente Sittard-Geleen. In dit document wordt (hernieuwd) richting gegeven aan de wijze waarop Sittard-Geleen de komende jaren invulling geeft aan de opgaven voor mobiliteit. Deze aanpak is gebaseerd op bestaande beleidskaders, vloeit voort uit regionale samenwerking en speelt in op maatschappelijke, technologische en economische ontwikkelingen. De Mobiliteitsaanpak is een richtinggevend toetsingskader voor alle verkeer- en vervoervraagstukken binnen de gemeente, nu en in de toekomst.

1.1 Aanleiding en achtergronden

In de afgelopen jaren zijn er op het gebied van mobiliteit diverse ontwikkelingen geweest die ertoe leiden dat de gemeente Sittard-Geleen haar mobiliteitsbeleid wil herzien. Niet alleen de technologische ontwikkelingen waarbij er een duidelijke trend is op het gebied van elektrisch rijden (zowel per auto als op de fiets), nieuwe brandstoffen en nieuwe technieken die kansen bieden voor het verbeteren van mobiliteit voor iedere inwoner en daarmee onze leefomgeving. Maar ook de beleidsontwikkeling en Actieprogramma's vanuit het Rijk en provinciale en regionale samenwerking hebben invloed op de wijze waarop Sittard-Geleen om wil gaan met verkeer en vervoer. De Mobiliteitsaanpak bundelt deze kaders en ontwikkelingen, maakt de onderlinge samenhang zichtbaar en biedt de handvaten op basis waarvan de gemeente Sittard-Geleen prioriteiten stelt. Met de Mobiliteitsaanpak zet de gemeente haar capaciteit en middelen effectief in om invulling te geven aan de mobiliteit van de toekomst.

Naast het actualiseren van bestaande beleidskaders (zie bijlage 1) wordt in de Mobiliteitsaanpak ingespeeld op actuele ontwikkelingen. Concreet zijn dit:

- Met het oog op de (invoering van) de Omgevingswet en de integrale aanpak waarin de wet voorziet en de Toekomstvisie Sittard-Geleen, is de Mobiliteitsaanpak opgesteld vanuit een breder perspectief;
- De klimaatopgave en de afspraken die hierover zijn gemaakt op nationaal niveau;
- Demografische, technologische en economische ontwikkelingen zijn van invloed op de manier waarop we als gemeente Sittard-Geleen met mobiliteit willen omgaan;

De toenemende complexiteit van mobiliteit in relatie tot de hierboven beschreven opgaven, publieke opinie, negatieve effecten van mobiliteit, afnemende publieke middelen en de belasting van de fysieke ruimte vragen om een andere aanpak, ook wel de mobiliteitstransitie genoemd. Deze transitie vraagt om een fundamentele verandering van de bestaande structuren, culturen en werkwijzen binnen het mobiliteitssysteem op de lange termijn.

Daarnaast heeft mobiliteit raakvlakken met de fysieke leefomgeving en met het sociaal domein. Het is tevens onderdeel van de maatschappelijke opgaven waar Sittard-Geleen en de regio voor aan de lat staan zoals klimaat, vergrijzing, ontgroening en gezondheid van haar inwoners. Het gaat over de manier waarop mensen zich verplaatsen en hoe inwoners aangemoedigd worden dit op een duurzame en gezonde manier te doen.

1.2 Toekomstvisie

Sittard-Geleen 2030, een veerkrachtige stad. De toekomstvisie is ook voor mobiliteit het vertrekpunt. Immers, ook vanuit mobiliteit willen en kunnen we een bijdrage leveren aan het gewenste totaalbeeld van Sittard-Geleen in 2030. We dragen bij aan het realiseren van de Gezonde Stad, de Innovatieve en ondernemende stad en de Duurzame stad. Deze brede ambitie voor de gemeente vertalen we in deze mobiliteitsaanpak in vijf specifieke mobiliteitsdoelen. Met het uitvoeren van de Mobiliteitsaanpak werken we aan:

- het verduurzamen van het mobiliteitssysteem en het reduceren van de CO₂-uitstoot;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het ontwikkelen van de agglomeratiekracht (multimodale bereikbaarheid);
- het vergroten van de inclusieve samenleving¹;
- het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving en de positieve gezondheid van onze inwoners.

Deze mobiliteitsdoelen komen ook tot uiting binnen de vijf ontwikkelpaden: Geleen-Zuid, Geleen Centrum, Sittard Centrum, Sittard-West en bedrijfsleven in balans.

1.3 Doelstelling en resultaat

De mobiliteitsaanpak brengt bestaande visies en plannen op het gebied van verkeer- en vervoer samen voor de komende jaren (2022-2032). Het plan is een richtinggevend toetsingskader voor alle verkeer- en vervoersvraagstukken binnen de gemeente, nu en

¹ Een inclusieve samenleving is een samenleving waarin iedereen meedoet, ongeacht de culturele achtergrond, gender, leeftijd of beperkingen. De mogelijkheden, talenten en eigen regie van de mens staan centraal.

in de toekomst. Met de Mobiliteitsaanpak maakt de gemeente Sittard-Geleen inzichtelijk hoe mobiliteit via verschillende actielijnen enerzijds bijdraagt aan integrale ruimtelijke en sociale ontwikkelingen, waaronder de vijf ontwikkelpaden, NOVI Zuid-Limburg en de Omgevingsvisie Sittard-Geleen en anderzijds aan ontwikkelingen binnen andere beleidsvelden zoals vrijetijdseconomie, zorg en wonen. Daarnaast richt de Mobiliteitsaanpak zich op het aanpakken van mobiliteitsopgaven die bijdragen aan het realiseren van een mobiliteitstransitie door middel van concrete activiteiten, maatregelen en projecten die de komende jaren. Zo leveren we vanuit mobiliteit onze bijdrage aan de veerkrachtige stad Sittard-Geleen.

De Mobiliteitsaanpak Sittard-Geleen 2022-2032 bestaat uit een overzicht van de relevante (beleids)documenten. Deze zijn uitgewerkt in concrete actielijnen per modaliteit. De Mobiliteitsaanpak sluit af met een uitvoeringsprogramma dat voor 2022 concrete investeringsvoorstellen biedt en voor de periode erna nog gevuld wordt. In het uitvoeringsprogramma zijn accenten gelegd op de verschillende modaliteiten.

2. Onze koers

Door het bij elkaar brengen van de verschillende beleidskaders en daarbij in te spelen op ontwikkelingen hebben wij voor Sittard-Geleen de koers bepaald voor ons mobiliteitsbeleid. Zo leveren wij op pragmatische wijze een bijdrage aan het realiseren van de mobiliteitstransitie. In het vervolg van dit document zijn verwijzingen naar de relevante beleidskaders (in de bijlagen) opgenomen in de vorm van een corresponderende hoofdletter.

De ambitie zoals vastgelegd in het landelijke klimaatakkoord (A) vormt de basis van onze koers:

“Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden en dorpen met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.”

Klimaatakkoord – Den Haag – 28 juni 2019

Bij het aanpakken van de mobiliteitsopgaven handelen we vanuit de principes van de Omgevingswet: een integrale aanpak van de fysieke leefomgeving. De invloed van mobiliteit op de openbare ruimte is groot. Daarom willen we dat de effecten van mobiliteit ons leven zoveel mogelijk positief verrijken. Het mobiliteitssysteem ondersteunt in het kunnen meedoen aan de samenleving en biedt mogelijkheden tot gezonde manieren van verplaatsen.

Met mobiliteit leveren we een positieve bijdrage aan de gezondheid (mentaal en fysiek) van onze inwoners. Dit doen we door bij de (her)inrichting van de openbare ruimte meer ruimte te bieden aan actieve mobiliteit (wandelen, fietsen) en door verblijfsgebieden in te richten volgens het STOMP²-principe (B).

2.1 Regionale aanpak en samenwerking

Verkeer houdt niet op aan de grenzen van onze gemeente. Daarom is samenwerking op regionale schaal een voorwaarde om onze ambities te kunnen verwezenlijken.

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie werken vanuit een gezamenlijke aanpak aan het realiseren van een mobiliteitstransitie in de regio, met als doel (B):

- het door ontwikkelen van de agglomeratie kracht van Zuid-Limburg;
- het verbeteren van gezondheid, leefbaarheid en veiligheid;
- Verduurzaming en CO2-reductie;
- het vergroten van een inclusieve samenleving en een verbeterde collectieve bereikbaarheid.

Daarbij bundelen we onze krachten in de regio, zetten we onze beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk in en zorgen we ervoor

² De letters STOMP staan voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en (elektrische) privéauto (incl. parkeren). Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt in deze volgorde ruimte gereserveerd voor de verschillende modaliteiten. In het ontwerp van de openbare ruimte staat daarbij de mens centraal.

dat we klaar staan voor de ontwikkelingen die we op ons af zien komen. We spelen slim in op kansen en initiatieven van derden.

Westelijke Mijnstreek

Voor de regio Westelijke Mijnstreek³ is de regionale samenwerking verder uitgewerkt en toegespitst op de opgave specifiek voor dit gebied. De opgave is om de balans te vinden tussen collectieve ambities voor leefbaarheid en klimaat en de individuele wensen van eindgebruikers. Gestreefd wordt naar het beperken van de groei van (auto)mobiliteit in 2040 om zo bedrijven binnen het grote economische cluster rondom Sittard-Geleen, instellingen en woonkernen bereikbaar te houden en tevens de leefomgeving van de woonkernen te verbeteren(C). Sittard-Geleen heeft in deze regionale samenwerking een belangrijke rol als centrumgemeente vanwege de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen, onderwijs en werkgelegenheid.

Partijen⁴ hebben afspraken gemaakt om invulling te geven aan de mobiliteitstransitie door in te zetten op een mix van maatregelen. Juist met een combinatie van maatregelen die elkaar aanvullen (bijvoorbeeld realisatie van hoogwaardige fietsverbinding in combinatie met een werkgeversaanpak en gedragscampagne), aansluitend bij de kenmerken en kansen van deze regio én aansluitend bij de vraag van onze inwoners en bedrijven.

In de Westelijke Mijnstreek richten we ons daarbij op vijf programmalijnen (C):

1. Bewustwording en gedragsbeïnvloeding
 - Spreiden van het verkeer;
 - Inzetten op thuiswerken;
 - Stimuleren van duurzaam reizen.
2. Fietsinfrastructuur
3. Vervoers- en mobiliteitsdiensten
 - Kaders van de ov-concessie (het Limburgnet);
 - Overstappunten op orde (fietsenstalling, wacht- en informatievoorziening etc.);
 - Fiets en openbaar vervoer versterken elkaar.
4. Logistiek
 - Modal shift van het goederenvervoer: zowel een betere spreiding van vervoer over de weg in tijd (filemijding) als een shift naar vervoer via water, spoor en buis;
 - Vrachtwagenparkeerplaats(en) met duurzame brandstoffen en zero emissie stadslogistiek;
 - Digitalisering van transport en logistiek (Digitale Transport Strategie; DTS).
5. Infrastructuur
 - Beter benutten bestaande infrastructuur;
 - Aanpassen van bestaande infrastructuur;
 - Bouwen van nieuwe infrastructuur.

³ Grondgebied van de gemeenten Echt-Susteren, Stein, Beek, Beekdaelen en Sittard-Geleen

⁴ Gemeenten Echt-Susteren, Stein, Beek, Sittard-Geleen en Beekdaelen, Rijkswaterstaat en de Provincie Limburg.

Daarbij wordt ingezet op die onderdelen waarvan wij verwachten het grootste resultaat te kunnen behalen. Alle maatregelen op zichzelf dragen in meer of mindere mate bij aan onze gezamenlijke ambitie. De combinatie van de maatregelen versterken elkaar juist.

Wat we gaan doen

- We werken samen aan regionale opgaven (waaronder de krachtenbundeling Smart Mobility⁵ (I); uitwerking Strategische Plan Verkeersveiligheid en het realiseren van het fietsnetwerk Zuid-Limburg);
- We werken slim met elkaar samen (o.a. kennisuitwisseling, gelijke projecten op een gelijke manier uitvoeren);
- In 2022 gaan we samen met provincie Limburg aan de slag om invulling te geven aan te projecten die zijn opgenomen in de gebiedsverkenning.

2.2. Actielijnen

De bestaande beleidskaders en de actuele ontwikkelingen hebben we vertaald in een aantal actielijnen waarin we enerzijds de koers voor de specifieke actielijn beschrijven en anderzijds ook de acties en activiteiten hebben benoemd waar we mee aan de slag gaan. Binnen deze actielijnen is er ook ruimte om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. Als gemeente Sittard-Geleen werken we op diverse vlakken aan Smart City. Zo kan de gemeente Sittard-Geleen flexibel inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen en initiatieven en bijdragen van anderen.

⁵ Krachtenbundeling Smart Mobility is een landelijke samenwerking waarbij overheden de randvoorwaarden creëren om beschikbare technologie in de praktijk toe te passen zodat reizigers en vervoerders hier maximaal van kunnen profiteren.

De belangrijkste twee actielijnen betreffen verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding. Deze lijnen werken door in alle daaropvolgende kaders per modaliteit.

Verkeersveiligheid

Binnen het thema verkeersveiligheid heeft een verschuiving plaatsgevonden van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid (proactief). Dit proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te kunnen nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen (**F**). Dit wordt ook wel de Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV) genoemd.

Voor Sittard-Geleen is een risicoanalyse uitgevoerd waarbij de belangrijkste risicosituaties en gedragen in het verkeerssysteem in beeld zijn gebracht. Voor de gemeente Sittard-Geleen zijn dit de belangrijkste risicothema's:

Beleidsthema	Risico-subthema's
<i>Veilige infrastructuur</i>	<i>30 en 50 km/u wegen</i>
<i>Kwetsbare verkeersdeelnemers</i>	<i>Fietsers, e-bikes en ouderen</i>
<i>Onervaren verkeersdeelnemers</i>	<i>16-17-jarige op de snor/bromfiets</i>
<i>Rijden onder invloed</i>	
<i>Snelheid in het verkeer</i>	<i>30 km/u wegen</i>
<i>Afleiding in het verkeer</i>	
<i>Verkeersovertreders</i>	

Om uitvoering te kunnen geven aan de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid wordt in de periode van 2020 tot 2030 een extra investeringsimpuls van € 500 miljoen beschikbaar gesteld door het

ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Dit vertaalt zich in een rijksbijdrage van maximaal 50% voor maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten en die naar voren zijn gekomen uit de risicoanalyse. Naast eventuele infrastructurele maatregelen maken ook educatie en handhaving nadrukkelijk onderdeel uit van de aanpak van het SPV.

Wat we gaan doen

- Het opstellen van een maatregelenpakket op basis van de risicothema's. Vervolgens wordt een uitvoeringsprogramma SPV opgesteld.

Gedragbeïnvloeding

De komende jaren zetten we als Sittard-Geleen samen met onze partners in op het realiseren van de mobiliteitstransitie (B). Een belangrijk aspect hierin is het beïnvloeden van het gedrag van de reiziger. We willen graag dat mensen bewust kijken naar hun verplaatsingsgedrag (*"is het noodzakelijk dat ik deze reis maak?"*) en als men bewust kiest voor het maken van de verplaatsing dat men dan ook nadenkt over welke (duurzame en/of gezonde) vervoerswijzen mogelijk zijn.

Wat we gaan doen

- We continueren en intensiveren de werkgeversaankpak i.c.m. de inzet van een logistiek makelaar;
- We continueren de onderwijsaanpak waarbij met o.a. Zuyd Hogeschool afspraken worden gemaakt over spreiden en mijden;
- We maken gebruik van de fietsstimuleringscampagnes van Zuid-Limburg Bereikbaar;

- We onderzoeken samen met de regio (gemeenten en provincie) naar nieuwe manieren om gedragsverandering te bewerkstelligen.
- Vanuit het SPV dragen we met behulp van gedragsbeïnvloeding in de vorm van educatie en handhaving bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Wandelen

Voetgangers behoren, net als fietsers, tot de groep langzame verkeersdeelnemers. Voor voetgangers worden vaak geen bijzondere maatregelen getroffen (buiten trottoirs) terwijl zij binnen de kernen een grote groep kunnen vertegenwoordigen. Wandelen is een gezonde en milieuvriendelijke manier van verplaatsen. Door hier meer aandacht aan te besteden, zorgen we ervoor dat wandelen een prominentere plaats inneemt in de reisketen. Naast utilitaire voetgangersverbindingen binnen woongebieden (met goede en logische wandelroutes naar voorzieningen en OV-locaties) dienen ook de recreatieve wandelvoorzieningen op orde te zijn om een gezonde levensstijl te bevorderen. Door aantrekkelijke buitengebieden te verbinden met de woongebieden wordt de groene omgeving van Sittard-Geleen toegankelijker voor wandelaars.

Wat we gaan doen

- Bij eventuele aanpassingen aan de infrastructuur houden we rekening met de voetganger en richten de openbare ruimte in zodat deze voor iedereen toegankelijk is en bijdraagt aan een inclusief Sittard-Geleen.

Fiets

De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de regionale en gemeentelijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. We willen meer mensen stimuleren de fiets te pakken (zie ook actieplan gedragsbeïnvloeding) en daarvoor is het nodig dat we fietsers veilig de ruimte geven.

Voor Sittard-Geleen sluiten we aan op de drie thema's die in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (G) zijn benoemd:

Vlot en veilig doorfietsen

Het regionale hoofdfietsrouten netwerk van Zuid-Limburg (H) is in samenspraak met de 15 overige gemeenten opgesteld. De aantrekkelijke en toegankelijke hoofdfietsroutes verbinden stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom en zorgen ervoor dat fietsers snel op werk, school station of andere belangrijke bestemmingen kunnen komen. Maar ook de recreatieve routes die het stedelijk gebied met het recreatieve buitengebied verbinden maken deel uit van het hoofdfietsrouten netwerk. Aantrekkelijke en toegankelijke stad-landroutes dragen bij aan de leefbaarheid en gezondheid in het stedelijk gebied

Ook Sittard-Geleen maakt deel uit van dit hoofdfietsrouten netwerk. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Doorfietsroutes: Dit zijn de routes tussen grote woongebieden en stations, centra en scholen en gebieden met geconcentreerde werkgelegenheid. Voorbeelden hiervan zijn de route van het centrum van Sittard naar Chemelot en de route van Geleen naar Sittard via de Rijksweg;
- Regionale hoofdroutes: tussen middelgrote woonkernen en stations, centra en scholen/werkgebieden. Voorbeeld hiervan is de route tussen Born via Limbricht naar het centrum van Sittard;

- Regionale fietsroutes/ Stadsroutes: tussen kleine woonkernen en wijken en dichtstbijzijnde hoofdroutes als verbinding tussen woonkernen. Hier gaat het bijvoorbeeld om de route die Grevenbicht, Obbicht, Guttecoven en Limbricht met elkaar verbindt.

Het vlot en veilig kunnen doorfietsen geldt niet alleen voor het hoofdfietsrouten netwerk. Ook op het onderliggende wegennet geldt dat fietsers een veilige plek op de weg hebben. Naast deze inzet op utilitaire fietsroutes zetten we als Sittard-Geleen ook in op recreatieve fietsroutes. Ook deze dragen bij aan het aantrekkelijker maken van onze gemeente voor de fiets en daarbij aan de gewenste gedragsbeïnvloeding.

Moeiteloos en veilig je fiets stallen

Op de hubs (o.a. stations en bushaltes) en bij voorzieningen als winkels, sportlocaties en scholen is het belangrijk dat fietsers hun fiets veilig kunnen stallen. Daarbij geldt dat fietsenstallingen zo dicht als mogelijk bij de ingang een plek dienen te krijgen. Op deze manier belonen we fietsers voor hun duurzame reisgedrag en wordt de fiets een makkelijker onderdeel van de reis (G).

Benutten van de potentie

Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg. Flankerend beleid, gericht op het benutten van de potentie van de fiets, is daarom belangrijk. Door middel van gedragsbeïnvloeding wordt ingezet op het verleiden van mensen om te gaan fietsen, wordt het fietsen van langere afstanden aantrekkelijker gemaakt en zorgen we ervoor dat fiets en openbaar vervoer elkaar versterken (ketenmobiliteit).

Wat we gaan doen

- In onze fietsinfrastructuurprojecten treffen we maatregelen om het comfort en de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren waardoor fietsen voor meer mensen aantrekkelijk wordt;
- We werken met onze buurgemeenten en de provincie Limburg gezamenlijk aan het verder invulling geven van het regionale fietsroutenetwerk. Door samen te werken realiseren we (gemeente)grensoverschrijdende fietsroutes;
- We bepalen bij de aanpak van onze fietsroutes de prioriteit op basis van 1) werk-met-werk maken (o.a. reconstructie), 2) knelpunten SPV, 3) bijdrage van fietsroute aan brede bereikbaarheidsopgave en 4) bijdragen van anderen. Gedragsbeïnvloeding maakt integraal deel uit van onze aanpak voor de fiets waarbij we vooral inzetten op het gebruik van de fiets en e-bike voor verplaatsingen tot 15 kilometer.

Openbaar vervoer

Arriva en de provincie Limburg (bevoegd gezag) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Limburg. Zij stellen de kaders voor wat er binnen de OV-concessie (het Limburgnet) mogelijk is. De opgave voor het openbaar vervoer is om zoveel mogelijk mensen te vervoeren binnen de beschikbare middelen en zo een OV-aanbod te creëren dat zo veel mogelijk aansluit bij de verplaatsingsbehoefte van de grootste groep reizigers (**K**). Met het Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg geeft de provincie Limburg richting aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer op de korte-, middellange- en lange termijn. Een van die ontwikkelingen is het versnellen en verstrakken van buslijnen waardoor voor de grote groep reizigers een snellere dienst ontstaat terwijl er voor een kleinere groep langere loop- en fietsafstanden zullen ontstaan.

Sittard en Geleen beschikken gezamenlijk over drie treinstations (hubs) met een frequente bediening:

IC station Sittard	<ul style="list-style-type: none">▪ 4 x per uur IC richting Roermond, Eindhoven e.v.▪ 2 x per uur sprinter richting Roermond▪ 2 x per uur IC + 2 x per uur sprinter richting Heerlen▪ 2 x per uur IC + 2 x per uur sprinter richting Maastricht▪ 1 x per uur verbinding met Aachen (met naadloze overstap in Heerlen)
Geleen Lutterade	<ul style="list-style-type: none">▪ 2 x per uur sprinter richting Sittard en Roermond▪ 2 x per uur sprinter richting Maastricht
Geleen Oost	<ul style="list-style-type: none">▪ 2 x per uur sprinter richting Sittard▪ 2 x per uur sprinter richting Heerlen en Kerkrade

De hub Station Sittard wordt door het openbaar vervoer zeer goed bediend en heeft daarmee een belangrijke functie in het OV-netwerk van Zuid-Limburg. Deze OV-bereikbaarheid willen we behouden omdat het bijdraagt aan de multimodale bereikbaarheid van onderwijs- en werklocaties (o.a. Sportzone, DaCapo, Zuyd Hogeschool, Chemelot en centrum) en biedt tevens kansen voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. In de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek is dit station benoemd als belangrijkste hub in de regio en een plek om elkaar te ontmoeten (o.a. vergader- en werkfaciliteit) met (internationale) verbindingen met o.a. Heerlen en Aken, Maastricht en Luik en Eindhoven/Randstad (**J**).

Het openbaar vervoer is de ruggengraat van ons duurzaam mobiliteitssysteem in Zuid-Limburg. Tegelijkertijd is het OV niet altijd een oplossing voor iedereen, op elk moment of op elke plek binnen de gemeente. Maar als onderdeel van de keten in combinatie met wandelen, fietsen, deelmobiliteit en de eigen auto ontstaat, met het openbaar vervoernetwerk als drager, een mobiliteitssysteem dat voor steeds meer reizigers, op meerdere momenten én locaties een alternatief wordt. Sittard-Geleen wil de economische en maatschappelijke waarde van deze aangeboden openbaar

vervoersdienst benutten door vanuit het OV-netwerk te bouwen aan het verduurzamen van ons mobiliteitssysteem. Daardoor hoeven reizigers, als bewuste keuze of omdat ze geen mogelijkheid hebben, niet afhankelijk meer te zijn van een (eigen) auto.

Wat wij gaan doen

- Om de goede OV-bereikbaarheid te behouden en om mogelijke kansen rondom station Sittard te kunnen verzilveren, sluiten wij aan bij regionale en landelijke programma's (o.a. Toekomstbeeld OV (J)) op het gebied openbaar vervoer.
- Bij ontwikkelingen in het openbaar vervoernetwerk en de plannen die hieruit volgen, maken we de consequenties inzichtelijk (o.a. gevolgen voor reizigers, ruimtelijke inrichting) om hierover vervolgens (financiële) afspraken met Arriva en de provincie Limburg te maken.
- We zijn verantwoordelijk voor de realisatie en het beheer en onderhoud van bushaltes. Waar wenselijk brengen we de ketenvoorzieningen (o.a. fietsenstallingen en wachtgelegenheid) op orde;

Mobiliteitsdiensten

Uitgangspunt voor deze actielijn is dat we het bestaande OV-netwerk beter willen benutten en dit willen uitbreiden met mobiliteitsdiensten (deelfietsen en/of -auto's) zodat ervoor steeds meer reizigers, op meerdere momenten én locaties een alternatief voor individuele autoverplaatsingen ontstaat (C). De stations en grotere bushaltes in de gemeenten vervullen hierbij een belangrijke hubfunctie.

Zuid-Limburg Bereikbaar heeft onderzoek gedaan naar de toepassing van deelmobiliteit in Zuid-Limburg waarbij in kaart is gebracht wat de motieven en drijfveren van potentiële gebruikers

van deelmobiliteit zijn. Ook is onderzocht wat de impact hiervan is op de uitvoering van deelmobiliteit en de bijbehorende hubs.

Wat we gaan doen

- Realisatie van deelfietsen in de gehele gemeente Sittard-Geleen.

Een hub is een fysieke schakel tussen vervoersmodaliteiten die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen. Hubs bestaan (...) op verschillende schaalniveaus, van een buurtvoorziening tot een (inter)nationale mainport. Hubs verschillen ook in vervoersdiensten die er aangeboden worden (...). Daarnaast verschillen ze in de mate waarin ook niet-mobiliteit gerelateerde diensten aangeboden worden.

Uit: Verkenning van het concept mobiliteitshub - Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – mei 2021

Personenauto

Ten aanzien van het autoverkeer dragen we als gemeente bij aan een verduurzaming van het verkeer door het aanbieden van laadmogelijkheden in onze gemeente. Dit alles uiteraard in het licht van de mobiliteitstransitie. Eventuele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid pakken we op in het kader van het SPV (F).

Voor het parkeren van personenauto's worden op dit moment nieuwe kaders opgesteld in de nieuwe parkeernota van onze gemeente. Ook deze zullen gericht zijn op het bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Logistiek

Door de aanwezigheid van overslaglocaties, havens en grote bedrijfslocaties als VDL en Chemelot is het goed organiseren van de logistiek de komende jaren een belangrijke opgave voor Sittard-Geleen. Ook voor de logistiek geldt dat er sprake is van het realiseren van een mobiliteitstransitie waarbij de modal shift wordt bevorderd: van vervoer over de weg naar vervoer via water, spoor en bus. Binnen de regionale samenwerking Knooppunt 046 wordt hier volop invulling aan gegeven. Dit knooppunt is één van de zes bovengemiddelde knooppunten op de nationale goederenvervoercorridor (E).

De activiteiten die nodig zijn om deze modal shift te realiseren zijn vastgelegd in een gemeenschappelijk programma Knooppunt 046. Voor de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in relatie tot de ontwikkelingen van Knooppunt 046 is continue afstemmingen nodig. Hiervoor gelden de uitgangspunten van de Mobiliteitsaanpak.

Weginfrastructuur

Hoewel we de komende jaren nadrukkelijk inzetten op het realiseren van een mobiliteitstransitie door het stimuleren van duurzame vormen van vervoer en het vergroten van de multimodale bereikbaarheid van bestemmingen, richten we ons als gemeente ook op het verbeteren van de doorstroming. Dit doen we in de volgorde van slim benutten en aanpassen van de huidige infrastructuur en door het bouwen van nieuwe infrastructuur (voor met name de fietser).

Wat we gaan doen

- Voor de maatregelen en projecten die we willen treffen op het gebied van onze eigen infrastructuur sluiten we aan bij de lopende beheers- en onderhoudsprogramma's. Wanneer wegen

worden gereconstrueerd of heringericht, passen we de infrastructuur aan conform de uitgangspunten zoals benoemd zijn deze Mobiliteitsaanpak, passend bij de omgeving van de betreffende weg

- Voor maatregelen en projecten die van invloed zijn op de bereikbaarheid van Sittard-Geleen, maar waarvan wij geen wegbeheerder zijn nemen wij initiatief om de urgentie te benadrukken. We zijn hierbij echter afhankelijk van prioritering van onze partners.

3. Uitvoeringsprogramma Sittard -Geleen 2022 – 2026

In het voorgaande hoofdstuk schetsten wij de koers waarmee de gemeente Sittard-Geleen de komende jaren invulling geeft aan de mobiliteitsopgaven. Net zoals we via een pragmatische Mobiliteitsaanpak invulling geven aan de mobiliteitstransitie, doen wij dat ook voor de uitvoering van activiteiten, maatregelen en projecten. Deze komen voort uit de verschillende verzamelde beleidskaders en uitvoeringsprogramma's. We geven hierbij een concrete invulling voor de korte termijn (komende jaar) en geven een doorkijk op hoofdlijnen naar de maatregelen op de middellange (2-3 jaar). Voor de langere termijn stellen wij voor om de planning jaarlijks te herijken.

Zo biedt het Uitvoeringsprogramma ruimte om in te spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen en initiatieven en bijdragen van anderen.

Prioritering

Gelet op de beschikbare middelen en capaciteit, kunnen we niet alle mobiliteitsopgaven tegelijkertijd aanpakken. Daarom bepalen we voor mobiliteit mede op basis van onderstaande criteria onze prioriteiten:

- We maken werk-met-werk met projecten vanuit het team Inrichting en Planning Openbare Ruimte (IPOR);
- We benutten mogelijkheden tot cofinanciering (waaronder subsidies van de provincie Limburg, de Rijksoverheid (o.a. SPV en fiets) en Europa);
- We zetten in op maatregelen die een bijdrage leveren aan een bredere bereikbaarheidsopgave;
- We sluiten aan bij de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen zoals binnen de ontwikkelpaden.

Op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de projecten, maatregelen en onderzoeken voor de periode 2022 waar we als Sittard-Geleen mee aan de slag gaan. Aan een aantal projecten zijn reeds middelen toegekend, bij andere projecten betreft het een indicatie dan wel een onderzoeksbudget om het project verder te brengen. Voor een deel van de projecten geldt dat deze in de toekomst uit de reguliere middelen bekostigd zouden moeten worden en niet vanuit investeringsgelden.

Om deze projecten te kunnen realiseren sluiten we aan bij de reeds bestaande organisatie binnen onze gemeente.

2022

Maatregelen en projecten 2022	Budget	Initiator	Actielijnen							
			Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	Infrastructuur
Aanpak ZLB, werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, logistiekmakelaar en krachtenbundeling met overige gemeenten	€ 99.000	ZLB		X						
Aanpak infrastructuur N276, Heerlenerweg, Watersleyerweg, Hoogveld, oversteken voor fietsers / voetgangers	-	Provincie Limburg								X
Digitalisering - Monitoringsprogramma - verzamelen informatie binnen kaders, mogelijk brengt dit kosten met zich mee, data top 15, uitvoeringskader concept. Monitoringsprogramma verkeerstellingen ten behoeve van verkeersmodel/ verkeersmonitoring	€ 25.000	Provincie Limburg					X			
Realisatie deelfietsen. Zuid-Limburg Bereikbaar levert dit najaar een notitie op over de mogelijke aanpak van deelmobiliteit in Zuid-Limburg. Samen met de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek vormt dit de basis voor de uitwerking van een planuitwerking deelfietsen Westelijke Mijnstreek.	€ 185.000 ⁶	Mobiliteit Sittard-Geleen					X			
Krachtenbundeling Smart Mobiliteit/ Smart logistics	-	Provincie Limburg		X						
Aanvullend Budget ten behoeve ZLB (14.000 euro) onderzoeken/uitwerkingen doen in kader van SPV (50 / 30) en Fiets (verdere input voor NTF).	€ 14.000	ZLB		X						
Verkenning ruimtelijke uitbreiding chemelot campus (gebiedsvisie chemelot)	-	Brightland Chemelot Campus							X	
Trace optimalisatie snelle fietsroute Sittard - Maastricht (Rijkswegboulevard)	<i>o.b.</i> €125.000	Mobiliteit Sittard-Geleen			X					

⁶ Afzonderlijk budget dat reeds is vastgesteld

Maatregelen en projecten 2022	Budget	Initiator	Actielijnen							
			Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	Infrastructuur
Tracé studie snelfietsroutes Campus – centrum Geleen - Parkstad / Geleenbeekdal / aankoppeling Glanerbrook (NTF)	<i>o.b. €125.000</i>	Mobiliteit Sittard-Geleen			X					
Verkeerseducatie voor alle verkeersdeelnemers (aansluitend bij resultaten SPV)	€ 50.000	Mobiliteit Sittard-Geleen		X						
Verkeershandhaving, inzetten op handhaving in overleg met handhavende instanties	€ 25.000	Mobiliteit Sittard-Geleen		X						
Verbetermogelijkheden N276, Hoogveld – Heerlenerweg – Middenweg.	BAK	Provincie Limburg								X
Omgeving Op de Vos / Snelfietsroute Sittard - Echt, verbeteren verkeersveiligheid Op de vos / Allee, tracé studie snelfietsroute (uit fietsnetwerk / NTF)	<i>o.b. €125.000</i>	Provincie Limburg	X							
Aansluiting Retailpark Sittard-Geleen op N294 (Urmonderbaan). Om de verkeersstromen rondom Retailpark (Gardenz) Sittard Geleen in goede banen te leiden, is een ingreep rondom de N294 gewenst. Ingrepen die de doorstroming van de weg verminderen, dienen te worden gecompenseerd binnen de daarvoor gestelde kaders. De gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg pakken dit gezamenlijk op in een haalbaarheidsstudie.	BAK	Provincie Limburg								X
OV - versnellen/ verstrakken van buslijnen (aanpassen bushaltes bij aanpassing van lijnen)	€ 50.000	Provincie Limburg				X				
Verbetermogelijkheden Verloren van Themaatweg	BAK	Provincie Limburg								X
SPV Engelenkampstraat/Wilhelminastraat (aansluiting bij IPOR project)	-	IPOR	X							
SPV Kruising Brugstraat - Stationstraat - Wilhelminastraat (aansluiting bij IPOR project)	-	IPOR	X							
SPV Aanpassing Augustinusstraat/ Vouerweg Geleen	<i>o.b. €125.000</i>	IPOR	X							

Maatregelen en projecten 2022	Budget	Initiator	Actielijnen							
			Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	Infrastructuur
Onderzoeken mogelijkheden verbetering verkeersveiligheid binnen IPOR / Groot Onderhoud Wegen projecten: Parkweg, Sittarderweg, Sluisweg Born, Frans Erenslaan - Beatrixlaan, Unilocatie / Kempenweg 60km/u bubeko, Mauritslaan - aanpakken VOP Annastraat.	<i>o.b. €125.000</i>	Mobiliteit Sittard-Geleen	X							
Bijdrage aan verbeteren verkeersveiligheid GOW / realisatie vrijliggende fietsvoorzieningen	€ 250.000	IPOR / Mobiliteit Sittard-Geleen	X							
Investeringsgeld onderwijs - verruimen verkeerseducatie verkeersactieve school (20.0000 euro) eenmalig verruimen, daarna structureel organiseren.	€ 20.000	Mobiliteit Sittard-Geleen		X						
Holleweg, onderzoek wegcategorysering - relatie met GOW 30	<i>o.b. €125.000</i>	Mobiliteit Sittard-Geleen								X
Spaubeeklaan realisatie linksafstrook Zuyderland	€ 136.500	Mobiliteit Sittard-Geleen								X
Totaal investering 2022	€ 670.000									
<i>Onderzoeksbudget</i>	<i>€ 125.000</i>									
Totaal projecten Mobiliteit	€ 795.000									
budget deelfietsen	€ 185.000									

2023 en verder

In onderstaande tabel zijn projecten en maatregelen opgenomen voor 2023 en verder waarmee we aan de slag willen gaan.

Maatregelen en projecten 2023 en verder	Budget	Toelichting	Actielijnen							
			Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	Infrastructuur
Uitvoeringsprogramma ZLB	€ 99.000,00	Middelen in de deze collegeperiode nog vanuit investeringsbudget, daarna evalueren van de inzet en beoordelen of dit structureel dient te worden		X						
Jaarlijks onderzoeksbudget t.b.v. Uitvoeringsprogramma / Slim samenwerken	€ 14.000,00	Middelen in de deze collegeperiode nog vanuit investeringsbudget, daarna evalueren van de inzet en beoordelen of dit structureel dient te worden		X						
Uitvoeringsprogramma voortvloeiend Mobiliteitsvisie Zuid Limburg / Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek	€ 250.000,00	Deels ondergebracht in andere actielijnen, deels nieuw/nog verder uit te werken		X						
Uitvoeringsprogramma's : Fietsroutenetwerk ZL - Gebiedsverkenning WM - NTF	€ 300.000,00	bijdrage vanuit mobiliteit aan projecten, daarnaast streeft mobiliteit naar het verkrijgen van subsidies			X					
Vrij liggende fietspaden langs GOW's : meeliften IPOR/Groot onderhoud wegen					X					
Uitbreiding deelfietssysteem					X					
Uitvoeringsprogramma SPV 2030 (+ meeliften IPOR/Groot onderhoud wegen)	€ 300.000,00	Bijdrage vanuit mobiliteit aan projecten, daarnaast streeft mobiliteit naar het verkrijgen van subsidies	X							
Oplossen knelpunten op hoofdwegennet Sittard-Geleen (m.n. N276 en N294)	PM	Voor grootschalige reconstructies op kruispunten met provinciale wegen dienen aparte afspraken gemaakt te worden met provincie en de benodigde middelen separaat te worden gevoteerd								X
Ontwikkelplan OV	€ 50.000	Vanuit het ontwikkelplan OV komen projecten op ons af (zoals aanpassingen van bushaltes)				X				
Subsidiescan / organiseren subsidies (provincie, Rijk, Europese subsidies)	€ 75.000									
Totaal per jaar	€1.088.000									





BIJLAGE 1 – RELEVANTE BELEIDSKADERS

A. Klimaatakkoord

In juni 2019 is het Klimaatakkoord vastgesteld en ondertekend. Met de vaststelling van dit klimaatakkoord gaat Nederland aan de slag met het verminderen van de CO₂-uitstoot en het voorkomen van een verdere opwarming te voorkomen. Door de vaststelling van dit klimaatakkoord komen er nieuwe taken te liggen bij gemeenten, provincies en waterschappen. Ook voor mobiliteit is een ambitie geformuleerd:

“Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden en dorpen met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.”

Hoewel nog niet volledig uitgekristalliseerd zijn er op het gebied van mobiliteit diverse acties te verwachten op het gebied van het klimaatakkoord.

Op het gebied van mobiliteit zijn de volgende taken opgenomen in het klimaatakkoord:

- *Laadinfrastructuur;*
- *Zero-emissiezones (realisatie, beheren en handhaving);*
- *Deelconcepten;*
- *Aanpassingen van gemeentelijke infrastructuur;*
- *Verduurzamen van de gemeentelijke mobiliteit;*
- *Klimaatneutraal inkopen bij infrastructuurprojecten;*
- *Handhaven op de CO₂ normen Mobiliteit.*

B. Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten hebben in 2019 het initiatief genomen te komen tot een mobiliteitsvisie voor Zuid-Limburg. De Mobiliteitsvisie is een gezamenlijk product dat tot stand is gekomen middels intensieve samenwerking tussen 16 Zuid-Limburgse gemeenten, de provincie Limburg en diverse belangrijke stakeholders. De mobiliteitsvisie is de basis voor het toekomstige, regionale mobiliteitsbeleid van Zuid-Limburg, maar ook voor de gemeente Sittard-Geleen. De visie kan gebruikt worden als afwegingskader bij het gezamenlijk stellen van prioriteiten op het gebied van verkeer en mobiliteit. Waarbij de thema's en de uitwerkingen daarvan niet gezien moeten worden als de oplossing maar juist als opgaven. Er is meestal verdiepend onderzoek of een nadere onderbouwing nodig ten aanzien van de daadwerkelijke maatregelen en uitvoering van de ambities.

De Mobiliteitsvisie Zuid Limburg heeft geresulteerd in 10 verschillende thema's:

1. *Duurzame en slimme Mobiliteit;*
2. *Nationaal en internationaal (openbaar) vervoer;*
3. *Knooppunten waar Ruimte en Mobiliteit samenkomen;*
4. *Goederenvervoer en distributie;*
5. *Hernieuwde aandacht voor de verkeersveiligheid;*
6. *Stimuleren ketenmobiliteit;*
7. *Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik;*
8. *Recreatief Verkeer;*
9. *Robuust Wegennet en Leefbare kernen;*
10. *Sociaal en inclusief.*

Deze 10 thema's zijn vervolgens vertaald naar 34 deelopgaven, die nog verder uitgewerkt moeten worden, of die reeds verder zijn uitgewerkt, bijvoorbeeld in de vorm van de Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek. De Mobiliteitsvisie is, na vaststelling door de 16 gemeenten en de provincie in de zomer van 2020, ter kennisname aangeboden aan de raad van Sittard-Geleen.

C. Gebiedsverkenning Mobiliteit Westelijke Mijnstreek

In 2020 is in de Westelijke Mijnstreek de Gebiedsverkenning Mobiliteit Westelijke Mijnstreek opgesteld door de Provincie Limburg in samenwerking met de regio, waaronder gemeente Sittard-Geleen. Deze aanpak is een uitvloeisel van de provinciale Mobiliteitsvisie Slim op weg naar morgen. Door Provincie Limburg is als opdrachtgever de gebieds- en mobiliteitsopgave voor de Westelijke Mijnstreek beschreven. Dit betreft de kwalitatieve ambitie voor deze regio met een weergave van de strategische beleidsdocumenten van de betrokken partners op onderwerpen die

raakvlakken hebben met mobiliteit. Dit alles vanuit het perspectief van de Omgevingswet waarbij de integraliteit tussen opgaven binnen het fysieke domein uitgangspunt is.

De verzamelde informatie is vervolgens geordend conform de regionale opgaven die benoemd zijn in het Mobiliteitsplan Slim op weg naar morgen.

Daarbij is gekozen voor het samenvoegen van de opgaven Bereikbare economische clusters en Concurrerende logistieke sector vanwege de overlap van deze twee opgaven. De uitgebreide aanpak samen met de regio heeft uiteindelijk geleid tot een omvangrijk uitvoeringsprogramma.

Om de mobiliteitstransitie in de Westelijke Mijnstreek in gang te zetten, zetten we in op een mix van maatregelen. Juist met een combinatie van maatregelen die elkaar aanvullen (bv. realisatie hoogwaardige fietsverbinding in combinatie met een werkgeversaanpak en gedragscampagne), aansluitend bij de kenmerken en kansen van de regio én aansluitend bij de vraag van onze inwoners en bedrijven, is het mogelijk om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. Daarbij spelen we in op die onderdelen waarvan wij verwachten het grootste resultaat te zullen bereiken. Alle maatregelen op zichzelf dragen in meer of mindere mate bij aan onze gezamenlijke ambitie. De combinatie van de maatregelen versterken elkaar juist.

Ambities gebiedsverkenning

De gebiedsverkenning Mobiliteit Westelijke Mijnstreek heeft geresulteerd in de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek, met een doorkijk tot 2040. De Mobiliteitsagenda bestaat uit een gezamenlijk geformuleerde ambitie, een programma dat invulling geeft aan het realiseren van deze ambitie en een actieplan voor de komende jaren. Hierbij maken we onderscheid tussen de korte(re) termijn (tot 2027-2030) en de lange termijn (2031-2040). Deze agenda is erop gericht om de vele economische, sociale en maatschappelijke ontwikkelingen die vandaag de dag en in de toekomst (zullen gaan) spelen te ondersteunen. Deze ambities zijn:

- *Verduurzaming en CO2-reductie;*
- *Verbeteren veiligheid;*
- *Ontwikkelen agglomeratiekracht;*
- *Vergroten inclusieve samenleving (het mobiliteitssysteem is voor iedereen beschikbaar, toegankelijk en begrijpelijk);*
- *Verbeteren leefbaarheid en gezondheid.*

Het realiseren van de ambities gebeurt via vijf programmalijnen:

1. Bewustwording en gedragsbeïnvloeding
 - Spreiden van het verkeer;
 - Inzetten op thuiswerken;
 - Stimuleren van duurzaam reizen
2. Fietsinfrastructuur
3. Vervoers- en mobiliteitsdiensten
 - Kaders van de ov-concessie (het Limburgnet);
 - Overstappunten op orde (fietsenstalling, wacht- en informatievoorziening etc.);
 - Fiets en openbaar vervoer versterken elkaar.

4. Logistiek

- Modal shift van het goederenvervoer: zowel een betere spreiding van vervoer over de weg in tijd (filemijding) als een shift naar vervoer via water, spoor en buis;
- Vrachtwagenparkeerplaats(en) met duurzame brandstoffen en zero emissie stadslogistiek;
- Digitalisering van transport en logistiek (Digitale Transport Strategie; DTS).

5. Infrastructuur

- Beter benutten bestaande infrastructuur;
- Aanpassen van bestaande infrastructuur;
- Bouwen van nieuwe infrastructuur.

De Gebiedsverkenning Mobiliteit Westelijke Mijnstreek is eind 2021 door Provincie Limburg en de gemeenten vastgesteld en is ter kennisname aan de Raad gestuurd.

D. Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot

Naast de Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek, waarin de mobiliteit rondom Chemelot reeds een duidelijke plek heeft gekregen, hebben de provincie Limburg, de gemeente Sittard-Geleen en Stein, Chemelot, Brightlands Chemelot Campus en DSM gewerkt aan een gebiedsvisie om er samen voor te zorgen dat we ook in de toekomst in de omgeving van Chemelot op een veilige, gezonde én duurzame manier kunnen wonen, werken, recreëren, ondernemen en innoveren. Bij de ontwikkeling van deze visie is nadrukkelijk ook de omgeving betrokken. Vanuit drie verschillende invalshoeken (het stedelijk gebied, het landelijk gebied en

Chemelot) zijn vervolgens drie leidende ambities voor de omgeving van Chemelot geformuleerd:

- We streven naar een circulaire en innovatieve economie
- we willen een sterk en gezond stedelijk gebied
- we versterken een b(l)oeiende landelijk gebied

De in de gebiedsvisie gemaakte keuzes zijn richtinggevend voor de ontwikkeling van het gebied en voor het zeker stellen en versterken van bestaande waarden. De gebiedsvisie schets een samenhangend toekomstperspectief op basis waarvan een tiental gebieds- en thematische opgaven zijn geformuleerd.

Voor infrastructuur en mobiliteit zijn deze opgaven:

- Vergroten mobiliteitsbewustzijn
- Aanpak fietsverbindingen
- Openbaar vervoer
- Logistiek
- Infrastructuur

Deze opgaven zijn parallel en overeenkomend met Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek opgesteld.

E. Knooppunt 046

Knooppunt 046 beslaat het gebied in Zuid-Limburg met netnummer 046 en is onderdeel van de zes bovengemiddelde knooppunten op de nationale goederenvervoercorridor. In deze gebieden wordt belangrijke toegevoegde waarde gecreëerd en werkgelegenheid geboden, door clustering van economisch-logistieke activiteiten, er meerdere modaliteiten en overslagpunten aanwezig zijn voor

multimodaal vervoer en er de nodige ruimte is voor belangrijke functies. Door de knooppunten te versterken en beter te benutten, vergroten ze de robuustheid van de nationale goederenvervoercorridors en de doorstroming. Tegelijkertijd draagt de versterking bij aan sterke economische clusters in de knooppuntgebieden én aan een goed regionaal werk- en leefklimaat.

Om als bovengemiddeld knooppunt goed te blijven presteren moet Knooppunt 046 structureel werken aan de concurrentiepositie. Een goede multimodale bereikbaarheid is daarbij een vereiste. Hierbij wordt ingezet op buisleidingen vanwege de verduurzaming en de transitie naar een circulaire economie. Daarnaast is er sprake van een volumegroei van het goederenvervoer in de komende jaren en een toename van intermodaal transport. Ook de overslagcapaciteit in havens en terminals vraagt om extra capaciteit of aanpassingen. Daarnaast wordt er ingezet op een modal shift van wegtransport en rail, naar water en buisleiding wat effect heeft op deze specifieke modaliteiten.

F. Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

Binnen het verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevals cijfers (reactief) naar risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te kunnen nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'. Deze verschuiving in de benadering van de verkeersveilig is ook noodzakelijk omdat de laatste jaren het aantal slachtoffers in het

verkeer niet verder afnam en er zelfs landelijk sprake is van een stijgend aantal slachtoffers.

De basis van het risico gestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de zogenaamde risicoanalyse). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevals cijfers te verlagen). Deze aanpak is recent voor geheel Limburg en per gemeente op vergelijkbare wijze uitgevoerd. Voor de gemeente Sittard-Geleen zijn de belangrijkste risicothema's als volgt:

Beleidsthema	Risico-subthema's
<i>Veilige infrastructuur</i>	<i>30 en 50 km/u wegen</i>
<i>Kwetsbare verkeersdeelnemers</i>	<i>Fietsers, e-bikes en ouderen</i>
<i>Onervaren verkeersdeelnemers</i>	<i>16-17 jarige op de snor/bromfiets</i>
<i>Rijden onder invloed</i>	
<i>Snelheid in het verkeer</i>	<i>30 km/u wegen</i>
<i>Afleiding in het verkeer</i>	
<i>Verkeersovertreders</i>	

Uiteindelijk leidt dit tot een integraal maatregelenpakket voor de gemeente Sittard-Geleen waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd. Hierbij is steeds de driehoek mens, weg, voertuig in balans. En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelenpakketten (uitvoeringsagenda) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo

goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid. Dit Maatregelenpakket wordt opgesteld in Q1 2022.

Belangrijk bij het SPV is daarnaast nog te vermelden dat voor de uitvoering van de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 in de periode van 2020 tot 2030 een extra investeringsimpuls van € 500 miljoen beschikbaar is. Dit vertaalt zich in een rijksbijdrage van maximaal 50% voor maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten. Voorwaarde voor cofinanciering is dat deze locaties en risico's naar voren komen uit de aanpak van het SPV.

In 2020 is de eerste 1ste tranche voor de investeringsimpuls geopend en was het mogelijk subsidie aan te vragen voor projecten ten behoeve van de verkeersveiligheid (zonder onderbouwing conform het SPV). Gemeente Sittard-Geleen heeft binnen deze 1ste tranche diverse projecten aangedragen en op diverse projecten ook subsidie aangevraagd (voor in totaal circa € 3.000.000 waaronder vrijliggende fietspaden Nusterweg en Dr. Nolenslaan welke in 2021 uitgevoerd zijn).

G. Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het door het Rijk geïnitieerde Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) richt zich op nieuwe fietsinfrastructuur en op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. Het NTF brengt land dekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van (de eerste contouren van) regionale Fietsnetwerkplannen.

De ambitie is de Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van

woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Doel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is het groeiende aantal fietsers veilig de ruimte te geven.

En meer mensen te stimuleren de fiets te pakken naar het werk. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets staan daarom drie thema's centraal:

- *Vlot en veilig doorfietsen:* Een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden. Het zijn de hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom waarmee snel op werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen gekomen kan worden. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de utilitaire fietsroutes maar ook recreatieve routes worden in het NTF meegenomen. Aantrekkelijke en toegankelijke stad-landroutes dragen bij aan de leefbaarheid en gezondheid in het stedelijk gebied.
- *Moeiteloos en veilig je fiets stallen:* Op knooppunten, in binnensteden en andere drukke plekken waar veel extra huizen (bij)gebouwd worden. Zodat de fiets makkelijk onderdeel wordt van de reis.
- *Benutten van de potentie:* Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg, en minder drukte in het OV. Gezien de grote mobiliteitsopgave waar NL voor staat, is flankerend beleid, gericht op het benutten van de potentie van de fiets, van belang. Daarom wordt bijvoorbeeld ingezet op meer fietsers, het fietsen van langere afstanden aantrekkelijker maken en langer doortrappen.

H. Fietsnetwerk Zuid – Limburg

Op landelijk niveau wordt er binnen de Nationaal Toekomstbeeld Fiets ingezet op het gebruik van de fiets. Binnen Zuid-Limburg is er voortvloeiend uit de Mobiliteitsvisie Zuid Limburg en teneinde input te kunnen leveren voor het NTF gestart met het opstellen van het Fietsnetwerk Zuid Limburg. Hiertoe is in 2021, in opdracht van de 16 Zuid-Limburgse gemeenten, een overzicht opgesteld van de hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden.

Hiertoe zijn naast diverse doorfietsroutes op grote schaal (bijvoorbeeld tussen Heerlen en Sittard-Geleen) ook regionale en lokale hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom in kaart gebracht.

Deze routes zijn vooral gericht op snel en comfortabel pendelen tussen thuis, werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen. Naast deze utilitaire routes is er binnen het Fietsnetwerk ook gekeken naar het recreatieve fietsnetwerk in Zuid-Limburg om input te kunnen geven voor het NTF. Binnen het NTF is naast utilitaire fietsverbindingen ook aandacht voor de recreatieve fietsverbindingen. Binnen het FietsRouteNetwerk Zuid Limburg ligt de focus vooral op de utilitaire fietsroutes.

Hiermee geeft het Fietsnetwerk Zuid Limburg een beeld van de investeringsbehoeften op het gebied van de fiets in de komende 20 jaar. Op het gebied van de diverse routes zijn knelpunten en kansen in kaart gebracht.

I. Slim, veilig en Duurzaam

Binnen het provinciale beleidsplan Slim, Veilig en Duurzaam zijn diverse onderdelen opgenomen die ook van belang zijn voor onze gemeente. In dit kader zijn de volgende onderdelen de komende jaren o.a. aan de orde:

- Verkeersmanagement (waaronder I-VRI's, Minder Hinder en slimme sturing van verkeer);
- Vervoersmanagement (waaronder werkgeversaanpak, reizigersaanpak)
- Ketenmobiliteit (waaronder mobiliteitshubs en deelmobiliteit)
- Logistiek (logistieke gedragsverandering, beveiligd vrachtwagenparkeren)
- Veiligheid (waaronder verkeersveiligheid, en veiligheid op en rond het spoor)
- Data, digitalisering en monitoring (waaronder Data top 15, inwinning en publicatie).

Ondanks dat het hier een provinciaal document betreft heeft dit document ook gevolgen voor de inzet van ons als gemeente Sittard-Geleen. Een deel van de projecten hebben een duidelijke overlap met projecten in andere programma's. In ieder geval is duidelijk dat bij de aanpak van een aantal van deze thema's samenwerking met de regio, de provincie en ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van belang is om onze krachten te bundelen.

Daarnaast is recent, als besluit bij het Bestuurlijk Regionaal Mobiliteits Overleg Zuid-Limburg (BRMO), besloten om uitvoeringsorganisatie Zuid Limburg Bereikbaar te gaan inzetten voor het organiseren van een deel van deze opgave. Dit is vervolgens door Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) geconcretiseerd.

Binnen dit voorstel is een aanpak opgesteld die gericht is op de reiziger, waarbij doormiddel van campagnes, stimuleringsacties en beloningsprogramma's ingezet wordt op het veranderen van de Mobiliteit. Naast de reiziger heeft de aanpak nadrukkelijk ook aandacht voor andere stakeholders in het gebied, zoals werkgevers en onderwijsinstellingen en andere stakeholders. De verandering in de mobiliteit is gericht op slimme en schone mobiliteit teneinde het autogebruik en de daarbij behorende overlast en uitstoot te verminderen. Naast dit collectieve gedeelte, is er ook de mogelijkheid om aanvullende modules uit te laten voeren, waarbij de keuze hiervoor ligt bij de gemeente.

J. Nationaal toekomstbeeld OV

In 2015 is gestart met de samenwerking tussen Rijk, regio's, vervoerders en ProRail om tot een gemeenschappelijke visie op het OV te komen. Eind 2016 heeft dat geleid tot een door alle partijen onderschreven ambitie voor het toekomstige OV: In 2040 reizen Nederlanders snel, duurzaam, veilig, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar. Om naar hun werk, school, concertzaal en familie te gaan gebruiken ze eigen, gedeeld of openbaar vervoer. Er zijn goede verbindingen door het hele land en met de landen om ons heen; de grote steden hebben een sterk collectief vervoer en onderling korte reistijden. Een goede bereikbaarheid voor individuele reizigers maakt Nederland tot een van de meest concurrerende, leefbare en duurzame landen in de wereld. Het openbaar vervoer is daarbij essentieel onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger en zijn/haar deur-tot-deur reis centraal staat.

Om vanuit het OV een bijdrage te leveren aan maatschappelijke opgaven worden richting 2040 de volgende vijf doelen nagestreefd:

- Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets
- het belangrijkste vervoermiddel.
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld.
- De gehele OV-sector zero emissie en circulair.
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV.
- We streven – ook met het intensiveren van het OV – naar een voortdurende verbetering van
- Veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Om hier invulling aan te geven wordt met behulp van onderstaande pijlers ingezet op ontwikkelingen in het openbaar vervoer:

1. Focus op de kracht van het OV
2. Drempelloos van deur-tot-deur
3. Veilig, duurzaam en efficiënt OV

Gezien dit een landelijk programma betreft heeft dit ook gevolgen voor het OV in Sittard-Geleen. Dit betreft met name het openbaar vervoer via het spoor. Een van de aandachtspunten in dit beleidskader is de wens voor het versnellen van de verbindingen tussen de Randstad en Maastricht. Een dergelijke versnelling kan leiden tot het overslaan van tussenliggende stations. Hiermee kan een dergelijke ontwikkeling van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van Sittard-Geleen per OV. Naast de wens om de verbindingen te versnellen, wordt in een separaat proces ook

gekeken naar de functie en de invulling van het station van Sittard. Mogelijk dat dit station in de toekomst gezien kan worden als een focusstation en daarmee een belangrijkere regionale functie krijgt. Belangrijk is dat we als gemeente Sittard-Geleen nadrukkelijk blijven aansluiten bij deze landelijke programma's op het gebied van OV om vroegtijdig te kunnen meebeslissen op het gebied van (spoor) OV in onze gemeente.

K. Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg

Naast het Nationaal toekomstbeeld OV is er tevens het Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg. Binnen de 'ademende' concessie Limburg is afgesproken dat er naast beheer ook aandacht moet zijn voor ontwikkeling. In eerste instantie is dit actief vormgegeven in de implementatieperiode 2015-2017. Daaropvolgend zijn naast de reguliere processen (bv. dienstregeling en tarieven) enkele specifiek themagerichte ontwikkeltafels georganiseerd (bv. onderwijs) die ook tot concrete resultaten hebben geleid (bv. Semesterticket). Inmiddels loopt de concessie enkele jaren en zijn er verschillende aanleidingen om OV ontwikkeling verder op te pakken:

1. De eisen en ontwikkelacties benoemd in het PVE en het aanbod van Arriva
2. De conclusies en aanbevelingen uit de evaluatie van het Limburgnet (Arriva2020).
3. Conform de Limburgse Mobiliteitsaanpak 'Slim op weg naar morgen' moet OV nog integraal onderdeel worden van de totale mobiliteitsketen.
4. Het landelijke Toekomstbeeld OV 2040 wil het OV richting de toekomst aantrekkelijk houden en heeft daarom aandacht voor de thema's netwerk, knooppunten en vraag gestuurd vervoer.

Op basis van voorgaande overwegingen hebben Provincie Limburg en Arriva in de afgelopen jaren gewerkt aan het 'Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg'. Vanuit trends- en ontwikkelingen zijn opgaven gesignaleerd die vertaald zijn naar ontwikkelrichtingen en concrete projectvoorstellen voor het Openbaar Vervoer op korte-, middellange-, en lange termijn. Uiteindelijk moet dit leiden tot een breed gedragen ontwikkelrichting waarlangs we het OV in de komende jaren stapsgewijs en adaptief klaar maken voor de toekomst.

Dit ontwikkelplan heeft voor ons als gemeente Sittard-Geleen duidelijke consequenties. De wens van zowel de provincie en de vervoerder om OV-lijnen te verstrakken en te versnellen heeft uitdrukkelijk gevolgen voor OV-markt en het aanbod aan de reiziger. Door de verstrakking van buslijnen zullen de loopafstanden tot OV-haltes in bepaalde gebieden toenemen. Hierdoor zullen mogelijk meer mensen gebruik gaan maken van andere vormen van (openbaar) vervoer, zoals Omnibuzz. Dit kan (financiële) gevolgen hebben voor ons als Gemeente Sittard-Geleen. Daarnaast zijn we als wegbeheerder verantwoordelijk voor de realisatie en het beheer en onderhoud van de (reguliere) bushaltes.

L. Verkeerscirculatieplan bij calamiteiten Chemelot

Bij het uitvoeren van operationeel verkeersmanagement worden door Verkeerscentrale Zuid Nederland regelmatig omleidingsroutes ingezet. Het kunnen zowel omleidingsroutes via rijks-, provinciale- of gemeentelijke wegen zijn als via internationale wegen. In het geval van voorziene gebeurtenissen zoals evenementen of werk-in-uitvoering worden de omleidingsroutes opgenomen in een

regelscenario. Voor onvoorziene stremmingen zoals incidenten of calamiteiten wordt gebruik gemaakt van zogenaamde omleidingsbladen. Onder onvoorziene gebeurtenissen wordt verstaan: incident, calamiteit, incidentele verkeersdrukte, uitgelopen of onvoorziene wegwerkzaamheden, weeromstandigheden, pechgeval of een andere gebeurtenis. Gezien de specifieke situatie rondom Chemelot is er behoefte aan een specifiek regelscenario voor onvoorziene stremmingen van de A2 tussen knooppunt. Het Vonderen en knooppunt Kerensheide. In 2020 is dit scenario opgesteld en binnen dit scenario zijn diverse maatregelen of acties opgenomen die betrekking hebben op grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen.

M. Overige projecten en beleidsstukken

Naast de reeds genoemde beleidskaders en stukken zijn tevens de bestaande en vigerende beleidsplannen van Sittard-Geleen nog steeds van relevantie voor de mobiliteitsaanpak 2022 en volgende. Het betreft onder andere de volgende plannen:

- Fietsbeleidsplan 2008 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma;
 - Mobiliteitsplan 2013 en de evaluatie van dit plan uit 2015;
- Tevens hebben we in de komende jaren als gemeente te maken met een aantal (grootschalige) infrastructuurprojecten die uitgevoerd worden. Binnen deze projecten zijn we een belangrijke stakeholder, maar ligt het initiatief voor de realisatie bij een andere wegbeheerder. Het betreft onder andere:
- De verbreding van autosnelweg A2 tussen de knooppunten Kerensheide – Het Vonderen;
 - De uitbreiding van VDL Nedcar en de bijbehorende infrastructurele aanpassing in de omgeving.

BIJLAGE 2 – ACTIVITEITEN, MAATREGELEN EN PROJECTEN

In deze bijlage zijn de voor Sittard-Geleen relevante activiteiten, maatregelen en projecten benoemd die voortkomen uit de verschillende verzamelde beleidskaders en uitvoeringsprogramma's waarbij is aangegeven aan welke actielijn dit een bijdrage levert. Deze lijst geeft een overzicht van alle projecten, onderzoeken en nader uit te werken studies die in de komende jaren op ons afkomen. Op basis van de keuzes die we hebben gemaakt, samen met de prioritering zoals beschreven in hoofdstuk 3, vormt deze lijst de basis voor het uitvoeringsprogramma 2022 en 2023 en verder.

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
Werkgevers aanpak - Vortzetten en intensiveren werkgeversaanpak (i.s.m. inzet logistiek makelaar; zie onder programmalijn 4). De focus is gericht op de volgende werkgevers: overheden Westelijke Mijnstreek, Chemelot, Aviation Valley en ondernemers centrum Sittard.		X					X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Continuering onderwijsaanpak. Onder andere Zuyd Hogeschool. Initiatief bij Zuid-Limburg Bereikbaar (lopend programma).		X	X	X				Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Voortzetten programma gedragsbeïnvloeding fiets. Financiering via Uitvoeringskader fiets (bestaande middelen).		X	X					Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Intensiveren inzet logistiek makelaar voor de Westelijke Mijnstreek (i.s.m. inzet mobiliteitsmakelaar; zie onder programmalijn 1) om het vrachtvervoer over de weg anders of via andere modaliteiten te reguleren. Omdat deze aanpak vooral de Westelijke Mijnstreek betreft, valt hij onder de zgn. B-module van mobiliteitsagenda Zuid-Limburg, hetgeen betekent dat deze optioneel en specifiek wordt ingezet voor de Westelijke Mijnstreek, in combinatie met de werkgeversaanpak.							X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Aanpak Zuid Limburg Bereikbaar. Krachtenbundeling Zuid-Limburgse gemeenten op het gebied van samenwerking op het vlak van gedragsbeïnvloeding mobiliteit. Dit alles als uitwerking van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Inzet van ZLB op Beïnvloeding van reizigers via private stakeholders in de regio (werkgevers, onderwijsinstellingen) inclusief openstelling aanpak voor alle bedrijven in Zuid-Limburg. Fietsstimulering,		X	X					Houtskoolschets ZLB

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
waaronder fietscampagnes en stimuleringsacties in heel Zuid-Limburg en aanjagen van probeeracties en diensten rijwielhandelaren en andere aanbieders. Daarnaast behoud van de professionele organisatie ZLB. Dit betreft een herijking van de bestaande overeenkomst met ZLB.								
Bredere invulling werkzaamheden ZLB mogelijk binnen deel B van de aanpak. Hiervoor per gemeente afzonderlijke afspraken maken		X	X	X	X		X	Houtskoolschets ZLB
Mobiliteitsbewustzijn: maatregelen om de werknemers van de Chemelot bedrijven en de andere bedrijven in regio op een andere manier naar hen te werk te laten gaan.		X						Gebiedsvisie Chemelot
Het maken van mobiliteitshubs van de stations Sittard, Geleen-Lutterade, Geleen-Oost en Beek-Elsloo en rond de A2: locaties waar (deel)mobiliteit, fiets en collectief vervoer samen komen;			X	X	X			Gebiedsvisie Chemelot
Het aanhaken op een verbeterd regionaal OV-netwerk.			X	X	X			Gebiedsvisie Chemelot
Krachtenbundeling Smart Mobiliteit / Smart logistics								Actualisatie PVA knooppunt 046
Werkgeversaanpak		X						Actualisatie PVA knooppunt 046
Digitalisering - Monitoringsprogramma - verzamelen informatie binnen kaders, mogelijk brengt dit kosten met zich mee, data top 15, uitvoeringskader concept								Slim, veilig Duurzaam
Maatregelen Klimaatakkoord aanvullen								
Realisatie deelfietsen. Zuid-Limburg Bereikbaar levert dit najaar een notitie op over de mogelijke aanpak van deelmobiliteit in Zuid-Limburg. Samen met de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek vormt dit de basis voor de uitwerking van een planuitwerking deelfietsen Westelijke Mijnstreek.			X		X			Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Besluit over definitieve fietsroute tracé Beek via Stein naar Chemelot. Na besluitvorming (najaar/winter 2021) wordt het tracé verder uitgewerkt in de planvormingsfase.				X				Gebiedsverkenning Mobiliteit WM

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
Uitwerken fietsroute tracé Sittard via Susteren naar Echt. De voorgestelde fietsroute wordt verder uitgewerkt in de planvormingsfase.				X				Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Tracé-optimalisatie Sittard – Geleen – Beek – (MAA – Maastricht) Op de Rijkswegboulevard in Sittard en Geleen wordt meer ruimte geboden aan de fiets en het openbaar vervoer. Op de korte termijn betekent dit een aanpassing van de VRI's waardoor de wachttijd voor fietsers aanzienlijk wordt verlaagd. Op de langere termijn wordt er meer ruimte gemaakt voor de fiets en de bus waardoor de auto te gast is op deze route.			X					Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Tracéverkenning Chemelot Campus (gate 3) – Geleen centrum – Parkstad Noord verbindt de Chemelot Campus met het centrum van Geleen en de stations Geleen Lutterade en Geleen Oost. Ook de gebiedsontwikkeling Glanerbrook tot regionaal sportcentrum ligt aan deze route. Het verbinden van de Geleenbeekroute (Beekdaelenroute) met de Leisure Lane biedt hier kansen om een snelfietsroute te realiseren. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan het combineren voetgangers en langzame en snelle fietsers.			X					Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Tracéverkenning Chemelot Campus – Sittard station en centrum De verbinding tussen de Chemelot Campus en het station en centrum van Sittard dient te worden geoptimaliseerd. Een goede en directe snelfietsroute tussen Sittard en Chemelot Campus kan een goede bijdrage leveren aan het verhogen van het fietsgebruik in de regio.			X					Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Tracéverkenning Sittard – Susteren – Echt Er dient een definitieve keuze gemaakt te worden om de hoogwaardige fietsverbinding tussen Sittard – Susteren – Echt te kunnen realiseren en daarmee diverse verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken.			X					Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Verbinding Sittard-Noord en Susteren langs N276 Tracéstudie optimaliseren verbinding tussen Sittard-Noord en Susteren.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Verbinding Urmond-Sittard (langs N294) Tracéstudie optimaliseren verbinding tussen Urmond en Sittard.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Verbinding Heerlen - Geleen / Chemelot - Tracéstudie optimaliseren verbinding/betere directheid de Koumen/Ten Esschen – station Hoensbroek en de Leisure Lane via route langs spoor.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragsbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
Geleen - Sittard Opwaarderen route Veeweg-ziekenhuis i.r.t. realisatie fietstunnel spoor.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Spaubeek - Geleen Tracéstudie verbinding (zomerroute) tussen doorfietsroute vanuit station Spaubeek naar Geleen via Geleenbeekdal – raakvlak met recreatieve hoogwaardige fietsverbinding Westelijke Mijnstreek.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Urmond - Zuyderland Geleen Opwaarderen Lintjensweg i.r.t. realisatie fietstunnel spoor.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Born - Sittard Tracéstudie route langs spoor – i.r.t. verkeersveiligheid schoolthuis.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Urmond - Grevenbicht Tracéstudie verbinding brug Holtum en Ruitersdijk. Illikhoven verbinding met regionale hoofdroute Midden-Limburg voorstel via nieuw fietspad op dijk.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Verbinding Maastricht West - Stein - Chemelot langs kanaal, Verlengen kanaalroute vanuit Elsloo tot aan Holtum via jaagpaden – Raakvlak nieuwe fietspad Meers – problematiek fietsers door Maasdorpen onder andere Oud Urmond.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg
Schipperskerk - Illikhoven (parallelweg), verkeersonveiligheid / snelheid			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Geleen (Rijksweg Zuid), VRI's in relatie doorfietsroute			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Sittard-Nieuwstadt (N276), verkeersonveiligheid			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Limbricht Provincialeweg, verkeersonveiligheid ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Geleen (afrit Stein (1a)-Kerenshofweg) Verkeers(on)veiligheid			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
Born-Limbricht (Bornerweg, school-thuisroute) 80 km weg met aanliggende fietspaden enige jaren geleden met noodmaatregelen omgevormd tot 60 km weg, maar nog steeds niet veilig.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Sittard (oversteek N276 vanaf Allee)			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Graetheide, Oude Postbaan. Is directe route richting Chemelot / campus. 60 km/u, geen suggestiestroken, hoge snelheden.			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Geleen (Zandstraat-Sint Jansgeleen), Combi toeristische-utilitaire verbinding (Leisure lane)			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Sittard-Geleen (N276 Munstergeleen t.h.v. bushalte)			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Sittard-Geleen (N276 Windraak oversteek Sittarderweg richting Schinnenderweg v.v., ongelukkige en gevaarlijke oversteek voor fietsers)			X					Fietsroutenetwerk Zuid-Limburg knelpunten
Geleen (Raadskuilderweg-Westelijke Randweg, aanleg fietstunnel. Interessant voor fietsers van/naar Berg aan de Maas, Lindenheuvel en Limbricht richting SFR en ziekenhuis.			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Geleen (Groenstraat-Beekhovenstraat-Oranjelaan), Fietsvriendelijke verbinding stations-Kampstraat-gate 3			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Geleen (relatie Stein-Kerenshofweg-Station Geleen-Lutterade)z, Relatie Stein-Kerenshofweg-Station Geleen-Lutterade			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Geleen-Sittard (Lintjesweg), Verbinding Geleen-Sittard			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Sittard (Onderste Sittarderweg-N276), Veilige directe oversteek (let op landbouwverkeer) tussen Trevianum en Limbricht			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
								Kansen
Nieuwstadt (N276 t.h.v. VDL), Een doortraproute van Echt naar Sittard via een aan een kant gelegen fietspad met veilige oost-west verbindingen over/onder N276 (tussen Susteren en Doctor Nolenslaan)			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Fiets stimuleren rondom Glanerbrook Geleen			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Sittard (Bradleystraat), Fietstunnel onder spoor door			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Sittard (N276-Fischerpad), Vanaf deze onderdoorgang een invoeger maken op het fietspad N276 in noordelijke richting. Scholieren uit Limbricht en verder kunnen dan direct richting achteringang Trevianum langs N276.			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Chemelot (fietsstructuur), Gebiedsvisie Chemelot, opwaardering interne fietsstructuur Chemelot.			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Chemelot (Wethouder Sangersstraat), Betere fietsontsluiting Chemelot			X					Fietsroutenetwerk Zuid- Limburg Kansen
Projecten fietsenstallingen - Prorail - stations, aanpak fietsparkeervoorzieningen door Prorail Insteek is om financiële prioriteit te richten op de periode 2022-2027 met als uitgangspunt dat de regio (2 provincies + 10 regio's) rugdekking kunnen geven voor de financiering van de plannen voor 2022-2027.			X	X				Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)
De realisatie van snelle fietsroutes met verbindingen vanuit Maastricht via Beek en Stein, Sittard en Parkstad via Geleen naar de diverse gates van Chemelot			X					Gebiedsvisie Chemelot
Het aansluiten van de routes in de regio via de gates op de routes op de site en richting de campus waarbij gekozen wordt voor veilige en directe routes voor de fiets			X					Gebiedsvisie Chemelot

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument
	Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek	
Fietsverkeer naar site en campus Chemelot (46)			X					Actualisatie PVA knooppunt 046
OV - versnellen / verstrakken van buslijnen				X				Ontwikkelplan OV
OMNIBUZZ - onderkant van de markt, gevolgen van aanpassingen van het aanbod				X	X			Ontwikkelplan OV
Een van de aandachtspunten in dit beleidskader is de wens voor het versnellen van de verbindingen tussen de Randstad en Maastricht. Een dergelijke versnelling kan leiden tot het overslaan van tussenliggende stations. Van belang voor de bereikbaarheid van Sittard-Geleen per OV.				X				Nationaal ontwikkelplan OV
Proces naar functie en de invulling van het station van Sittard. Mogelijk dat dit station in de toekomst gezien kan worden als een focusstation en daarmee een belangrijkere regionale functie krijgt. Belangrijk is dat we als gemeente Sittard-Geleen nadrukkelijk blijven aansluiten bij deze landelijke programma's op het gebied van OV om vroegtijdig te kunnen meebeslissen op het gebied van (spoor) OV in onze gemeente.				X				Nationaal ontwikkelplan OV
Uitbreiding capaciteit Rail Terminal Chemelot (3)				X			X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Delta Corridor Buisleidingstracé Rotterdam - Chemelot / Antwerpen - Ruhrgebied							X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Onderzoek naar mogelijke verbetering inzet haven Stein (multi modale corridor)							X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Opstellen interne / externe verkeersplannen Chemelot site							X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Pilot/studie aanpak verbeterde operationele ruimtelijke inrichting/herstructurering bedrijventerrein							X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Aanpak A76							X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Benutten - Bottlenext - Uroutes regelscenario A2							X	Regelscenario Bottlenext

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument	
	Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek		Infrastructuur
Benutten - In samenwerking met Chemelot en de omgeving is een regelscenario opgesteld. Doelstelling van dit scenario is het vergroten van de veiligheid op en rond de Chemelot-site tijdens calamiteiten door het nemen van adequate verkeersmaatregelen. Afhankelijk van het scenario zijn verkeersmaatregelen noodzakelijk in Sittard-Geleen.								X	Regelscenario Chemelot
Aanpassen - Uitwerken Verloren van Themaatweg van mogelijke oplossingsrichtingen voor de aanpak van de veiligheidsproblematiek en geluidsoverlast.								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Aanpassen - Aansluiting Retailpark Sittard-Geleen op N294. Om de verkeersstromen rondom Retailpark Sittard-Geleen in goede banen te leiden, is een ingreep rondom de N294 gewenst. Ingrepen die de doorstroming van de weg verminderen, dienen te worden gecompenseerd binnen de daarvoor gestelde kaders. De gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg pakken dit gezamenlijk op in een haalbaarheidsstudie.								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Aanpassen - Aanpak infrastructuur N276: aansluiting Heerlenerweg en aansluiting Hoogveld. Uitvoering 'no regret'-maatregelen (aanpassen VRI en vergroten capaciteit opstelstroken). De provincie Limburg pakt dit in samenwerking met de gemeente Sittard-Geleen op. Planvorming verdergaande infrastructurele maatregelen: 2022-2023. Monitoring: 2022-2023. Besluitvorming uitvoering indien SVD-maatregelen onvoldoende oplossend vermogen bieden: vanaf 2024.								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Bouwen - OGK Urmonderbaan + aanpassing Burgemeester Lemmenstraat. Starten van het inzichtelijk te maken welke processen van invloed zijn op het kunnen starten met een ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising van de Urmonderbaan.								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Aanpassen - VRI Hoogveld Op basis van de modelberekening heeft het toevoegen van een extra rijstrook rechtdoor in beide richtingen op de N276 (als basisoplossing) voldoende oplossend vermogen								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Aanpassen - VRI Heerlenerweg + aansluiting Watersley Door het aanpassen van de huidige infrastructuur (dubbele rechtdoor stroken op de N276) en de realisatie van een VRI op de kruising N276 – Watersley								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM
Aanpassen - Realisatie rotonde Gate 7 toegang Chemelot								X	Gebiedsverkenning Mobiliteit WM

Activiteit, maatregel en/of project	Actielijn							Brondocument	
	Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding	Fiets	Openbaar vervoer	Mobiliteitsdiensten	Personenauto & parkeren	Logistiek		Infrastructuur
Verkenning ruimtelijke uitbreiding chemelot campus (gebiedsvisie Chemelot nr 9)								X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Gebiedsontwikkeling VDL – Nedcar - PIP Chemelot		X					X	X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Opwaardering Maasroute (verbreding Julianakanaal, aanpassing brughogten		X					X		Actualisatie PVA knooppunt 046
Bouwen - A2 verbreding "Het Vonderen - Kerensheide"								X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Provinciale haalbaarheidsstudie truckparking							X		Actualisatie PVA knooppunt 046
Maatregelpakket weginfrastructuur voor verbetering van bereikbaarheid Chemelot en omgeving								X	Actualisatie PVA knooppunt 046
Alternatieve carpoolplaats Urmond					X				Actualisatie PVA knooppunt 046