

Programmaplan Mobiliteit Zuid-Limburg

Versie BRMO 10-9-2025

Samenvatting en advies

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten onderschrijven het belang om samen te werken op het gebied van mobiliteit. Het *daily urban system* is gemeentegrens en lands(deel)grens overschrijdend (hoofdstuk 1). Komende jaren staat de regio Zuid-Limburg voor grote opgaven op het gebied van verkeersveiligheid, verduurzaming, leefbaarheid en gezondheid (hoofdstuk 2). Ook wordt er in Zuid-Limburg wordt op strategisch niveau samengewerkt onder de paraplu van de 'Agenda Zuid-Limburg – Zuid-Limburg gaat over grenzen heen'. Deze agenda is in 2024 vastgesteld door alle 16 Zuid-Limburgse colleges van B&W en door Gedeputeerde Staten van Limburg. In de agenda wordt nadrukkelijk gesteld dat de ambitie is om de (economische) toekomst van Zuid-Limburg door te ontwikkelen tot een grensoverstijgende kenniseconomie. Binnen die ambitie is het van belang dat de economische corridor die Zuid-Limburg verbindt met andere economische regio's wordt versterkt en dat er een grensoverschrijdend *daily urban system* ontstaat dat functioneert als '30 minuten regio'. De Zuid-Limburgse samenwerking op het gebied van mobiliteit draagt bij aan het concreet maken van deze ambitie en beoogde ontwikkelingen.

Via dit programmaplan willen we een gezamenlijk antwoord formuleren op deze uitdagingen door de gemeentelijke en provinciale samenwerking verder te versterken via een gezamenlijke multimodale bereikbaarheidsaanpak. Hiervoor is het huidige samenwerkingsmodel herzien en is er een meerjarenprogramma Mobiliteit Zuid-Limburg (2026–2030) opgesteld met bijbehorende financieringsstrategie. Over

dit plan kunnen nieuwe colleges en raden zich kunnen uitspreken. Het vormt ook het startpunt voor ons gesprek met private partners. Welke gezien hun unieke specialistische kennis een belangrijke plek in de samenwerking hebben.

Meerjarenprogramma – Hoofdstuk 3

Het meerjarenprogramma is de kern de hernieuwde samenwerking in Zuid-Limburg. Het programma is van onderaf opgebouwd op basis van gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen, aangevuld met regionale, provinciale en nationale ambities. Het programma bestaat uit drie lijnen:

- **Uitvoeringsgerichte activiteiten.** Dit zijn mobiliteitsopgaven waaraan concrete uitvoeringsgerichte activiteiten zijn gekoppeld. Deze worden uitgevoerd door uitvoeringsorganisaties. Denk hierbij aan de Verkeersactieve School door ROVL, de realisatie van publieke laadinfrastructuur door NAL de gebiedsaanpakken door Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB).
- **Onderzoeksopgaven.** De onderzoeksopgaven bestaan uit gezamenlijke beleidsuitwerkingen zoals het vormen van een regionaal antwoord op de concessie openbaar vervoer 2032, grensoverschrijdend verkeer, een visie op laadinfrastructuur en logistieke knooppunten, of een regionale aanpak van 30 kilometerwegen. Maar ook het uitwerken van concrete mobiliteitsvraagstukken zoals het toeristisch recreatief verkeer

(incl. landbouwverkeer) in het Heuvelland waarbij we doorwerken op geleerde lessen uit de huidige gebiedsaanpakken.

Mogelijk leiden deze onderzoeksopgaven in latere jaren tot uitvoeringsgerichte activiteiten of verdere beleidsontwikkeling.

- **Strategische opgaven.** Mobiliteit is een middel en draagt uiteindelijk bij aan bredere ruimtelijk-economische opgaven. Denk hierbij aan de woningbouwopgave, de verduurzaming van bedrijventerreinen of strategische autonomie via het weerbaar maken van de nationale mobiliteitscorridors. Het zijn strategische opgaven die het landsdeel overschrijden en zorgen voor (nu nog onbekende) mobiliteitsopgaven.

Uit deze strategische opgaven komen waarschijnlijk in de toekomst nieuwe mobiliteitsopgaven.

Voor de uitvoeringsgerichte activiteiten waar we de komende jaren mee aan de slag gaan én voor de onderzoeksopgaven in 2026 zijn projectbladen opgesteld (bijlage 2). Deze projectbladen worden nog verder uitgewerkt in 2025 en kunnen vervolgens jaarlijks worden aangepast en bijgesteld, zo borgen we het dynamische karakter van de samenwerking en is de regio voldoende wendbaar om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Communicatie – Hoofdstuk 4

Gezamenlijke externe communicatie is een essentieel onderdeel voor een succesvolle meerjarensamenwerking en bestaat uit 3 onderdelen:

- Programmacommunicatie (ten behoeve van stakeholders)
- Projectcommunicatie (ten behoeve van organisaties en gebruikers)
- Campagnes voor bewustwording en gedragsverandering (ten behoeve van gebruikers).

Samenwerkingsmodel – Hoofdstuk 5

Om de opgaven uit het meerjarenprogramma goed het hoofd te kunnen bieden is bestuurlijke slagkracht en betrokkenheid nodig. Tegelijkertijd is er in de huidige samenwerking veel onnodige complexiteit. Om die reden zal de governance, die het afgelopen decennium organisch gegroeid is, hernieuwd worden vormgegeven. In de kern zal de huidige publiek-private stuurgroep Zuid-Limburg Bereikbaar en het Bestuurlijk RMO Zuid-Limburg (BRMO) in elkaar worden geschoven. Ook de hierbij horende ambtelijke overleggen zullen efficiënter worden vormgegeven, met een centrale rol voor een Programmteam. Dit zorgt voor minder ambtelijke en bestuurlijke drukte.

Via een dagelijks bestuur (de bestuurlijke begeleidingsgroep) organiseren we bestuurlijke slagkracht. De bestuurlijke begeleidingsgroep zal een representatieve afspiegeling vormen van de verschillende aspecten (zowel regionaal als inhoudelijk) in de publiek-private Zuid-Limburgse samenwerking.

Wanneer in het BRMO (10 september 2025) en de stuurgroep ZLB (datum nog onbekend) de essentie voor aanpassing van de samenwerking wordt uitgesproken én er besloten wordt over verdere uitwerking van het conceptmodel met bijbehorende spelregels, zal de huidige samenwerkingsovereenkomst hierop passend worden gemaakt. Zodat in 2026 conform deze wijze gewerkt kan worden. Tot dat moment blijft de huidige governance in werking.

Financiering – Hoofdstuk 6

De financiering van het Meerjarenprogramma is verankerd in het financieel-strategisch kader. Dit kader borgt stabiliteit, transparantie en bestuurlijk draagvlak. Kern daarvan is de structurele basisbijdrage van €1 per inwoner van alle Zuid-Limburgse gemeenten voor de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar, aangevuld met provinciale- en rijksmiddelen die dat bedrag vermeerderden. Het huidige jaarproces is echter tijdrovend en past niet goed bij het meerjarige karakter van de mobiliteitssamenwerking. Daarom spreken partijen meerjarig financiële commitment uit om deze bijdrage op te nemen in de gemeentelijke en provinciale begrotingen. Zo wordt continuïteit en voorspelbare uitvoering mogelijk. Voor gemeenten geldt daarbij dat er in 2026 gemeenteraadsverkiezingen zijn waarna de samenwerking door de nieuwe colleges bekrachtigd zal worden. Voor de provincie geldt dat financiële middelen tot 2027 beschikbaar zijn waarna het nieuwe college zich uitsprekt over de meerjarensamenwerking.

Het financieel-strategisch kader maakt zichtbaar hoe alle gemeentelijke, provinciale en rijksmiddelen, inclusief onderdelen buiten de

uitvoeringsorganisatie zoals ROVL, Zuid-Limburg Bereikbaar, en NAL Zuid-Nederland, bijdragen aan de regionale mobiliteitsopgaven voor uitvoering, kennis en strategie. Hiertoe wordt gewerkt met één integraal financieel overzicht, voorzien van een extra kolom 'trekker/uitvoering door', waarin voor elke maatregel de totale kosten, herkomst en verdeling van middelen en verantwoordelijke partij staan vermeld.

Bundeling van middelen en gezamenlijke inkoop levert schaalvoordeel, extra slagkracht en ruimte voor innovatie. Door cofinanciering vanuit Rijk, EU of private partners te benutten, worden extra projecten mogelijk zonder hogere lasten voor de gemeenten. Efficiëntie in de uitvoering draagt bij aan een lagere overhead, waardoor een groter deel van de middelen ten goede kan komen aan inhoudelijke resultaten.

De koppeling met de monitoring- en verantwoordingssystematiek uit hoofdstuk 7 zorgt ervoor dat de financiële inzet direct wordt verbonden aan concrete voortgang en impact, en sluit aan op de gemeentelijke P&C-cycli. Zo krijgen colleges en raden periodiek inzicht in resultaten, effectiviteit en doelmatigheid, wat bestuurlijke grip en maatschappelijk vertrouwen versterkt.

Monitoring en evaluatie – Hoofdstuk 7

De monitoring- en verantwoordingssystematiek is een integraal onderdeel van het Meerjarenprogramma. Zij borgt dat de inzet van middelen uit het financieel-strategisch kader (hoofdstuk 6) direct wordt verbonden aan concrete voortgang en meetbare impact.

Kern van de aanpak is de inrichting van een regionaal mobiliteitsdashboard waarmee bestuurders en ambtelijke teams op elk moment inzicht hebben in:

- Projectvoortgang: status, planning en resultaten van lokale en regionale projecten
- Inwonersbereik: effectiviteit van campagnes en gedragsmaatregelen
- Impactindicatoren (trends en projectimpact)
- Financiële inzet: bijdrage per gemeente, cofinanciering en externe middelen
- Overhead en uitvoeringskosten: verdeling van kosten per projectlijn en organisatiecomponent
- Monitoring vindt zoveel mogelijk plaats op het niveau van de RMO-regio's en apart voor de gebiedsaanpakken.

De rapportages sluiten aan op de gemeentelijke P&C-cycli, waardoor de informatie tijdig beschikbaar is voor begrotingsbesprekingen en besluitvorming.

De monitoringsaanpak wordt ontwikkeld in samenwerking met het Regionaal Data Team en is afgestemd op landelijke en Europese verplichtingen. Zo ontstaat een data-gedreven basis voor:

- Transparante verantwoording aan raden en inwoners
- Bestuurlijke sturing en prioritering;
- Het behouden en versterken van vertrouwen in de samenwerking.

Door de koppeling van inhoud, financiën en prestaties maakt de monitoring de meerwaarde van regionale samenwerking zichtbaar en draagt zij bij aan een stabiel bestuurlijk draagvlak.

Met dit programma spreken we een hernieuwd vertrouwen uit om meerjarig met de gemeenten en provincie samen te werken op het gebied van uitvoering, kennis en beleid/strategie.

Beslispunten Bestuurlijk BRMO 10 september

Het programmaplan ligt in het BRMO van 10 september met de volgende beslispunten ter besluitvorming voor. Na instemming is het voorstel om het programmaplan ook in de colleges en raden te bespreken. Met het oog op het creëren van een breed draagvlak voor een hernieuwde meerjarige samenwerking.

Instemmen met het **Meerjarenprogramma**:

- Onderschrijven noodzaak tot gemeente- en (landsdeel)grensoverschrijdende samenwerking, waarbij nadrukkelijk gekozen wordt voor bundeling van strategie, onderzoek en uitvoeringsvraagstukken.
- Projectbladen voor zowel de uitvoeringsprojecten als de onderzoeksopgaven (bijlage 2) worden nu nog niet ter vaststelling voorgelegd, maar door het programmateam nog verder uitgewerkt incl. een financieringskader. Hierover is besluitvorming voorzien in het BRMO van december. Deze kunnen vervolgens jaarlijks worden bijgesteld/aangepast. De volgende uitvoeringsprojecten worden in 2026 met prioriteit opgepakt:
 - Verbreding A2
 - Gebiedsaanpak Avantis Trilandis
 - Gebiedsaanpak Aviation Valley
 - Gebiedsaanpak Kantorenpark Sittard
 - Gebiedsaanpak Maastricht Health Campus
 - Thematische aanpak Werkgeversaanpak

- Thematische aanpak Deelmobiliteit & Hubs
- Thematische aanpak Logistieke aanpak
- Thematische aanpak Fietsstimulering & Onderwijsaanpak

- De volgende onderzoeksopgaven worden in volgorde van onderstaande prioriteit in 2026 en verder, verkend:
 - Aanpak toeristisch verkeer (incl. Landbouwverkeer)
 - Inbreng Zuid-Limburg voor OV concessie 2032 (incl. publieke mobiliteit)
 - Regionale aanpak 30km/uur wegen
 - Grensoverschrijdend verkeer
 - Visie op laadinfrastructuur en logistieke knooppunten.
- Het separate onderzoeksbudget dat hiervoor beschikbaar is (ca. €74.000) kan voor een tweetal onderzoeksopdrachten worden ingezet in 2026. Een eerste verkenning van deze vijf onderzoeksopdrachten vindt plaats richting BRMO ZL van 17 december. Op basis hiervan zal een definitieve keuze in gemaakt moeten worden.

Instemmen met de hoofdlijnen van het hernieuwde **publiek-private samenwerkingsmodel**:

- Uitgangspunten voor het publiek–private samenwerkingsmodel onderschrijven, waarbij het BRMO en de stuurgroep ZLB in elkaar geschoven worden.
- De huidige bestuurlijke begeleidingsgroep inzetten om in het transitieproces te fungeren als bestuurlijk klankbord/ vooruitgeschoven post vanuit BRMO. Op basis hiervan het programmeerteam te vragen de samenwerkingsovereenkomst Zuid–Limburg bereikbaar op korte termijn (ambitie eind 2025)) aan te passen en ter besluitvorming voor te leggen aan het BRMO en de Stuurgroep ZLB. Tot die tijd blijven we werken conform de huidige samenwerkingsmodellen.

Financieel commitment uitspreken voor het meerjarenprogramma zodat uitvoeringsorganisaties ook meerjarig verplichtingen kunnen aangaan:

- Beschreven financieringsstrategie onderschrijven
- Structureel vastleggen financiële middelen in gemeentelijke begrotingen voor 2026 en verder (1 euro per inwoner), wetend dat in 2026 gemeenteraadsverkiezingen zijn en in 2027 de provinciale verkiezingen (en dat afspraken dan hernieuwd of aangepast kunnen worden).

Inhoudsopgave

1	Aanleiding & Aanpak	9	5	Samenwerkingsmodel	20	
2	Doel van een meerjarige samenwerking Zuid-Limburg	11	6	Meerjarige financieringsstrategie	24	
			6.1	Doelstelling	24	
3	Meerjarenprogramma Mobiliteit Zuid-Limburg	12	6.2	Basisbijdrage en meerjarige inzet	24	
	3.1	Uitvoering	15	6.3	Financiële structuur	25
	3.2	Onderzoek	16			
	3.3	Strategie	17	7	Monitoring en evaluatie	27
4	Communicatie	18	8	Bijlagen	30	

1 Aanleiding & Aanpak

In maart 2025 is door het Bestuurlijk Regionaal Mobiliteitsoverleg Zuid-Limburg (BRMO) de ambitie uitgesproken dat de leden van het BRMO de regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit willen verbeteren. Hierbij is de wens uitgesproken om de rol van de overheden als opdrachtgever richting de uitvoering te versterken. Deze wens komt voort uit het beter willen aansluiten van het programma op wat de inliggende gemeenten willen, het beter zichtbaar willen krijgen van de resultaten, de wil om overheidssturing weer centraal te laten staan en daarmee het versterken van de eigen opdrachtgeversrol.

De mobiliteitsopgaven in Zuid-Limburg zijn sterk gebonden aan gedragsverandering. Hiervoor zijn meerjarige projecten nodig, zoals de verschillende gebiedsaanpakken, met meerjarige vastgestelde financiering. Om tot zichtbare resultaten in de hele regio te komen zal er dus over de jaargrens heen gekeken moeten worden. Ook alleen dan is een programma mogelijk waar voor elke gemeente wat inzit én is er ruimte voor effectieve overheidssturing op het programma (omdat we niet meer elk jaar opnieuw het wiel aan het uitvinden zijn). Dit vormt ook de basis waarmee de regio zich kan organiseren voor het BO-MIRT.

Om dit te bewerkstelligen is afgesproken dat vanuit de 16 Zuid-Limburgse gemeenten en provincie Limburg een gezamenlijk **Meerjarenprogramma Zuid-Limburg Mobiliteit (2026-2030)** wordt opgesteld. Hieraan is onlosmakelijk verbonden dat de overheden hun onderlinge samenwerkingsstructuren en -afspraken (**samenwerkingsmodel**) herzien én

dat de 16 gemeenten en de provincie gezamenlijk **meerjarige financiële afspraken** maken.

Aanpak

Er is een programmateam (in oprichting) opgezet door de kwartiermaker. In het programmateam zijn een deel van de 16 gemeenten, regio Parkstad, provincie Limburg en uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) vertegenwoordigd die actief onderdelen van dit programmaplan hebben opgepakt en uitgewerkt. Het programmateam wordt voorgezeten door de kwartiermaker (tevens programmadirecteur ZLB).

Het programmateam heeft drie werksporen belegd bij zijn leden:

1. Meerjarenprogramma Mobiliteit Zuid-Limburg (2026-30)
2. Hernieuwd Samenwerkingsmodel Mobiliteit Zuid-Limburg
3. Meerjarige Financieringsstrategie Mobiliteit Zuid-Limburg

Het opstellen van het Meerjarenprogramma is gebeurd op basis van de Zuid-Limburgse gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen. Op basis van deze plannen is de rode draad bepaald. De rode draad bestaat uit gedeelde ambities en een longlist met overlappende (regionale) mobiliteitsopgaven.

Hieruit is de gezamenlijke ambitie afgeleid én is er een longlist opgesteld met mobiliteitsopgaven. Deze is in het ambtelijk RMO (ARMO) teruggelegd. Gezamenlijk hebben de gemeenten geconstateerd dat voor een aantal mobiliteitsopgaven er op dit moment projecten reeds in uitvoering zijn die gecontinueerd moeten worden en dat er voor een groot aantal

mobiliteitsopgaven eerst verder onderzoek nodig is voordat deze richting uitvoering kunnen. Daarom is de longlist opgedeeld in uitvoeringsopdrachten (bijlage 1 – Tabblad uitvoeringsprojecten) en onderzoeksopgaven (bijlage 1 – Tabblad onderzoeksopgaven).

In verdere gesprekken van het programmateam op managers- en bestuurlijk niveau is geconstateerd dat er een tal van strategische opgaven spelen in de regio (zoals Limburg Centraal) die gaan zorgen voor een vraag naar een (gebiedsgerichte) mobiliteitsaanpak in de regio.

Ook wordt er in Zuid-Limburg wordt op strategisch niveau samengewerkt onder de paraplu van de 'Agenda Zuid-Limburg – Zuid-Limburg gaat over grenzen heen'. Deze agenda is in 2024 vastgesteld door alle 16 Zuid-Limburgse colleges van B&W en door Gedeputeerde Staten van Limburg. In de agenda wordt nadrukkelijk gesteld dat de ambitie is om de (economische) toekomst van Zuid-Limburg door te ontwikkelen tot een grensoverstijgende kenniseconomie. Binnen die ambitie is het van belang dat de economische corridor die Zuid-Limburg verbindt met andere economische regio's wordt versterkt en dat er een grensoverschrijdend daily urban system ontstaat dat functioneert als '30 minuten regio'. De Zuid-Limburgse samenwerking op het gebied van mobiliteit draagt bij aan het concreet maken van deze ambitie en beoogde ontwikkelingen.

Daarom is een lijst met strategische ontwikkelingen die van invloed gaan zijn op de mobiliteitsaanpak in de regio is ook opgenomen in (bijlage 1 – Tabblad strategische opgaven).

Leeswijzer

Voor u ligt het programmaplan Mobiliteit Zuid-Limburg. In dit document is de structurele samenwerking voor mobiliteit in Zuid-Limburg uiteengezet. Dit is gedaan door het doel van de meerjarige samenwerking te benoemen (hoofdstuk 2), een toelichting te geven op de inhoud en opbouw van het meerjarenprogramma (hoofdstuk 3), hieraan de benodigde communicatie te koppelen (hoofdstuk 4), een passend samenwerkingsmodel voor te stellen (hoofdstuk 5), de bijbehorende meerjarige financieringsstrategie uiteen te zetten (hoofdstuk 6) én de monitoring en evaluatie uit te werken (hoofdstuk 7).

2 Doel van een meerjarige samenwerking Zuid-Limburg

Regionale bereikbaarheidsopgave Zuid-Limburg

In regio Zuid-Limburg bevinden zich verschillende economische clusters waarbij bereikbaarheid een belangrijke rol speelt. Denk hierbij o.a. aan de Brightland campussen (voor onderwijs en onderzoek), het Healthcare cluster (fabrikanten van medische instrumenten) en de brede transitie naar een circulaire economie. Daarnaast ligt er een woningbouwambitie en blijft de regio onverminderd populair als bestemming voor recreatie en toerisme.

Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan deze brede Zuid-Limburgse ambities. Een goede bereikbaarheid is namelijk noodzakelijk voor een goed functionerende economie en draagt voor een belangrijk deel bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het gaat hierbij over bereikbaarheid van economische toplocaties (zoals bedrijventerreinen, toeristische trekpleisters en stedelijke centra), maar ook over het bereikbaar houden van belangrijke voorzieningen en sociale contacten voor iedereen.

Doordat gemeenten meerjarig samenwerken op het gebied van mobiliteit wordt de aanpak effectiever en wordt de uitvoeringskracht vergroot.

- De aanpak wordt effectiever omdat mobiliteit gemeentegrens én jaargrens overstijgend is.
- De uitvoeringskracht wordt vergroot doordat de regio zich kan organiseren en daarmee een sterkere lobby heeft, bijvoorbeeld richting het BO-MIRT en de daarbij behorende subsidies.

Ambitie

We werken aan een mobiliteitsaanpak dat zowel ondersteunend is aan andere beleidsthema's naast mobiliteit én bijdraagt aan het eindbeeld: een regio die multimodaal bereikbaar is voor personen en goederen. Zo kunnen onze inwoners, bezoekers en ondernemers kiezen hoe ze willen reizen of hoe ze goederen willen vervoeren. Alleen zo kunnen we ervoor zorgen dat de regio bereikbaar blijft.

Het programmaplan is daarom zo opgesteld de meerjarige samenwerking op het gebied van mobiliteit bij draagt aan de (gemeentelijke) ambities:

- Het versterken van multimodale (internationale) **bereikbaarheid**
- Het verbeteren van de **verkeersveiligheid**. Met als absolute ambitie 0 verkeersslachtoffers.
- Het **verduurzamen** van ons mobiliteitssysteem waarbij ons richten op de doelstellingen uit het klimaatakkoord: geen uitstoot in 2050.
- Een **inclusief** mobiliteitssysteem (voor iedereen een mobiliteitsoptie)
- Het vergroten van de **leefbaarheid** van de regio: minder uitstoot, minder geluid en minder overlast.
- Het versterken van de **gezondheid** van onze inwoners: het uitnodigen tot meer actieve mobiliteit.

3 Meerjarenprogramma Mobiliteit Zuid-Limburg

Het meerjarenprogramma is de kern de hernieuwde samenwerking in Zuid-Limburg. Het programma is van onderaf opgebouwd op basis van gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen, aangevuld met regionale, provinciale en nationale ambities. Het programma bestaat uit drie lijnen:

- **Uitvoeringsgerichte activiteiten.** Dit zijn mobiliteitsopgaven waaraan concrete uitvoeringsgerichte activiteiten zijn gekoppeld. Deze worden uitgevoerd door uitvoeringsorganisaties. Denk hierbij aan de Verkeersactieve School door ROVL, de realisatie van publieke laadinfrastructuur door NAL en fietsstimulering door Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB). Maar ook aan de door ZLB opgestarte gebiedsaanpakken zoals Avantis Trilandis, Aviation Valley, Maastricht Health Campus, Kantorenpark Sittard.

Voor alle activiteiten zijn projectbladen (bijlage 2) opgesteld. Deze worden door het programmateam nog verder uitgewerkt (inclusief financiering). De projectbladen kunnen jaarlijks worden aangepast en bijgesteld. Zo borgen we het dynamische karakter van de samenwerking en is de regio voldoende wendbaar om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Daarnaast kunnen door overheden ook **aanvullende opgaven** worden weggezet via uitvoeringsorganisatie ZLB, die een breed netwerk en contractering met partijen in de markt heeft. Deze aanvullende opgaven maken ook onderdeel uit van het Meerjarenprogramma.

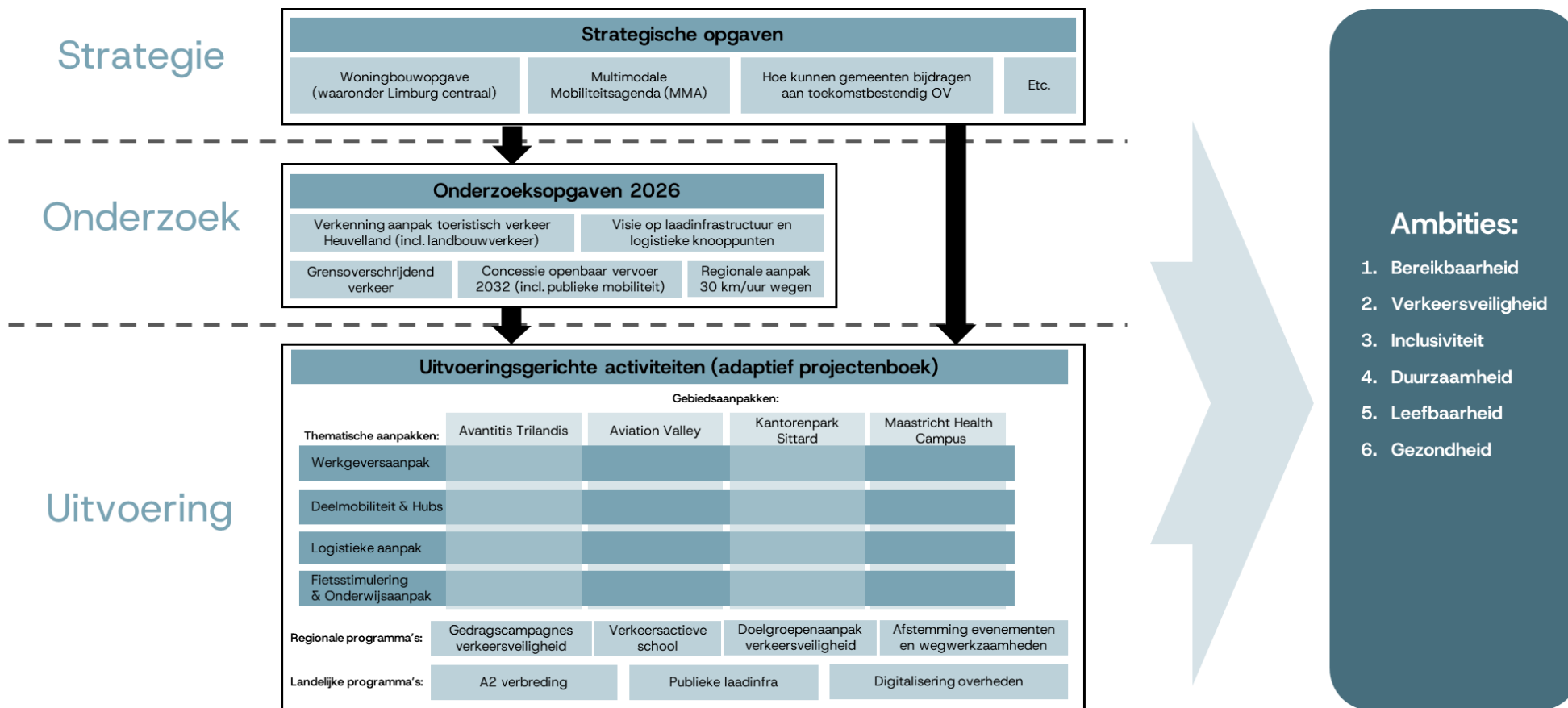
- **Onderzoekopgaven.** De onderzoekopgaven bestaan uit gezamenlijke beleidsuitwerkingen zoals het vormen van een regionaal antwoord op de concessie openbaar vervoer 2032 (incl. publieke mobiliteit), grensoverschrijdend verkeer, een visie op laadinfrastructuur en logistieke knooppunten, of een regionale aanpak van 30 kilometerwegen. Maar ook het uitwerken van concrete mobiliteitsvraagstukken zoals het toeristisch recreatief verkeer in het heuvelland (incl. landbouwverkeer) waarbij we doorwerken op geleerde lessen uit de huidige gebiedsaanpakken. Juist daar, in het leren en doorontwikkelen, zit de meerwaarde van onze samenwerking én kunnen zichtbare resultaten worden geboekt.

Mogelijk leiden deze onderzoekopgaven in latere jaren tot uitvoeringsgerichte activiteiten of verdere beleidsontwikkeling.

- **Strategische opgaven.** Mobiliteit is een middel en draagt uiteindelijk bij aan bredere ruimtelijk-economische opgaven. Denk hierbij aan de woningbouwopgave, de verduurzaming van bedrijventerreinen of strategische autonomie via het weerbaar maken van de nationale mobiliteitscorridors. Het zijn strategische opgaven die het landsdeel overschrijden en zorgen voor (nog onbekende) mobiliteitsopgaven. Voorbeelden zijn de woondeals of de Multimodale Mobiliteitsagenda.

Uit deze strategische opgaven komen waarschijnlijk in de toekomst nieuwe mobiliteitsopgaven, bijvoorbeeld via het realiseren van gebiedsontwikkelingen.

Door strategische opgaven, onderzoeksopgaven en uitvoeringsprojecten in elkaars verlengde te organiseren creëren we een meerjarige doorkijkt en vormt er zich een regio dat klaar staat voor de mobiliteitsopgaven die op ons afkomen, terwijl de behoefte aan regionale samenwerking op uitvoeringsprojecten ook is belegd. De samenhang tussen deze drie niveaus is geïllustreerd in figuur 1.



Figuur 1 - Samenhang strategie, onderzoek en uitvoering

3.1 Uitvoering

In de regio Zuid-Limburg werken we al enkele jaren samen aan verschillende uitvoeringsgerichte activiteiten. De uitvoering van deze activiteiten is belegd bij verschillende organisaties. Zo worden de activiteiten rondom verkeersveiligheid uitgevoerd door het ROVL. En de uitrol van de publieke laadinfrastructuur wordt gecoördineerd door de NAL Zuid-Nederland. Het totale overzicht van de uitvoeringsgerichte activiteiten in 2026 is weergegeven in tabel 1.

Uitvoeringsproject	Onderdeel/schaalniveau	Uitvoerende partij
Werkgeversaanpak	Thematische aanpak	ZLB
Deelmobiliteit & Hubs	Thematische aanpak	ZLB
Logistieke aanpak	Thematische aanpak	ZLB
Fietsstimulering & Onderwijsaanpak	Thematische aanpak	ZLB
Avantis Trilandis	Gebiedsgerichte aanpak	ZLB
Aviation Valley	Gebiedsgerichte aanpak	ZLB
Kantorenpark Sittard	Gebiedsgerichte aanpak	ZLB
Maastricht Health Campus	Gebiedsgerichte aanpak	ZLB
A2 verbreding	Landelijk programma	RWS i.s.m. mobiliteitsorganisatie
Publieke laadinfra	Landelijk programma	NAL Zuid-NL
Digitalisering overheden	Landelijk programma	Provincie/gemeenten
Gedragcampagnes verkeersveiligheid	Landelijk programma	ROVL
Verkeersactieve school	Provinciaal programma	ROVL
Doelgroepenaanpak verkeersveiligheid	Provinciaal programma	ROVL
Afstemming evenementen	Landelijk programma	Provincie/gemeenten

Tabel 1 – Totaal overzicht van uitvoeringsgerichte activiteiten in 2026

Thematische aanpakken

Om de regio bereikbaar te houden zetten we in Zuid-Limburg in op gebiedsaanpakken. Deze gebiedsaanpakken kunnen enkel worden uitgevoerd als een aantal basisactiviteiten zijn ingericht. Te weten de werkgeversaanpak, deelmobiliteit & hubs, logistieke aanpak, fietsstimulering & onderwijsaanpak).

Gebiedsaanpakken

Doordat Zuid-Limburg een *daily urban system* is heeft uiteindelijk de hele regio baat bij deze gebiedsgerichte aanpakken. We zien dat de gebiedsaanpak werkt en onderzoeken of we dit breder kunnen trekken naar bijvoorbeeld een aanpak voor het toeristisch verkeer in het Heuvelland of de bereikbaarheid van de verschillende campussen in Zuid-Limburg.

De komende jaren continueren we samen met de uitvoeringsorganisatie ZLB vier reeds ingezette gebiedsaanpakken: Avantis-Trilandis, Aviation Valley, Maastricht Health Campus en Kantorenpark Sittard. We evalueren deze aanpakken. En starten pas nieuwe op als deze zijn afgerond of er extra middelen beschikbaar worden gesteld.

Provinciale programma's

Met de Provincie Limburg/ROVL werken we samen aan de educatie/gedragcomponent van verkeersveiligheid. Met de verkeersactieve school specifiek op en rondom scholen (basis –en voortgezet onderwijs) en met de doelgroepenaanpak op prioritaire

thema's alcohol en drugs in het verkeer, afleiding in het verkeer en snelheid voor de overige leeftijdsgroepen.

Landsdeel & Landelijke programma's

Tot slot werken we ook aan een aantal landsdeel (overstijgende) programma's te weten: A2 verbreding, Publieke laadinfra en Digitalisering overheden. Ook hiervoor zijn projectbladen opgesteld.

3.2 Onderzoek

De longlist met onderzoeksopgaven (bijlage 1) bestaat uit mobiliteitsopgaven waar een onderzoeksvraag aangekoppeld is. De onderzoeksagenda voor 2026 (bijlage 2 – projectbladen) bestaat uit:

Onderzoeksopgave	Uitvoerende partij
Verkenning opgave aanpak toeristisch verkeer Heuvelland (incl. landbouwverkeer)	Programmateam
Concessie openbaar vervoer 2032 (incl. publieke mobiliteit)	Programmateam
Grensoverschrijdend verkeer	Programmateam
Regionale aanpak 30 km/uur wegen	Programmateam
Visie op laadinfrastructuur en logistieke knooppunten	Programmateam

Tabel 2 – Onderzoeksopgaven 2026

Mogelijk leiden deze onderzoeksopgaven tot uitvoeringsgerichte activiteiten of verdere beleidsontwikkeling.

3.3 Strategie

Voor de strategische opgaven betreft opgaven die spelen bij het Rijk, zoals Natuurlijk!Deelmobiliteit, of de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) van Zuid-Nederland. Deze opgaven zijn in beeld gebracht omdat ze kunnen leiden tot regionale mobiliteitsopgaven. Een longlist van deze opgaven is opgenomen in bijlage 1 (Tabblad strategische opgaven).

Strategische opgave
Handhaving snelheid lobby
Hoe kunnen gemeenten bijdragen aan toekomstbestendig OV
Aansluiting bij woningbouw opgave (waaronder Limburg Centraal)
Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA); inclusief link met internationale bereikbaarheid
Woningbouwopgave (Limburg Centraal)
Mobiliteitsvisie Provincie Limburg 2050
Provinciaal Jaarplan uitvoering 2026 (o.a. Slim veilig duurzaam, Spreiden en Mijden)
Lobby financiering SPV (inclusief regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid SPV)
Integrale opgave bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen verbinden met logistieke aanpak werkgeversaankpak incl. de energieopgave
(Beleidsmatige) aanhaking mobiliteit bij andere (ruimtelijke) opgaven (o.a. wonen, energietransitie, etc.)
Bereikbaarheid op Peil (I&W)
Metropool regio Zuid-Limburg
Vormgeven publiek-private samenwerking (overall)

Tabel 3 – Overzicht strategische opgaven

4 Communicatie

Communicatie is een essentieel onderdeel voor een succesvol Meerjarenprogramma Mobiliteit Zuid-Limburg. We onderscheiden drie onderdelen:

1. Programmacommunicatie: vertegenwoordigers van stakeholders informeren over en betrekken bij de uitvoering van het Meerjarenprogramma (stakeholders zijn bijvoorbeeld gemeenten, provincie, Ministerie van IenW, werkgevers, onderwijsinstellingen en belangenorganisaties).
2. Projectcommunicatie: gebruikers van het *daily urban system* (reizigers, inwoners, forenzen, studenten, et cetera) betrekken bij en laten deelnemen aan uitvoerings- en onderzoeksprojecten.
3. Campagnes voor bewustwording en gedragsverandering: gebruikers van het *daily urban system* informeren, bewustmaken en verleiden om niet te reizen, anders te reizen, veiliger te reizen of juist de mogelijkheden te bieden om te reizen.

Hieronder beschrijven we op hoofdlijnen welke inzet benodigd is om deze drie onderdelen goed in te vullen. Er dient nog te worden besloten welke partij welke inzet op zich gaat nemen (eigenaarschap, afzender en uitvoerder), wel zal dit altijd in samenspraak zijn met het programmateam.

Programmacommunicatie

Het samenwerkingsmodel laat zien dat de opdrachtgevers te maken hebben met vele stakeholders die direct of indirect betrokken zijn bij de uitvoering van het Meerjarenplan. Communicatie over het programma is een motor om de stakeholders betrokken en actief te krijgen en houden. We beleggen de volgende primaire verantwoordelijkheden:

Wat	Verantwoordelijk	Uitgevoerd door
Communicatie over het gehele programma en leidend om afstemming op communicatie te organiseren	Programmteam	Provincie Limburg en 16 gemeenten
Communicatie over de strategische projecten	Programmteam	Provincie Limburg en 16 gemeenten
Communicatie over onderzoeksprojecten	Programmteam	Provincie Limburg en 16 gemeenten
Communicatie over uitvoeringsprojecten	RWS, ZLB en ROVL	RWS, ZLB en ROVL

Gezamenlijk stellen de opdrachtgevers en uitvoeringsorganisaties een communicatieplan op voor de looptijd van het meerjarenplan, inclusief concrete afspraken over wie op welke momenten communiceert. Een stakeholderanalyse vormt de basis voor het communicatieplan. Bij uitvoering is een relatiemanagementsysteem met overzicht van alle stakeholders essentieel.

Projectcommunicatie

Doelgroep voor onze maatregelen is de mobilist: de personen die reizen van A naar B in het daily urban system. Gezamenlijk kijken we hoe we de huidige kanalen zo goed mogelijk kunnen inzetten én hoe we zorgen dat we moderne techniek slim gebruiken om de mobilist te bereiken en te informeren over en betrekken bij onze uitvoerings- en onderzoeksprojecten. Hiervoor benutten we drie benaderingswijzen:

- *Mobilisten direct aanspreken.* De 'communicatie-infrastructuur' bij gemeenten en de uitvoeringsorganisaties is essentieel om doelgericht en efficiënt de mobilist te kunnen laten aanhaken. Met een druk op de knop bereikt Zuid-Limburg Bereikbaar bijvoorbeeld 18.000 mobilisten via de nieuwsbrief van ZLB of en gemeenten en ZLB bereiken reizigers en inwoners via hun social media. Onderhoud en mogelijk ook uitbreiding van dit type infrastructuur is nodig voor het uitvoeren van het programma.
- *Mobilisten aanspreken via tussenpartijen.* De werkgever, onderwijsinstelling en zorginstelling hebben directe lijnen met hun werknemers, studenten en cliënten. Die directe lijnen willen we ten volle benutten. Onderdeel van het werk in onderzoeks- en uitvoeringsprojecten is het faciliteren van deze tussenpartijen met informatie over onze projecten zodat zij dat direct kunnen doorzetten naar hun werknemers, studenten en cliënten. Hiervoor worden diverse instrumenten ingezet, zoals een DAM-systeem (Digital Asset Management), om de informatie en beeldmateriaal te delen en onze stakeholders toegang te verlenen tot de middelen.

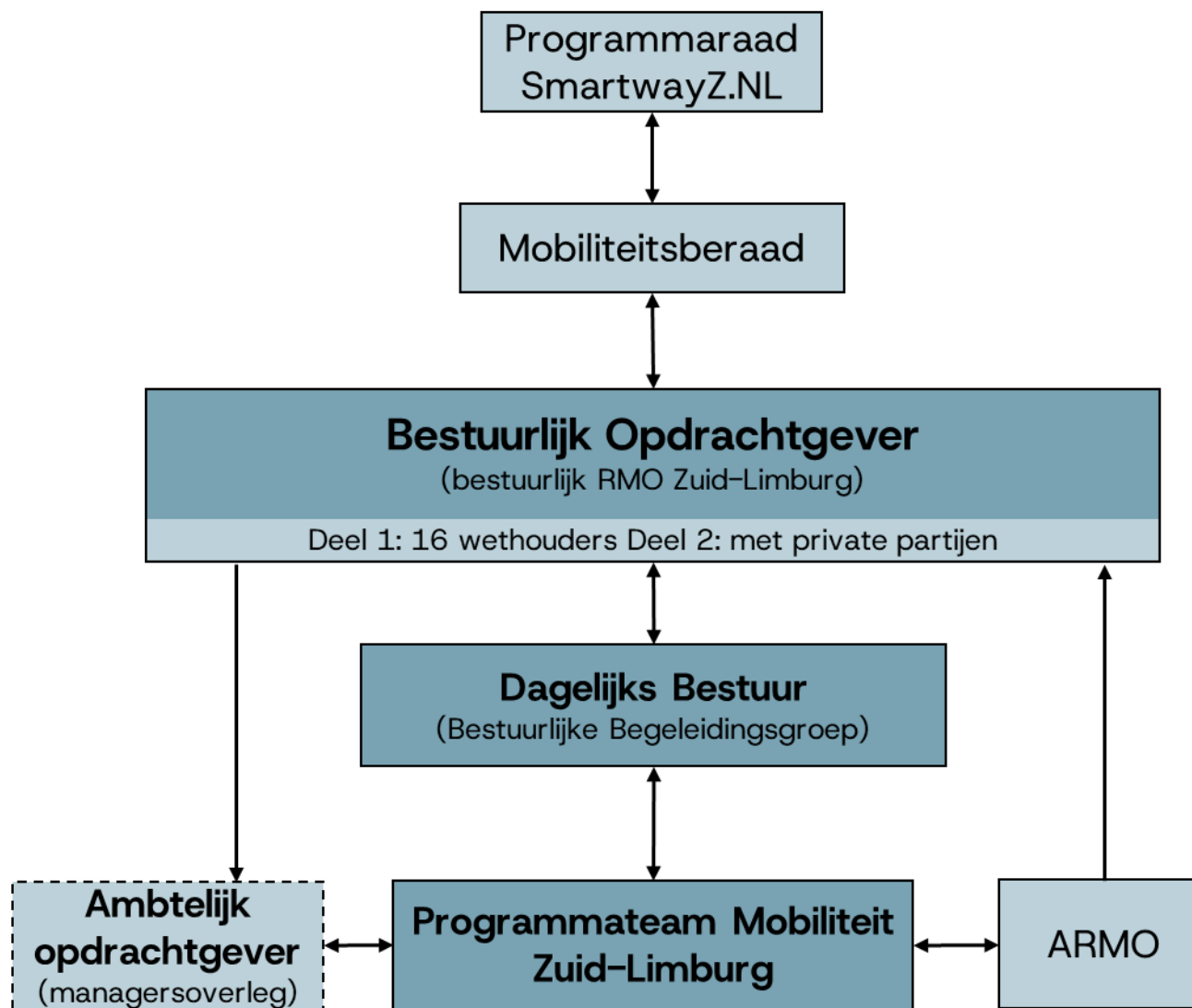
- Mobilisten aanspreken via andere media. De programmadoelstellingen worden niet bereikt als sec wordt gekeken naar de huidige contacten met mobilisten. Daarom zal ook advertentieruimte worden ingekocht bij zowel online als offline media en online advertising. Een overkoepelende aanpak over de projecten heen zorgt ervoor dat we geen losse aankopen doen, maar zoveel mogelijk gebruik maken van schaalvoordelen door grotere inkoop.

Campagnes gericht op bewustwording en gedragsverandering

Veelal zijn campagnes en bijbehorende acties onderdeel van een concreet uitvoeringsproject. Denk aan de verkeersveiligheidscampagnes en fietsstimuleringscampagne. Dit is echter niet altijd het geval. Diverse uitvoeringsprojecten leunen ook op reeds bestaande koepels (denk aan de ZLB-koepel 'Maak de beweging', die als ruggengraat dient voor de inzet op bewustwording en gedragsverandering gericht op bereikbaarheid en duurzame mobiliteit). Ook wordt aangehaakt op landelijke of bovenregionale campagnes zoals Da's zo gefietst.

Gezamenlijk formuleren de opdrachtgevende en uitvoerende partijen een duidelijke koers over in te zetten campagnekoepels vanuit de regio. Daarnaast wordt het monitoren van aanhaakmogelijkheden op landelijke of bovenregionale campagnes (zoals spreiden en mijden van het Ministerie van IenW of Ik Switch van SmartwayZ.NL) belegd bij de uitvoeringsorganisaties ZLB en ROVL. Indien goede aanhaakmogelijkheden zich voordoen, komen ZLB en ROVL met concrete voorstellen hoe met campagnes en interventies van anderen om te gaan.

5 Samenwerkingsmodel



Bij de hernieuwde samenwerking hoort ook een nieuw samenwerkingsmodel waarin de governance enerzijds minder complex is, maar waar we tegelijkertijd betrokkenheid en slagkracht vergroten. In dit nieuwe model is de sturing op de uitvoeringsorganisatie niet langer apart belegd, maar is samenwerking tussen de 16 Zuid-Limburgse gemeenten het hoogste en daarmee ook opdrachtgevende orgaan. Het uitgangspunt voor de samenwerking is altijd de inhoud, het meerjarenprogramma. Uiteraard betrekken we ook andere partijen zoals mobiliteitsaanbieders en private partijen. Dit organiseren we achter het reguliere BRMO aan.

De basis voor het nieuwe samenwerkingsmodel wordt gevormd door de drie overleggen BRMO ZL, Dagelijks Bestuur en het Programmteam:

- **BRMO ZL:** In het organisatiemodel richt het Bestuurlijk Regionaal Mobiliteitsoverleg Zuid-Limburg (BRMO ZL) zich op het bepalen van de (strategische) kaders voor het mobiliteitsbeleid binnen ZL. Het Meerjarenprogramma, afgeleid uit de Mobiliteitsvisie ZL en de gemeentelijke mobiliteitsvisies, vormt dit kader. Het BRMO ZL is het hoogste orgaan en in basis bestuurlijk opdrachtgever voor de hieruit voortvloeiende onderzoeken en uitvoeringsopdrachten.
- **Dagelijks Bestuur/Bestuurlijke begeleidingsgroep:** Een delegatie van wethouders uit het BRMO vormt de bestuurlijke begeleidingsgroep. Deze functioneert als een vooruitgeschoven post van het BRMO ZL en is gedelegeerd opdrachtgever vanuit het BRMO ZL voor de uit het Meerjarenprogramma

voortvloeiende onderzoekopgaven en uitvoeringsopdrachten. Deze groep fungeert als een dagelijks bestuur en heeft mandaat om te sturen op de opdrachten en onderzoeken binnen de door het BRMO meegegeven kaders. Daarnaast zorgt deze groep ervoor dat in het bredere BRMO sprake is van een dynamische uitwisseling van ideeën, strategie en kennis.

Vanuit deze groep organiseren we ook de vertegenwoordiging richting het provinciale Mobiliteitsberaad en de Zuid-Nederlandse Programmaraad SmartWayZ.NL.

- **Programmteam:** Het programmteam faciliteert het BRMO ZL, de bestuurlijke begeleidingsgroep (dagelijks bestuur) en het Ambtelijk Regionaal Mobiliteitsoverleg (ARMO). Het programmteam ontwikkelt, coördineert en bewaakt de (dagelijkse) voortgang van het programma en de Zuid-Limburgse samenwerking en bereidt het hiervoor noodzakelijke besluitvormingsproces voor.

Om sturing te geven stelt het programmteam in samenwerking met de 16 Zuid-Limburgse gemeenten en provincie Limburg het **meerjarenprogramma** mobiliteit Zuid-Limburg op, heeft het mandaat om uitvoering te geven aan het programma door het uitzetten van projectopdrachten in de markt, bewaakt het de voortgang van het programma én signaleert en vertaalt het kansen voor het programma.

Het programmamateam bereid het benodigde **besluitvormingsproces** voor en informeert en annoteert het BRMO hierover. Hiervoor organiseert het vier keer per jaar een bestuurlijke begeleidingsgroep en een bestuurlijk RMO. Op ambtelijk niveau zoekt het programmamateam de verbinding met de regio Zuid-Limburg, met als doel het ophalen en delen van kennis en inhoud en de voorbereiding van strategie. Dit doen we voorlopig middels het ARMO ZL.

- **ARMO ZL:** Het Ambtelijk Regionaal Mobiliteitsoverleg Zuid-Limburg is gericht op het inhoudelijk werken aan specifieke regionale thema's. Met het oog op de capaciteit, vooral bij kleine gemeenten, beogen we dat het leeuwendeel van de ARMO-bijeenkomsten besteed wordt aan inhoudelijk samenwerking en kennisdeling. In de toekomst, gericht op de doorontwikkeling van onze strategische opgave, zoeken we naar de juist inrichting van het ARMO of aanvullende ambtelijke gremia. Naast inhoud informeert het Programmamateam het ARMO over de agenda van het BRMO. Zo stellen we ambtenaren in de gelegenheid, als hier behoefte aan is, om hun wethouder goed te informeren.
- **Managersoverleg:** Het managersoverleg fungeert als ambtelijk opdrachtgever voor de samenwerking. Het heeft een incidentele, maar beslissende rol in geval van verschillen van inzicht of mening over koers indien geen overeenstemming wordt bereikt of nieuwe inzichten ontstaan. Het managersoverleg vervult tevens een rol bij personele of organisatorische opgaven.

Uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar

Tenslotte zorgt de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) voor de uitvoering van (een deel van) de concrete projecten. Ook hier is het Meerjarenplan en het daarvan afgeleide jaarplan de basis voor.

Private Partijen

Periodiek betrekken we private partners bij de ontwikkeling van de Zuid-Limburgse samenwerking. We doen dit door deze partijen aansluitend op een BRMO-overleg aan te laten sluiten en een integrale sessie tussen overheid en private partners te organiseren. Zo bestendigen we betrokkenheid, verbinden we publiek-privaat en doorleven deelnemers dezelfde inhoud in een omgeving met constructieve kruisbestuiving.

Juridische grondslag

Om in 2026 slagvaardig de samenwerking verder vorm te geven is het noodzakelijk dat al in 2026 gestart wordt met de belangrijkste onderdelen van het nieuwe model. Voorgesteld wordt om de bestaande samenwerkingsovereenkomst/structuurovereenkomst te actualiseren. Hiervoor zullen spelregels worden opgesteld, waarvoor we de ambitie hebben om deze in het BRMO van 17 december vast te stellen. In deze uitwerking en het transitieproces zal de huidige bestuurlijke begeleidingsgroep ingezet worden als bestuurlijk klankbord/voortgeschoven post vanuit BRMO. Na de gemeenteraadsverkiezingen in 2026 zal vanuit het nieuw samengestelde BRMO ZL een nieuwe Bestuurlijke Begeleidingsgroep worden gekozen.

Mobiliteitsberaad – Samenwerking met Provincie Limburg

Op Limburgs schaalniveau vindt het Mobiliteitsberaad plaats. In dit bestuurlijk overleg vindt afstemming plaats over de Limburgse koers op het gebied van mobiliteitsbeleid en –strategie. Door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep wordt de juiste vertegenwoordiging vanuit Zuid-Limburg georganiseerd.

Programmaraad SmartwayZ.nl – Samenwerking Zuid-Nederland

Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en de gemeenten in deze provincies werken op Zuid-Nederlandse schaal samen in het programma SmartwayZ.NL. De Programmaraad van SmartWayZ.NL is het bestuurlijke voorportaal voor afspraken met het Rijk en de jaarlijkse BO-MIRT-cyclus. De komende jaren wordt de agenda hiervoor georganiseerd middels het proces van de Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland (MMA). De Bestuurlijke Begeleidingsgroep zorgt voor de juiste vertegenwoordiging op deze tafel in afstemming met de Provincie en andere Limburgse regio's.

De belangrijkste wijzigingen

- het vastleggen van de opdrachtgevende rol van het BRMO richting ZLB;
- het laten vervallen van de stuurgroep ZLB;
- het formaliseren van de rol van de bestaande Bestuurlijke Begeleidingsgroep als gedelegeerd opdrachtgever vanuit het BRMO (dagelijks bestuur);
- het vastleggen van de rol van het programmateam;
- en het aanwijzen van het managersoverleg als ambtelijk opdrachtgever van het programmateam.

De daadwerkelijke gepaste samenwerkingsvorm dient nog nader onderzocht te worden.

6 Meerjarige financieringsstrategie

De regionale mobiliteitssamenwerking vraagt om een robuust, transparant en toekomstbestendig financieel fundament. Dit hoofdstuk beschrijft het financieel-strategisch kader dat de meerjarige samenwerking ondersteunt en richting geeft aan de meerjarige inzet van middelen door gemeenten en provincie.

6.1 Doelstelling

Het financieel-strategisch kader ondersteunt het verkrijgen van structureel bestuurlijk draagvlak voor regionale mobiliteitssamenwerking. Het maakt inzichtelijk hoe gezamenlijke financiering bijdraagt aan concrete resultaten en regionale ambities.

Het kader biedt daarbij gemeenten en provincie houvast om hun inzet meerjarig te verankeren in hun begroting en gezamenlijk te sturen op effectiviteit, transparantie en impact. We streven naar:

- Bundeling van middelen voor gezamenlijke projecten
- Transparantie over inzet, overhead en resultaat
- Meerjarige financiële afspraken voor stabiliteit en efficiëntie
- Verantwoording gekoppeld aan gemeentelijke begrotingscycli
- Versterking van de opdrachtgeversrol van overheden richting uitvoering

Binnen het bestaande budget streven we naar méér activiteiten, zichtbaarheid en maatschappelijke impact – via bundeling,

cofinanciering en efficiënte uitvoering. Op basis van hernieuwd vertrouwen en passend bij een nieuw samenwerkingsmodel wordt de samenwerking ook op financieel gebied uitgebouwd.

6.2 Basisbijdrage en meerjarige inzet

Op dit moment legt elke gemeente jaarlijks € 1 per inwoner in voor het collectieve deel van de mobiliteitssamenwerking uitgevoerd door **Zuid-Limburg Bereikbaar**, aangevuld met provinciale- en rijksmiddelen die dat bedrag vermeerhouden. Het streven is om deze bijdrage structureel op te nemen in de meerjarige begrotingen van alle Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie – wetend dat in 2026 gemeenteraadsverkiezingen zijn en in 2027 de provinciale verkiezingen (en dat afspraken dan hernieuwd of aangepast kunnen worden). Dit biedt continuïteit en bestuurlijke zekerheid voor de uitvoering van gezamenlijke mobiliteitsprojecten.

Daarnaast kan het huidige onderzoeksbudget van €74.000,- in 2026 gebruikt worden om (naar schatting) vijf onderzoeksopgaven te verkennen. De verkenning zorgt ervoor dat de onderzoeksopgave en het bestuurlijk draagvlak daarvoor aansluit bij de gewenste rol van opdrachtgever en daarmee de middelen efficiënt en doelgericht ingezet kunnen worden door de uitvoeringsorganisatie als opdrachtnemer.

Wanneer de beoogde verkenningen leiden tot concrete onderzoeksopdrachten, kunnen er daarvan naar verwachting twee in

2026 worden bekostigd vanuit het huidig onderzoeksbudget. Voor de jaren 2027–2030 zal gezocht moeten worden naar een passende dekking voor het uitvoeren van eventuele verder gewenste onderzoeksopdrachten op basis van bovenstaande verkenningen.

Door meerjarig te begroten kunnen uitvoeringskosten beter worden gespreid en gepland, wat efficiëntie verhoogt en overhead stabiliseert. De inzet van eventuele niet ingezette middelen en indexering wordt en nader onderzocht.

Voorwaarde hiervoor is dat de uitvoeringsorganisatie aantoonbaar transparant en betrouwbaar opereert. Alleen dan ontstaat het noodzakelijke vertrouwen om deze structurele financiering te verankeren.

Een deel van de activiteiten in het jaarplan wordt uitgevoerd door ROVL. Deze onderdelen zijn vastgelegd in separate samenwerkingsovereenkomsten tussen ROVL en de deelnemende gemeenten, en zijn reeds meerjarig opgenomen in de gemeentelijke begrotingen. Hoewel deze inzet buiten de € 1-bijdrage valt, wordt ze wel meegenomen in het totaaloverzicht van gemeentelijke inzet. Zo ontstaat een volledig beeld van het financiële commitment van gemeenten aan regionale mobiliteit.

De financiële strategie en dit jaarplan zijn van toepassing op nieuwe uitvoeringsgerichte activiteiten en gezamenlijke projecten die niet reeds via de separate samenwerkingsovereenkomsten met ROVL zijn geregeld. Op basis van de resultaten, impact en toekomstige ambities

kan in latere jaren worden overwogen om de bijdrage te verhogen. Dit gebeurt uitsluitend op basis van heldere resultaatsverantwoording, bestuurlijke afstemming en aantoonbare meerwaarde.

Een meerjarige aanpak – zowel inhoudelijk als financieel – draagt bij aan stabiliteit en voorspelbaarheid binnen de uitvoeringsorganisatie. Door meerjarig te begroten ontstaat ruimte voor efficiëntere inzet van mensen en middelen, minder ad-hoc schakelingen en betere planning. Dit ondersteunt tevens het streven naar een realistische overhead: proportioneel, transparant en gericht op inhoudelijke resultaten.

6.3 Financiële structuur

De regionale samenwerking maakt gebruik van verschillende financieringsbronnen. Door deze slim te combineren ontstaat schaalvoordeel, versnelling en toegang tot externe middelen.

Op inhoud bevat het programma ook onderdelen die niet per se door de uitvoeringsorganisatie worden opgepakt – zoals activiteiten van ROVL, NAL Zuid-Nederland of onderdelen die door de provincie worden getrokken. Daarom wordt gewerkt met onderstaande **integrale financiële tabel** waarin per maatregel zichtbaar is:

- Totale kosten;
- Herkomst van middelen;
- Verdeling van bijdragen;
- Trekker of uitvoerende partij

Financieringsbron	Herkomst	Gebruik	Kernboodschap
Basisbijdrage (€ 1/inwoner)	Gemeenten	Kernactiviteiten & lopende projecten uitvoeringsorganisatie	Structurele verankering in gemeentelijke begrotingen; vertrouwen is cruciaal
Bundeling extra opdrachten	Gemeenten + Provincie	Onderzoeksopgaven & strategische projecten	Gezamenlijke inkoop = gedeelde kosten + vergrote output
Cofinanciering	Rijk, EU, private partners	Innovatie, pilots, strategische opgaven	Bundeling trekt externe middelen aan, vergroot slagkracht
Efficiëntievoordeel	Optimalisatie uitvoering	Alle programmalijnen	Lagere overhead (10–15 %) = méér geld naar inhoudelijke resultaten

Bovenstaande tabel is een voorbeeld van hoe de totale financiering zichtbaar kan worden gemaakt. In de definitieve versie wordt nog een kolom toegevoegd 'Trekker/uitvoering door' en worden ook aanvullende maatregelen uit andere programma's meegenomen (zoals ROVL en NAL Zuid-Nederland).

Strategische boodschap

Regionale samenwerking is geen kostenverhoging, maar een slimme investering. Door gezamenlijke programmering, efficiënte aanbesteding en inzet van het regionale netwerk realiseren we méér met hetzelfde budget. Dit model maakt bestuurlijke effectiviteit zichtbaar én schaalbaar.

Hoe deze bijdragen exact worden georganiseerd – inclusief communicatie, monitoring en verantwoording – maakt integraal deel uit van dit meerjarenprogramma.

7 Monitoring en evaluatie

Monitoring is essentieel voor sturing, verantwoording en het verkrijgen van bestuurlijk vertrouwen. Het Meerjarenprogramma wordt ondersteund door een data-gedreven monitoringsaanpak die inzicht biedt in voortgang, impact en financiële inzet.

7.1 Monitoringskader

Als basis voor de monitoring en evaluatie hanteren we de het raamwerk zoals ook gebruikt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (theory of change). Dit kader biedt een (lineaire) structuur om een programma te monitoren van doelen en input naar outcome en impact. De diverse onderdelen werken we hieronder nader uit.

Output, outcome en impact wordt gerealiseerd in het hele daily urban system Zuid-Limburg. Dit daily urban system bestaat uit drie subsystemen, vertegenwoordigd door de drie RMO's: Maastricht en Heuvelland, Parkstad en Westelijke Mijnstreek. We brengen de resultaten daarom zoveel mogelijk per RMO-regio in kaart. Op die manier kunnen we praktisch laten zien welke resultaten in de verschillende hoeken van het daily urban system worden geboekt, sluiten we nauwer aan bij de individuele gemeenten en hebben we tegelijk oog voor de meerwaarde van regionale samenwerking.

NB. Het rapporteren van alle resultaten op gemeenteniveau zou voorbijgaan aan de regionale samenhang en de meerwaarde van samenwerking op de bovengemeentelijke opgaven die

gemeenschappelijk worden aangepakt. Daarnaast zou deze vorm arbeidsintensief zijn en praktisch uitdagend, zeker op vlak van outcome en impact.

De gebiedsaanpakken die integraal worden uitgevoerd kennen een aparte status. In deze gebieden komen diverse aanpakken samen en doordat deze zich concentreren op één gebied maakt dit het ook beter mogelijk om concrete resultaten zichtbaar te maken. Voor de gebiedsaanpakken rapporteren we daarom separaat.

7.1.1 Doelen

Voor het programma Mobiliteit Zuid-Limburg zijn zes ambities geformuleerd:

- Versterken van multimodale (internationale) bereikbaarheid
- Verbeteren van de verkeersveiligheid. Met als absolute ambitie 0 verkeersslachtoffers.
- Verduurzamen van ons mobiliteitssysteem waarbij we ons richten op de doelstellingen uit het klimaatakkoord: geen uitstoot in 2050.
- Een inclusief mobiliteitssysteem (meer mobiliteitsopties)
- Vergroten van de leefbaarheid van de regio: minder uitstoot, minder geluid en minder overlast.
- Versterken van de gezondheid van onze inwoners: het uitnodigen tot meer actieve mobiliteit.

7.1.2 Input

De input voor het programma richt zich op de financiële middelen die worden ingezet om het programma te financieren.

- Financiële bijdrage per gemeente
- Financiële bijdrage van provincie
- Financiële bijdragen van andere organisaties

Daarnaast monitoren we beperkt de ingezette menskracht, om aan te sluiten bij de te monitoren indicatoren van de provincie:

- Aantal actieve logistiek en mobiliteitsmakelaars (R_168a, R_168b)

7.1.3 Throughput en output

Throughput en output slaat op de projectvoortgang. Welke activiteiten zijn uitgevoerd in het kader van het programma, welke afspraken zijn gemaakt, welke producten zijn opgeleverd en welke doelgroepen zijn bereikt?

Projectspecifiek wordt bepaald welke output wordt gemonitord.

Op programmaniveau is er speciale aandacht voor het bereik van de diverse aanpakken onder bedrijven en inwoners in de regio.

7.1.4 Outcome

De output van de projecten moet veranderingen in gang zetten waarmee impact wordt gerealiseerd om de ambities van het programma te realiseren. Dit vormt de outcome. Voorbeelden zijn aantallen reizigers die hun mobiliteitsgedrag verduurzamen of een aantal vermeden autoritten.

Het draait om gedragsverandering bij gebruikers van het daily urban system, bedrijven en overheden. Welke veranderingen precies in gang worden gezet en gemonitord wordt projectspecifiek bepaald.

Het toewijzen van een outcome aan projecten kan een zeer ingewikkelde opgave vormen.

7.1.5 Impact

De outcome leidt tot impact op de ambities. Dit bekijken we op twee manieren: vanuit de projecten (bottom-up) en vanuit trendmatig perspectief (top-down).

Projectimpact

Om de impact van projecten inzichtelijk te maken vertalen we de gerealiseerde outcome naar impact. Vanwege praktische uitdagingen en kostbaarheid doen we dit kwalitatief en in beperkte mate, waar haalbaar en eventueel noodzakelijk vanwege verplichtingen, kwantitatief. Hoe de meting van impact plaatsvindt wordt projectspecifiek bepaald en is afhankelijk van projectspecifieke doelen. Dit kan in veel gevallen op basis van een directe vertaling van outcome naar impact op basis van algemene vuist- en rekenregels (een vermeden autorit kan bijvoorbeeld met een gemiddelde ritlengte en emissiefactor worden omgerekend naar vermeden uitstoot). In sommige gevallen zullen aanvullende onderzoeken vereist zijn.

Per project wordt minimaal kwalitatief zichtbaar gemaakt aan welke ambities het project beoogt bij te dragen.

Trendmonitoring

Uiteindelijk moet het programma bijdragen aan een positieve trend op de ambities. Voor strategische sturing van het programma en verantwoording is het ook van belang om te weten wat de stand van zaken is rond de diverse ambities en hoe deze thema's zich ontwikkelen, los van een eventuele bijdrage door het programma. Hiervoor moet een trendmonitor worden ontwikkeld met relevante indicatoren die datagedreven inzichten opleveren rond de regionale ambities. Voor uniformiteit en efficiëntie sluiten we zoveel mogelijk aan op de monitoring zoals wordt ontwikkeld door de provincie.

7.2 Aanpak

7.2.1 Dashboard

Een regionaal dashboard wordt ingericht waarmee gemeenten en provincie op elk moment inzicht hebben in:

- Projectvoortgang: status, planning en resultaten van lokale en regionale projecten
- Inwonersbereik: effectiviteit van campagnes en gedragsmaatregelen
- Impactindicatoren (trends en projectimpact)
- Financiële inzet: bijdrage per gemeente, cofinanciering en externe middelen
- Overhead en uitvoeringskosten: verdeling van kosten per projectlijn en organisatiecomponent

Het dashboard ondersteunt onderbouwde keuzes en transparante verantwoording richting raden en inwoners. Het dashboard wordt ontwikkeld met het Regionaal Data Team en sluit aan op landelijke en Europese verplichtingen. Zo sturen we niet alleen op lokale ambities, maar ook op klimaat, gezondheid en inclusieve mobiliteit

7.2.2 Verantwoordingsrapportages

Ten behoeve van formele verantwoording worden (half)jaarlijkse rapportages opgesteld, afgestemd op de diverse P&C-cycli. In de (half)jaarrapportages wordt met name gefocust op de voortgang van projecten: welke activiteiten zijn uitgevoerd en ligt de projectuitvoering op koers zoals gepland?

Komende periode zal per project/programma onderdeel bepaald worden welke output, outcome en impact we monitoren. En op welke manier dit voor opdrachtgevers relevant kan worden gepresenteerd.

Een uitgebreide rapportage met detailoverzicht van alle (niet) uitgevoerde activiteiten per project is noodzakelijk voor resultaatverplichting subsidieverantwoording.

8 Bijlagen

Bijlage 1: Longlist mobiliteitsopgaven

- Uitvoeringsgerichte activiteiten | Tabblad 1
- Onderzoeksopgaven | Tabblad 2
- Strategische opgaven | Tabblad 3

Bijlage 2: Projectbladen (concept)

- Uitvoeringsgerichte activiteiten
 - Thematische aanpakken
 - Gebiedsgerichte aanpakken
 - Landelijke opgaven
- Onderzoeksopgaven 2026