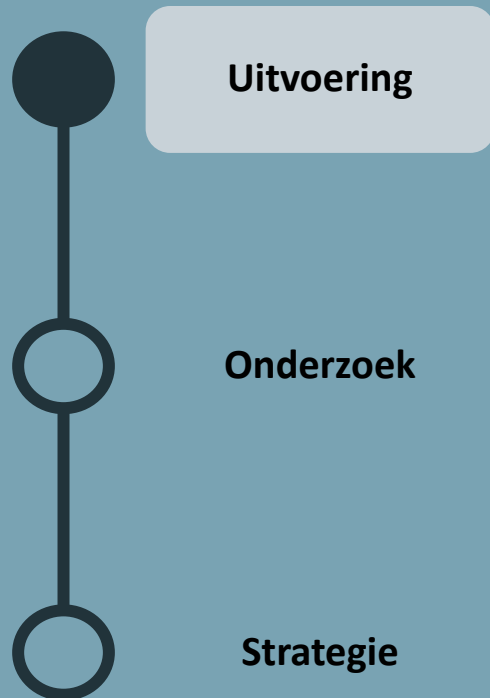


Collectief programma



Uitvoering

Thematische aanpakken:

- Werkgeversaanpak

Inclusief gebiedsaanpakken:

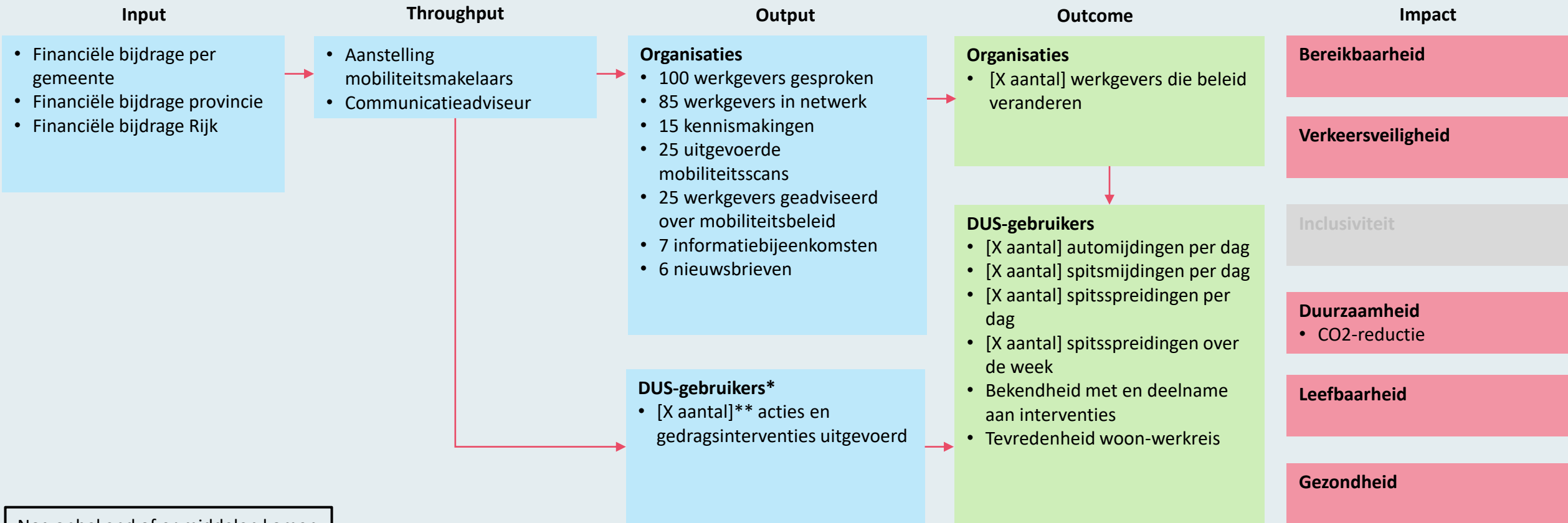
- *Avantis-Trilandis*
 - *Aviation Valley*
 - *Randwyck Maastricht-Zuid*
 - *Kantorenpark Sittard*
- Deelmobiliteit
 - Logistieke aanpak
 - Fietsstimulering & Onderwijsaanpak

Opgave/Scope

Met de werkgeversaankpak worden werkgevers gestimuleerd en ondersteund om via een gestructureerde aanpak en communicatie in te zetten op gedragsverandering. We zetten in op het verbeteren van de bereikbaarheid, verminderen van uitstoot van emissies en het verbeteren van de vitaliteit van de medewerkers. Dit doen we door in te zetten op een mobiliteitstransitie van auto naar (elektrische) fiets, OV en carpool, én door het stimuleren van spreiden en mijden. Om te zorgen dat we ook naar de toekomst toe bereikbaar blijven (noodzakelijk voor een goed functioneerende economie) zetten we (preventief) in op publiek-private samenwerking via de werkgeversaankpak. Hiermee kunnen we grote groepen reizigers bereiken om bewustere reiskeuzes te maken en zetten we onze middelen efficiënt in. Zodat zowel werkgevers als werknemers worden geïnformeerd over andere reismogelijkheden. Doelgroep zijn grote werkgevers (minimaal 50 medewerkers). We gaan uit van de behoefte van de individuele werkgever waarbij van toepassing zetten we in op bedrijfsoverstijgende en gebiedsgericht kansen. Communicatie speelt hierbij een ondersteunde rol door de voordelen en urgentie van duurzaam verkeer zichtbaar te maken én met communicatie zorgen we dat werkgevers en werknemers de kansen rondom andere reismogelijkheden begrijpen en stimuleren we hen om daadwerkelijk stappen te zetten.

Activiteiten 2026

- Inzetten van mobiliteitsmakelaars
- Actieve samenwerking tussen de mobiliteitsmakelaars en de 16 Zuid-Limburgse gemeenten (bedrijfscontactfunctionarissen en beleidsmedewerkers mobiliteit/verkeer)
- Opbouwen, beheren en uitbouwen (bestaand) netwerk met werkgevers om aan de slag te gaan met duurzame mobiliteit met als doel via de werkgever een mobiliteitstransitie op gang te brengen:
 - Door te adviseren over verduurzaming van het mobiliteitsbeleid van het bedrijf.
 - Door relevante materialen ten behoeve van het uitvoeren van en behouden van een mobiliteitstransitie van het bedrijf aan te bieden.
 - Door het creëren van betrokkenheid middels het delen van goede voorbeelden, ervaringen en te informeren over actuele ontwikkelingen (ter inspiratie voor andere bedrijven), bijvoorbeeld via mailings, bezoeken, informatiebijeenkomsten, webinars, mobiliteitscafés en workshops.
 - Door te informeren over wegwerkzaamheden en het bieden van handvatten hoe om te gaan met hinder als gevolg hiervan.
- We voeren mobiliteitsscans uit bij werkgevers om:
 - de potentie voor verandering van reisgedrag in kaart te brengen
 - rechtstreeks bij de werknemer op te halen welke belemmeringen hem of haar weerhouden om vaker duurzame modaliteiten te kiezen
 - rechtstreeks bij de werknemer op te halen wat zijn behoefte / suggestie is waardoor de werkgever hem kan stimuleren om duurzamer te reizen.
 - Werkgevers met 100 en meer medewerkers te kunnen ondersteunen bij hun WPM-verplichting.
- Op basis van de uitkomsten van de scans geven we advies en ondersteuning bij de invulling van (nieuw) mobiliteitsbeleid (arbeidsvoorwaardelijke regelingen) en voorzieningen, bijvoorbeeld door het mede-organiseren van workshops gericht op het bottom-up ontwikkelen van mobiliteitsbeleid.
- Het aanbieden van de training tot mobiliteitsmanager.
- We informeren bedrijven en voeren campagnes, acties en gedragsinterventies uit ter ondersteuning van mobiliteitsbeleid (alsmede ter invulling van Spreiden en Mijden). Dit kunnen bijvoorbeeld probeerervaringen rondom het thema mobiliteit, (landelijke) campagnes en inspiratiesessies zijn. Wij verzorgen de campagneopzet en faciliteren on- en offline communicatie richting de werkgevers;
- We informeren over de landelijke verkeersveiligheids campagnes zoals MONO, BOB en fietsverlichting;
- Integrale samenwerking binnen de diverse aanpakken zoals fietsstimulering, hinderaanpak, deelmobiliteit, logistieke aanpak en de verduurzamingsopgave;
- Volgen van het langdurige effect van de maatregelen getroffen door bedrijven, door uitvoeren van de jaarlijkse effectmeting-onder de aangesloten werkgevers. Ondersteuning in communicatie bij het informeren over de effectmeting;
- Een B2B nieuwsbrief met actuele thema's rondom wet- en regelgeving, campagnes, ervaringverhalen en hinderaanpak in het kader van wegwerkzaamheden. De werknemers informeren we via onze algemene nieuwsbrief.
- Een communicatieadviseur ondersteunt in de zichtbaarheid van de mobiliteitsmakelaars en speelt daarbij in op (actuele) kansen. Bekendheid over kennis en kunde die werkgeversaankpak kunnen bieden aan bedrijven op vlak van mobiliteitsvraagstukken of bij hinder door (lokale) werkzaamheden
- Communicatie speelt een rol om de inzichten op aantrekkelijke en tastbare manier over te brengen naar werkgevers



Nog onbekend of er middelen komen vanuit Rijksprogramma Spitsspreiden en mijden – als hier aanvullende doelstellingen uit volgen moet het project hierop herijkt worden.

* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

Onderdeel	Begroot (excl. BTW)
Capacitaire inzet*	€ 468.174
Stimulering & bewustwordingsmaatregelen*	€ 151.826
Basiscommunicatie	€ 145.000
Monitoring & Evaluatie	€ 45.000
Programmasturing	€ 90.000
Totaal (excl. BTW 21%)	€ 900.000

* De verdeling van middelen tussen capacitaire inzet en stimulerings & bewustwordingsmaatregelen kan aan wijzigingen onderhevig zijn door onvoorziene omstandigheden.

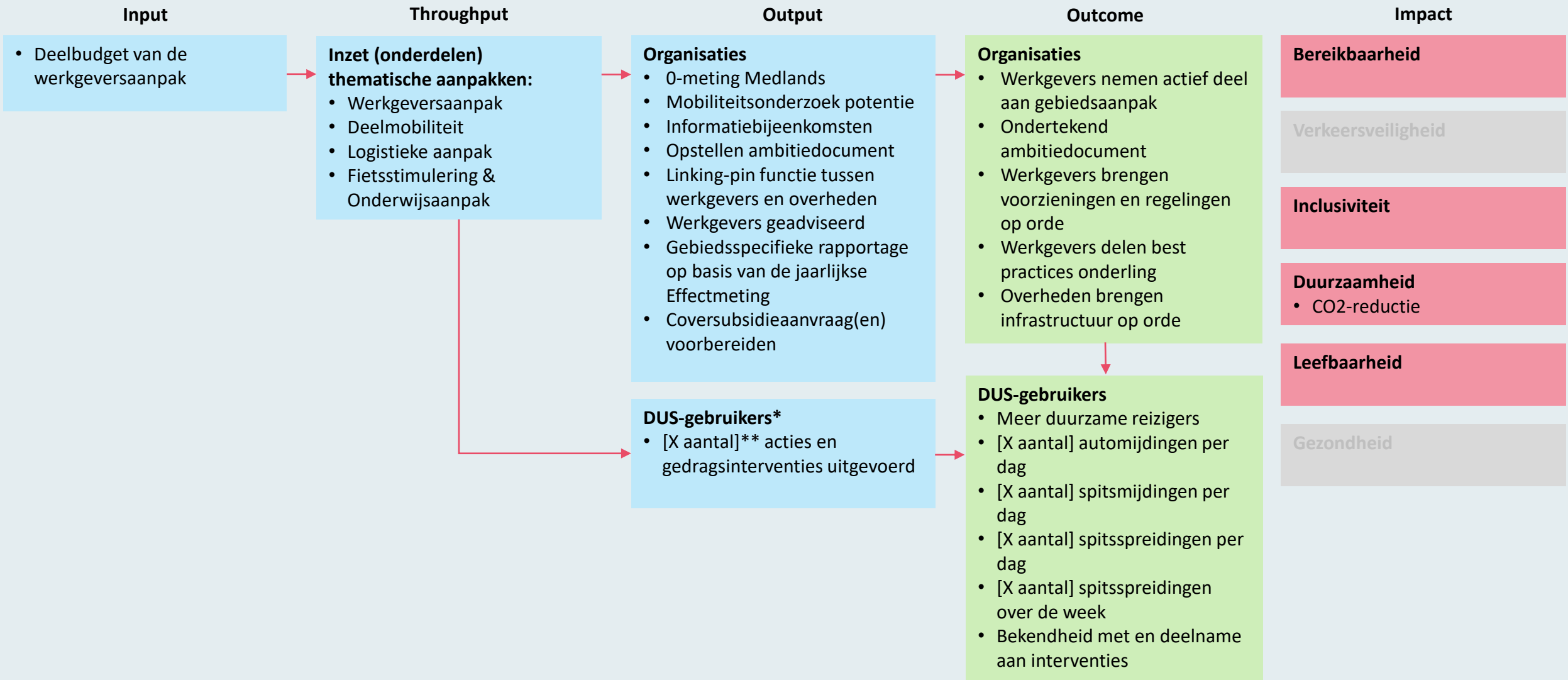
Opgave/Scope Door de economische groei (uitbreiding van vooral bedrijventerreinen Avantis en Trilandis alsook van bedrijventerreinen in de nabije omgeving met een sterke relatie met de BPL) – in combinatie met de aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg (N300, BPL) op het verkeersplein met de N281 en het niet doorgaan van de B258n (Richterich-Kerkrade) – is de verkeersafwikkeling in de directe omgeving van de bedrijventerreinen Avantis en Trilandis de laatste jaren onder druk komen te staan. De ambitie van de gemeente Heerlen, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat is om het autogebruik door werknemers tijdens de spits met 25% te verminderen. De uiteindelijke realistische doelstelling zal moeten blijken uit de gebiedsgerichte werkgeversaanpak. Bij de modelberekeningen voor de infrastructurele maatregelen wordt deze 25% reductie vooralsnog als uitgangspunt genomen. Met betrekking tot inframaatregelen wordt niet alleen aandacht besteed aan de infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer. Gemeente Heerlen zal de komende jaren ook sterk investeren in het verbeteren van het fietsroutenetwerk, met name de aanleg van fietsbruggen als missing link tussen Avantis en Trilandis en het verbeteren van een veilige en comfortabele fietsroute tussen Heerlen-noord en Heerlen-zuid als onderdeel van de doorfietsroute Sittard-Avantis.

Stand van zaken en planning

- Plan van aanpak is opgesteld voor 2025 met een doorkijk naar 2026 en verder. Inmiddels is het plan van aanpak besproken met de kopgroep Medlands Parkstad, het bestuur van Trilandis en in het bestuurlijk overleg. Het bestuur van Avantis is per mail geïnformeerd. Vanwege het grensoverstijgend karakter van Avantis is er hieromtrent een samenwerking tussen ZLB en Clever Mobil (Aken) opgericht.
- De beoogde roll-out ziet er als volgt uit:
 - 0-meting bij de Medlands-bedrijven (= 4 grote medtech-bedrijven), mogelijk uitgebreid met een vijfde bedrijf
 - Kick-off bijeenkomst voor de werkgevers op Avantis-Trilandis om – met behulp van de resultaten van de 0-meting bij Medlands-bedrijven – draagvlak te verkrijgen voor deelname aan het mobiliteitsonderzoek
 - Mobiliteitsonderzoek om het huidige en potentiële woon-werkverkeer van de medewerkers en de arbeidsvoorwaarden en mobiliteitsvoorzieningen van de deelnemende werkgevers in kaart te brengen.
 - Analyse van de opgehaalde data t.b.v. advies en definiëren van kansrijke projecten.
 - Presenteren uitkomsten tijdens een terugkoppelbijeenkomst voor de werkgevers.
 - Ondersteunen van individuele werkgevers bij het aanpassen van hun mobiliteitsbeleid op basis van de uitkomsten.
 - Inzet op no-regret maatregelen zoals fietsstimulering, stimuleren hybride werken etc.
 - Uitrollen van de kansrijke projecten en maatregelen → Bij voldoende animo van de werkgevers, intentie om de besturen van Avantis en Trilandis (en evt. omliggende bedrijventerreinen als Dentgenbach en De Beitel) te ondersteunen bij het indienen van een COVER-subsidieaanvraag ter financiering van kansrijke mobiliteitsmaatregelen gericht op het verduurzamen van het woon-werkverkeer en dienstreizen.
 - Start mobiliteitsonderzoek staat gepland op dinsdag 4 november 2025. Kick-off bijeenkomst staat gepland op 20 januari 2026

Activiteiten 2026

- Kick-off bijeenkomst voor de werkgevers op Avantis-Trilandis
- We informeren de werkgevers d.m.v. een terugkoppelbijeenkomst over de resultaten van de gebiedsbrede mobiliteitsscan en delen welke kansrijke projecten gezamenlijk kunnen worden opgepakt
- We stellen een ambitiedocument op en laten dit ondertekenen om de gezamenlijke ambitie formeel te omarmen.
- De kansrijke projecten werken we nader uit waarbij we indien mogelijk een coversubsidieaanvraag schrijven in samenwerking met de parkbesturen
- Opstarten van de uitvoering van kansrijke projecten i.s.m. parkbestuur en gemeente (ook als er geen subsidie mogelijk is of wordt toegekend).
- Voor nieuwe convenantpartners maken we een bedrijfsspecifieke uitsplitsing van de resultaten van de Mobiliteitsscan op basis waarvan de werkgever zijn eigen mobiliteitsbeleid, al dan niet met onze ondersteuning, kan vormen of kan aan te kunnen scherpen. We kunnen ondersteunen door het begeleiden van interne workshops en we kunnen een werknemer opleiden tot mobiliteitsmanager door middel van onze training.
- We adviseren werkgevers welke arbeidsvoorwaarden en voorzieningen ze kunnen aanpassen om duurzame mobiliteit te stimuleren.
- We fungeren als linking-pin tussen werkgevers en overheden, waarbij we actief informeren over de bijv. toezeggingen t.a.v. infrastructurele en civiele werken, in afstemming met de betreffende wegbeheerder over te verwachten hinder.
- We houden evaluatiegesprekken met werkgevers over de inzet van materialen, acties en activiteiten.
- We maken een gebieds specifieke rapportage op basis van de jaarlijkse effectmeting, aangevuld met gegevens vanuit monitoring en evaluatie.
- Houden van periodieke terugkoppelingen naar de opdrachtgevers (Heerlen, PSL, PL)
- Met communicatie zorgen we er ook voor dat:
 - Alle werkgevers op het desbetreffende bedrijventerrein worden geïnformeerd en enthousiast gemaakt, via communicatie richting de werkgevers zelf en/of in samenwerking met de opdrachtgevers (gemeente, parkmanagement, BIZ). Er wordt hierbij ingespeeld op de lokale problematiek, vraagstukken en concrete ervaringsverhalen en er worden koppelkansen gezocht met hinder door infrastructurele (lokale) ingrepen.
 - Ondersteuning bij de campagnematige inzet van de no-regret maatregelen onder de werknemers.
 - Samen met de opdrachtgevers wordt gecommuniceerd over behaalde resultaten en succesverhalen, richting werkgevers, werknemers, inwoners, gemeentebestuur en indien van toepassing de media.
 - Opdrachtgevers actief een podium krijgen richting de media, zodat hun rol en inzet zichtbaar worden.



* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

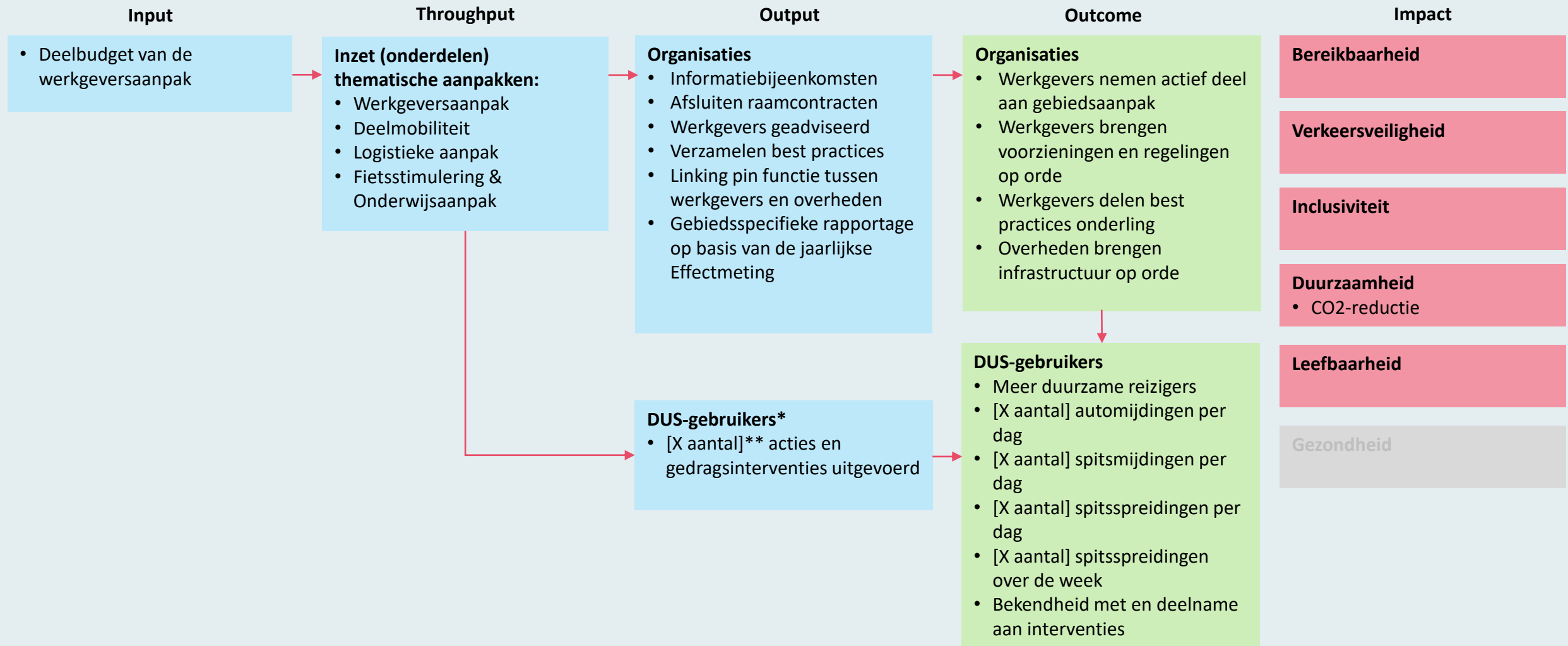
Opgave/Scope Mobiliteit is een thema dat met regelmaat op de agenda staat bij de werkgevers op Aviation Valley. Dit in combinatie met de potentie op het gebied van gedragsverandering maakt dat de gemeente Beek en de biz Aviation Valley op een gezamenlijke mobiliteitsaanpak inzetten. De gezamenlijke mobiliteitsaanpak Aviation Valley beoogt de modal split van het woon-werkverkeer structureel te verduurzamen door een verschuiving naar duurzamere vervoersmiddelen zoals de fiets, e-bike, carpool en een last-mile oplossing vanaf station Beek naar Aviation Valley. Dit draagt bij aan een lagere CO2-uitstoot, betere bereikbaarheid en aantrekkelijk werkgeverschap.

Stand van zaken en planning:

- In oktober 2024 vond een kick-off bijeenkomst voor de werkgevers op Aviation Valley plaats.
- Naar aanleiding daarvan is een mobiliteitsonderzoek van het woon-werkverkeer van de medewerkers van de deelnemende werkgevers uitgevoerd.
- De uitkomsten daarvan werden in december tijdens een terugkoppelbijeenkomst aan de werkgevers gepresenteerd.
- Vervolgens werd door de biz Aviation Valley bij RVO een COVER-subsidieaanvraag ingediend ter financiering van kansrijke mobiliteitsmaatregelen gericht op het verduurzamen van het woon-werkverkeer en dienstreizen. Inmiddels heeft RVO besloten € 200.000,- subsidie toe te kennen.
- De uitvoering van het projectplan neemt 24 maanden in beslag. De focus hierbij ligt op fietsstimulering, carpool en de last-mile oplossing.
- Uitvoering gestart, contractpartners worden tijdens Kick-off bijeenkomst op 27 januari 2026 aan de werkgevers gepresenteerd.

Activiteiten 2026

- De coversubsidie is toegekend en vervolgens is de uitvoering van het projectplan van 24 maanden van start gegaan:
 - Informeren en enthousiasmeren van alle werkgevers op het desbetreffende bedrijventerrein door communicatie-inzet rechtstreeks naar de werkgevers en/of in samenwerking met de opdrachtgevers (parkmanagement/biz/gemeente).
 - Instellen van een projectteam en thematische projectgroepen.
 - Opstellen programma van eisen.
 - Opvragen van offertes.
 - Afsluiten van één of meerdere raamcontracten.
 - De gemeente (en eventueel ook de provincie) brengt eventuele ontbrekende schakels in de infrastructuur in de openbare ruimte op orde.
 - In samenwerking met de opdrachtnemers ontwikkelen van communicatiemiddelen gericht op het werven van werkgevers (B2B) en het werven van medewerkers (B2C) om van de aangeboden mobiliteitsoplossingen gebruik te maken.
 - Inzetten activaties en gedragsinterventies rondom het thema fietsstimulering.
 - Succesverhalen en resultaten van werkgevers én medewerkers zichtbaar maken en delen om andere werkgevers en medewerkers enthousiast te maken.
 - Monitoring en evaluatie van de gebiedsgerichte aanpak en de specifieke mobiliteitsmaatregelen.
- We leveren communicatiematerialen aan om direct aan de slag te kunnen met No-regret'-maatregelen zoals fietsstimulering en hybridewerken. Communicatie zorgt er mede voor dat medewerkers de maatregelen kennen, begrijpen en gemotiveerd raken om ze te gebruiken.
- We adviseren werkgevers welke arbeidsvoorwaarden en voorzieningen ze kunnen aanpassen om duurzame mobiliteit te stimuleren.
- We fungeren als linking-pin tussen werkgevers en overheden, waarbij we actief informeren over de bijv. toezeggingen t.a.v. infrastructurele en civiele werken, in afstemming met betreffende wegbeheerder of over te verwachten hinder.
- We verzamelen en delen van best practices via de verschillende kanalen. Communicatie zorgt ervoor dat het format ook andere werkgevers aanspreekt.
- We houden evaluatiegesprekken met werkgevers over de inzet van materialen, acties en activaties.
- We maken een gebiedsspecifieke rapportage op basis van de jaarlijkse effectmeting, aangevuld met gegevens vanuit monitoring en evaluatie.
- We zijn constant bezig met het optimaliseren en aanscherpen van de aanpak zodat we steeds meer werkgevers te betrekken bij de mobiliteitsaanpak.
- Samen met de opdrachtgevers wordt gecommuniceerd over behaalde resultaten en succesverhalen, richting werkgevers, werknemers, inwoners, gemeentebestuur en indien van toepassing de media.
- Opdrachtgevers actief een podium krijgen richting de media, zodat hun rol en inzet zichtbaar worden.



* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

Opgave/Scope

Randwyck Maastricht-Zuid heeft nog vrije ontwikkelruimte die de komende jaren zal worden ingevuld, in combinatie met toenemende druk op de bestaande infrastructuur (afrit 55 - Maastricht-Zuid en afrit 56 - Gronsveld). Voor de komende tijd gaan investeringen in zowel het opwaarderen van de infrastructuur als slimme mobiliteit hand in hand.

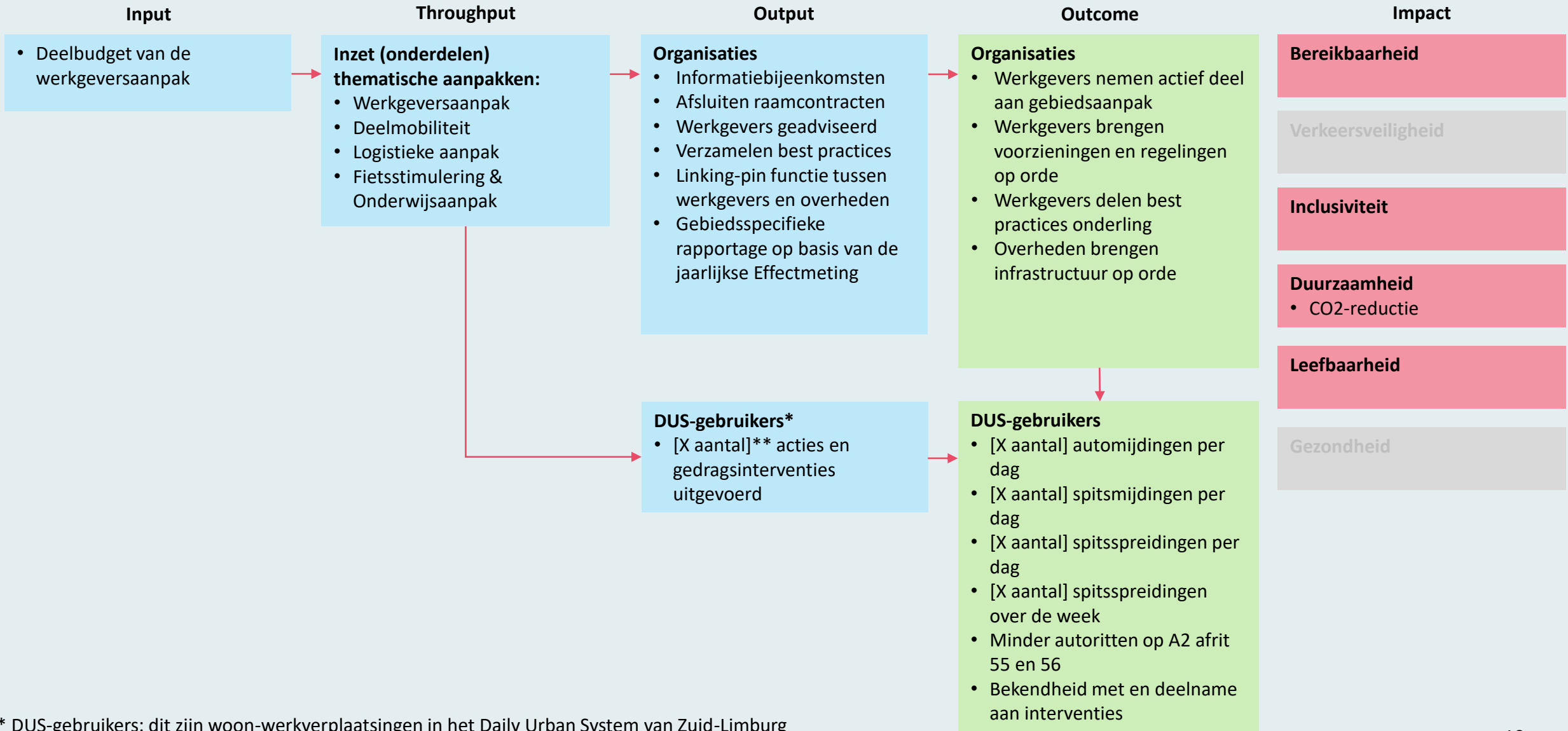
De ambitie van de gemeente Maastricht is om het capaciteitstekort op afrit 55 en 56 zo veel mogelijk op te vangen door middel van een gezamenlijke mobiliteitsaanpak met de werkgevers. Hiermee wil de gemeente een terugslag op de A2/N2 voorkomen, zodanig dat om de veiligheid in de tunnel te waarborgen er maatregelen worden genomen, waardoor er ook aan de noordzijde van de tunnel congestie ontstaat. Samen met Rijkswaterstaat bekijkt de gemeente Maastricht wat een structurele aanpak van dit knelpunt kan zijn. De oplossing is complex en kostbaar en niet op korte termijn te realiseren. Door in te zetten op mijden en spreiden in combinatie met anders reizen, kan de bestaande capaciteit optimaal worden benut.

Stand van zaken en planning

- Afgelopen april vond een kick-off bijeenkomst voor de werkgevers op Randwyck Maastricht-Zuid plaats.
- Naar aanleiding daarvan is een mobiliteitsonderzoek van het woon-werkverkeer van de medewerkers van de deelnemende werkgevers uitgevoerd.
- De uitkomsten daarvan zijn op 4 september tijdens een terugkoppelbijeenkomst aan de werkgevers gepresenteerd
- En 12 september met bestuurders van gemeente en SIM.
- Bij voldoende animo van de werkgevers, intentie om SIM Randwyck te ondersteunen bij het indienen van een COVER-subsidieaanvraag ter financiering van kansrijke mobiliteitsmaatregelen gericht op het verduurzamen van het woon-werkverkeer en dienstreizen.
- Inmiddels een drietal COVER-subsidieaanvragen door de SOR Randwyck ingediend. Uitsluitsel over toekenning waarschijnlijk voor de feestdagen.

Activiteiten 2026

- Ontwikkeling en uitwerking van kansrijke projecten in o.a. Coversubsidieaanvraag in samenwerking met parkmanagement (deadline 1 oktober 2025)
- We stellen een ambitiesdocument op en laten dit ondertekenen om de gezamenlijke ambitie formeel te omarmen.
- Opstarten van de uitvoering van kansrijke projecten i.s.m. parkmanagement en gemeente (ook als er geen subsidie mogelijk is of wordt toegekend).
- Voor nieuwe convenantpartners maken we een bedrijfsspecifieke uitsplitsing van de resultaten van de Mobiliteitscan op basis waarvan de werkgever zijn eigen mobiliteitsbeleid, al dan niet met onze ondersteuning, kan vormen of kan aan te kunnen scherpen. We kunnen ondersteunen door het begeleiden van interne workshops en we kunnen een werknemer opleiden tot mobiliteitsmanager door middel van onze training.
- We adviseren werkgevers welke arbeidsvoorwaarden en voorzieningen ze kunnen aanpassen om duurzame mobiliteit te stimuleren.
- We fungeren als linking-pin tussen werkgevers en overheden, waarbij we actief informeren over de bijv. toezeggingen t.a.v. infrastructurele en civiele werken, in afstemming met de betreffende wegbeheerder of over te verwachten hinder.
- We houden evaluatiegesprekken met werkgevers over de inzet van materialen, acties en activiteiten.
- We maken een gebiedsspecifieke rapportage op basis van de jaarlijkse effectmeting, aangevuld met gegevens vanuit monitoring en evaluatie.
- Met communicatie zorgen we er ook voor dat:
 - Alle werkgevers op het desbetreffende bedrijventerrein worden geïnformeerd en enthousiast gemaakt, via gerichte communicatie richting de werkgevers zelf en/of in samenwerking met de opdrachtgevers (gemeente, parkmanagement, BIZ). Er wordt hierbij ingespeeld op de lokale problematiek, vraagstukken en concrete ervaringsverhalen en er worden koppelkansen gezocht met hinder door infrastructurele (lokale) ingrepen.
 - Ondersteuning bij de campagnematige inzet van de no-regret maatregelen onder de werknemers.
 - Samen met de opdrachtgevers wordt gecommuniceerd over behaalde resultaten en succesverhalen, richting werkgevers, werknemers, inwoners, gemeentebestuur en indien van toepassing de media.
 - Opdrachtgevers actief een podium krijgen richting de media, zodat hun rol en inzet zichtbaar worden.



* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

Opgave/Scope

Kantorenpark Sittard ligt binnen het verstedelijkingsgebied Sittard Centraal. Vanuit de verstedelijkingsambities van Limburg Centraal wordt hier de komende jaren (tot 2040) ingezet op sociaal-economische versterking via economie en werk, woningbouw, verbetering van de directe leefomgeving en duurzame verstedelijking. Op de korte termijn (2025-2027) is het thema mobiliteit en fysieke bereikbaarheid een urgent thema voor het Kantorenpark vanwege de werkzaamheden aan de A2 (vanaf Q2 2025) en de werkzaamheden aan de centrumring Sittard (Parklaan, Wilhelminastraat en Engelenkampstraat). Daarnaast is de parkeerdruk in het gebied hoog.

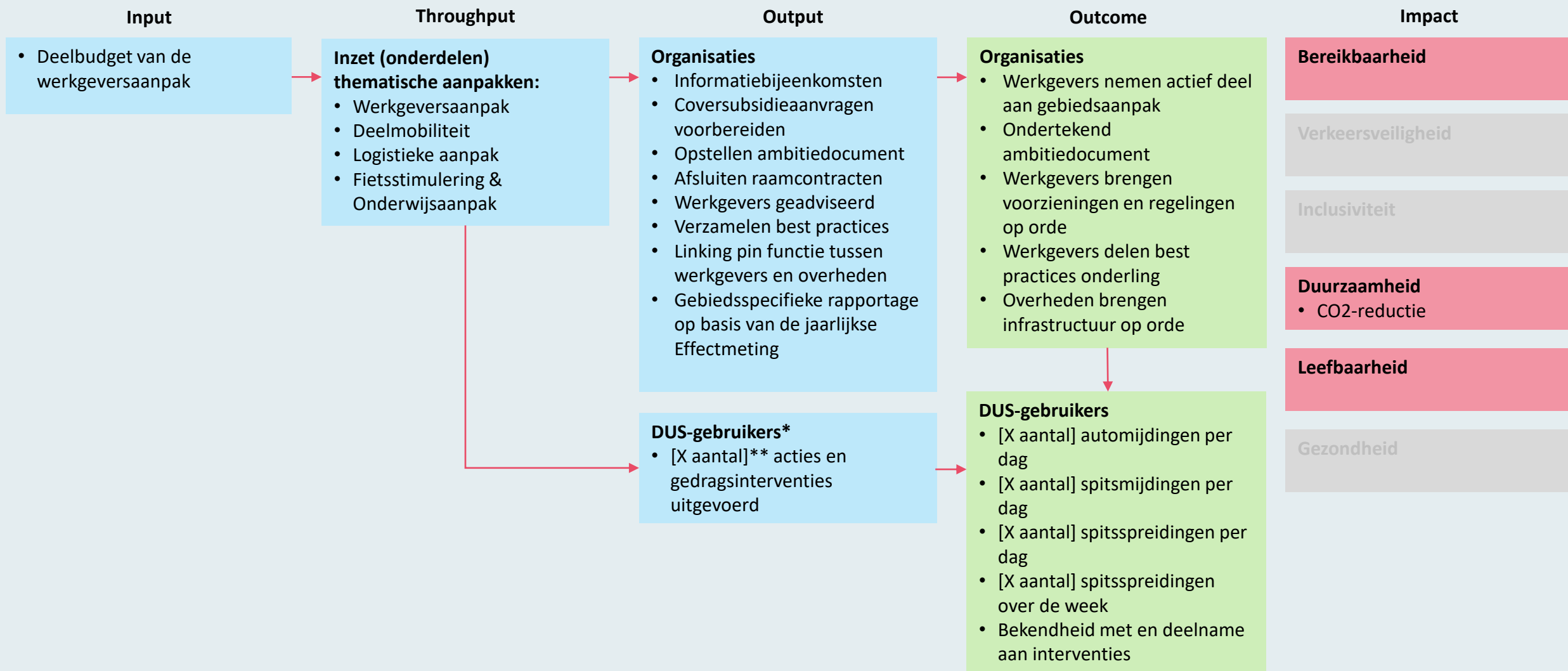
Tijdens deze langjarige werkzaamheden dient het centrum van Sittard en het Kantorenpark goed bereikbaar en toegankelijk te blijven. Om deze bereikbaarheid op de korte termijn te borgen wordt ingezet op een gezamenlijke mobiliteitsaanpak voor het Kantorenpark. Maar ook om de bereikbaarheid van het gebied naar de toekomst toe te borgen. Hiervoor zetten we in op een nauwe samenwerking met werkgevers, ondernemers en parkmanagement Compound Group.

Stand van zaken en planning

- Op 11 september 2025 vond een kick-off bijeenkomst voor de werkgevers op en rondom Kantorenpark Sittard plaats. Om bij werkgevers urgentie te creëren en draagvlak te verkrijgen voor deelname aan het mobiliteitsonderzoek. Tijdens deze bijeenkomst zijn presentaties gegeven over de werkzaamheden aan de A2 en de centrumring Sittard.
- Mobiliteitsonderzoek van het woon-werkverkeer van de medewerkers van de deelnemende werkgevers.
- Presenteren uitkomsten tijdens een terugkoppelbijeenkomst voor de werkgevers.
- Bij voldoende animo van de werkgevers, intentie om Compound Group te ondersteunen bij het indienen van een COVER-subsidieaanvraag ter financiering van kansrijke mobiliteitsmaatregelen gericht op het verduurzamen van het woon-werkverkeer en dienstreizen.
- Tot nu toe slechts zeven reacties ontvangen om aan mobiliteitsonderzoek deel te nemen.

Activiteiten 2026

- Terugkoppel-bijeenkomst over gebiedsbrede mobiliteitsscan t.b.v. het bepalen van kansrijke projecten die gezamenlijk kunnen worden opgepakt
- Ontwikkeling en uitwerking van kansrijke projecten in o.a. Coversubsidieaanvraag in samenwerking met parkmanagement
- We stellen een ambitiedocument op en laten dit ondertekenen om de gezamenlijke ambitie formeel te omarmen.
- Opstarten van de uitvoering van kansrijke projecten i.s.m. parkmanagement Compound Group en gemeente (ook als er geen subsidie mogelijk is of wordt toegekend).
- Voor nieuwe convenantpartners maken we een bedrijfsspecifieke uitsplitsing van de resultaten van de Mobiliteitsscan op basis waarvan de werkgever zijn eigen mobiliteitsbeleid, al dan niet met onze ondersteuning, kan vormen of kan aan te kunnen scherpen. We kunnen ondersteunen door het begeleiden van interne workshops en we kunnen een werknemer opleiden tot mobiliteitsmanager door middel van onze training.
- We adviseren werkgevers welke arbeidsvoorwaarden en voorzieningen ze kunnen aanpassen om duurzame mobiliteit te stimuleren.
- We fungeren als linking-pin tussen werkgevers en overheden, waarbij we actief informeren over de bijv. toezeggingen t.a.v. infrastructurele en civiele werken, in afstemming met betreffende wegbeheerder of over te verwachten hinder.
- We houden evaluatiegesprekken met werkgevers over de inzet van materialen, acties en activiteiten.
- We maken een gebiedsspecifieke rapportage op basis van de jaarlijkse effectmeting, aangevuld met gegevens vanuit monitoring en evaluatie.
- Met communicatie zorgen we er ook voor dat:
 - Alle werkgevers op het desbetreffende bedrijventerrein worden geïnformeerd en enthousiast gemaakt, via gerichte communicatie richting de werkgevers zelf en/of in samenwerking met de opdrachtgevers (gemeente, parkmanagement, BIZ). Er wordt hierbij ingespeeld op de lokale problematiek, vraagstukken en concrete ervaringsverhalen en er worden koppelkansen gezocht met hinder door infrastructurele (lokale) ingrepen.
 - Ondersteuning bij de campagnematige inzet van de no-regret maatregelen onder de werknemers.
 - Samen met de opdrachtgevers wordt gecommuniceerd over behaalde resultaten en succesverhalen, richting werkgevers, werknemers, inwoners, gemeentebestuur en indien van toepassing de media.
 - Opdrachtgevers actief een podium krijgen richting de media, zodat hun rol en inzet zichtbaar worden.



* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

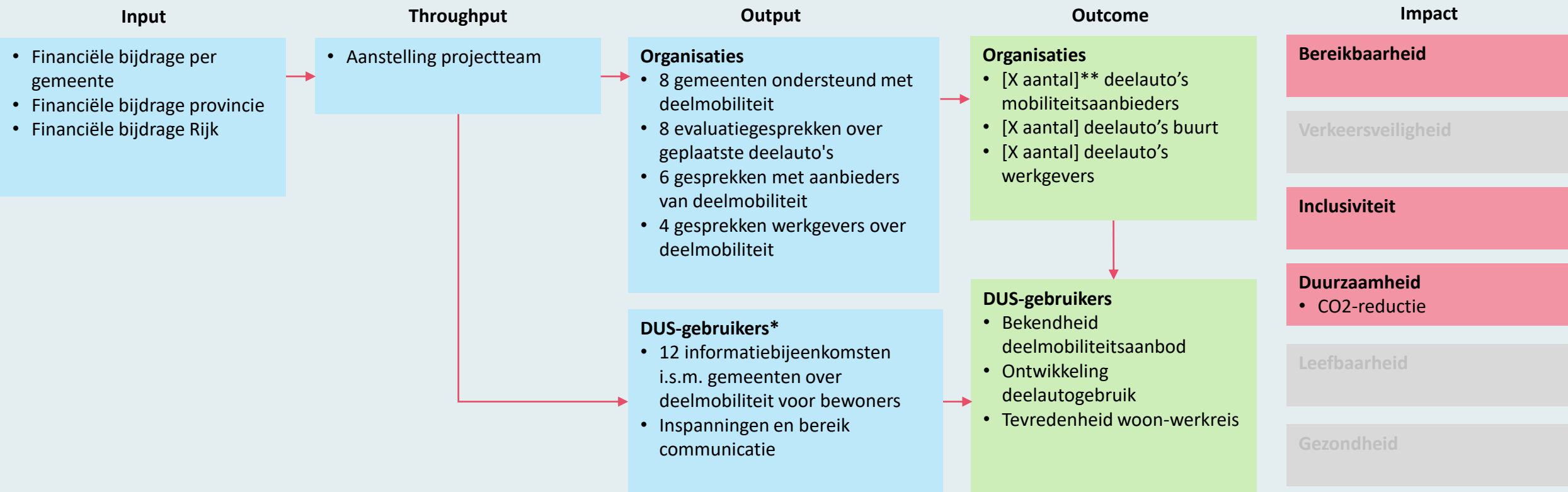
** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

Opgave/Scope

De markt voor deelmobiliteit bevindt zich nog in een ontwikkelfase: met name in grotere steden stijgt het gebruik en het aanbod, maar in regio's zoals Zuid-Limburg is het nog niet breed ingeburgerd. Daarnaast is deelmobiliteit onder inwoners en reizigers vaak nog onbekend. Dit maakt deelmobiliteit voor overheden een uitdagend beleidsterrein. Met het project Deelmobiliteit worden gemeenten in de regio ondersteund bij het aanjagen en implementeren van deelmobiliteit. Door een regionaal eenduidige werkwijze en een centraal contactpunt kunnen we aanbieders stimuleren in de regio voertuigen te plaatsen. We ondersteunen gemeenten met een regionaal aanspreekpunt (loket) voor uiteenlopende vragen over deelmobiliteit en de implementatie hiervan. Verder zetten we in op bewustwording van deelmobiliteit onder bezoekers en inwoners van Zuid-Limburg als alternatief voor de eigen (tweede) auto en als verbindende schakel in ketenreizen.

Activiteiten 2026

- Loket deelmobiliteit:
 - Enerzijds betreft dit het ondersteunen van gemeenten, bedrijven, gebruikers bij uiteenlopende vragen over deelmobiliteit en de implementatie van deelmobiliteit op straat.
 - Anderzijds vormt het een contactpunt voor aanbieders van deelmobiliteit, zodat de regio spoedig kan acteren op ontwikkelingen in de markt.
 - Het actief ophalen en delen van voorbeelden van deelmobiliteit in de regio met de gemeenten
 - Deelmobiliteit als onderdeel van de programmacommunicatie om de zichtbaarheid bij stakeholders te vergroten.
- Uitrol en evaluatie deelauto's:
 - We hebben in samenwerking met marktpartijen veel extra deelauto's bij kunnen plaatsen in de Limburgse gemeenten, deze samenwerking met marktpartijen blijven we voortzetten. Ook de evaluatie en monitoring van de bestaande locaties wordt hierbij betrokken.
- Deelauto's in de buurt/kleine kernen stimuleren (mede ten aanzien van inclusieve mobiliteit)
 - Bewonersaanpak om, op basis van concrete vraag, deelauto's te plaatsen en aanbod deelmobiliteit samen te brengen.
- Communicatiecampagne:
 - We vergroten middels communicatie de bekendheid van nieuw en bestaand aanbod onder reizigers en inwoners.
 - Gebruik van bestaand aanbod aanjagen.
 - Samen met stakeholders onderzoeken we hoe we met doelgroepgerichte campagnes het gebruik van deelmobiliteit kunnen stimuleren.
 - Op maakdebeweging.nl geven we uitleg hoe forenzen gebruik kunnen maken van deelmobiliteit en welke aanbieders er zijn én vermelden we ervaringsverhalen van Zuid-Limburgers die al gebruik maken van deelmobiliteit. Op de live plattegrond worden locaties van deelfietsen en deelauto's weergegeven.
- Werkgeversdeelauto's
 - Bedrijfsvoertuigen beschikbaar stellen als deelauto buiten kantooruren (eventueel in combinatie met deelauto in de wijk)
- Deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling ;
 - Het toepassen van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen waardoor lagere parkeernormen gehanteerd kunnen worden en de ruimte beter benut wordt.
- Adviserende rol voor deelmobiliteit binnen de werkgeversaanpak en de gebiedsgerichte aanpak:
 - Bestaande deelauto's die de afgelopen jaren zijn uitgerold in de regio beschikbaar stellen voor werknemers via de werkgeversaanpak en adviseren bij de gebiedsgerichte aanpak over het beschikbaar stellen van deelmobiliteit en gebruik maken van bestaande deelmobiliteit.
- Ondersteunen bij uitrol van mobiliteitshubs:
 - Gemeente ondersteunen bij de uitrol van mobiliteitshubs conform de landelijke richtlijn voor deelmobiliteitshubs.



Nog onbekend of er middelen komen vanuit Rijksprogramma Spitsspreiden en mijden – als hier aanvullende doelstellingen uit volgen moet het project hierop herijkt worden.

* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

Onderdeel	Begroot (excl. BTW)
Capacitaire inzet*	€ 58.393
Stimulering & bewustwordingsmaatregelen*	€ 21.607
Basiscommunicatie	€ 5.000
Monitoring & Evaluatie	€ 5.000
Programmasturing	€ 10.000
Totaal (excl. BTW 21%)	€ 100.000

* De verdeling van middelen tussen capacitaire inzet en stimulerings & bewustwordingsmaatregelen kan aan wijzigingen onderhevig zijn door onvoorziene omstandigheden.

Opgave/Scope

Binnen de logistieke aanpak wordt in samenwerking met (logistieke) bedrijven gewerkt aan efficiëntere en schonere logistiek. Logistiek makelaars en experts inspireren, enthousiasmeren en adviseren aangesloten ondernemers over modal shift naar spoor en water en het verminderen van de gereden kilometers. Dit moet leiden tot meer leefbare steden, robuustere vervoerscorridors en een meer betrouwbare supply chain. Tot de doelgroep behoren bedrijven die rijden met zwaar vracht- en of bestelverkeer in Limburg, maar ook bedrijven die lading verzenden of ontvangen met zware vrachtwagens. De nadruk ligt op modal shift vanwege de bijdrage aan de bereikbaarheid.

Activiteiten 2026

- Inzet logistiek makelaars;
- Beheer en uitbouw (bestaand) netwerk met logistieke partners om aan de slag te gaan met duurzame mobiliteit;
- Informatiebijeenkomsten voor logistieke partners met als doel kennis delen over diverse mogelijkheden in duurzame logistiek, elektrificatie wagenpark tot inzet van binnenvaart en spoor en van subsidies om te verduurzamen tot digitalisering.
- Online en offline communicatie voor logistieke partners, waarbij ervaringen en ontwikkelingen bij bedrijven worden gedeeld;
- Adviseren en begeleiden van het proces met betrekking tot modal Shift van weg naar water of rail door het bundelen van container ladingen op het spoor of op schepen via joint corridors en projecten rond bulkgoederen over water of over rail.
- Kennis en kunde delen met de bedrijven met betrekking tot emissieloze voertuigen, laadinfra, efficiëntie en modal shift. Specifiek voor advies over laadinfra wordt het bedrijf doorverwezen naar de laadgidsen die via de NAL zijn aangetrokken;
- Regelmatige evaluatie van de aanpak en (provinciale) afstemming met de opdrachtgever(s) om tijdig bij te sturen.

Input

- Financiële bijdrage per gemeente
- Financiële bijdrage provincie
- Financiële bijdrage Rijk

Throughput

- Aanstelling projectteam

Output

- Organisaties**
- 165 partners in netwerk van warme contacten
 - 100 organisaties waarmee de logistiek makelaar in gesprek is geweest
 - 50 organisaties geadviseerd over duurzame en slimme logistiek
 - 6 informatiebijeenkomsten
 - Logistiekbereikbaar.nl, LinkedIn, nieuwsbrief

Outcome

- Organisaties**
- Modal shift van weg naar spoor of water
 - Verschoning wagenpark
 - deelname aan RAL aanpak bedrijventerreinen
 - Efficiëntere logistiek
 - [X aantal]* Automijdingen/dag
 - Vrachtkilometers bespaard
 - Aantal bedrijven dat hun bedrijfsvoering hebben aangepast

Impact

Bereikbaarheid

Verkeersveiligheid

Inclusiviteit

Duurzaamheid

- CO2-reductie

Leefbaarheid

Gezondheid

Nog onbekend of er middelen komen vanuit Rijksprogramma Spits spreiden en mijden – als hier aanvullende doelstellingen uit volgen moet het project hierop herijkt worden.

Onderdeel	Begroot (excl. BTW)
Capacitaire inzet*	€ 126.411
Stimulering & bewustwordingsmaatregelen*	€ 18.589
Basiscommunicatie	€ 25.000
Monitoring & Evaluatie	€ 10.000
Programmasturing	€ 20.000
Totaal (excl. BTW 21%)	€ 200.000

* De verdeling van middelen tussen capacitaire inzet en stimulerings & bewustwordingsmaatregelen kan aan wijzigingen onderhevig zijn door onvoorziene omstandigheden.

Fietsstimulering & Onderwijsaanpak

Draagt bij aan (ambitie): Bereikbaarheid | Verkeersveiligheid | Duurzaamheid | Leefbaarheid | Gezondheid

Bestuurlijk OG: Bestuurlijk RMO

Ambtelijk OG: Managersoverleg

Ambtelijk ON: Programmteam

Uitvoerende partij: Uitvoeringsorganisatie ZLB

In samenwerking met: Gemeenten, uitvoeringsorganisaties

Midden en Noord Limburg en werkgevers

Opgave/Scope

Fietsen is een middel dat ingezet wordt om diverse doelen te bereiken. We willen dat steeds meer mensen de fiets pakken en dat er in totaal meer kilometers worden gefietst, want dat is gezond, het neemt minder ruimte in waardoor er prettige omgeving ontstaat. Dit draagt tevens bij aan verbeteren van de bereikbaarheid o.a. door spitsmijdingen. Binnen het project Fietsstimulering wordt gewerkt aan de stimulering van het dagelijks fietsgebruik bij de utilitaire fietser.

Doelgroepen:

1. Forenzen via de werkgeversaanpak (werkgevers en gebiedsaanpak)
2. Forenzen via MKB bedrijven (light variant via posifiets.nl)
3. Forenzen (inwoners) via een publieke aanpak (ZLB kanalen en gemeentelijke kanalen)
4. Forenzen (inwoners) met basisschoolgaande kinderen
5. Studenten (MBO en HBO - Limburg breed)

Monitoring en effectmeting Fiets:

Binnen fietsstimulering meten we de bekendheid van de communicatie- en gedragscampagne en/of men vaker is gaan fietsen. Dit doen we middels de jaarlijkse Effectmeting Werkgeversaanpak, Campagne-effectmeting Publieke aanpak, Effectmeting Campagne basisschoolaanpak en Campagne-effect meting Onderwijsaanpak. Daarnaast meten we de effecten van de sociale media kanalen op bereik, bewustwording en engagement. In de afgelopen jaren zijn we in staat om een trendlijn vast te stellen binnen ZLB en per RMO-gebied. In 2026 is er meer aandacht voor het communiceren van de resultaten.

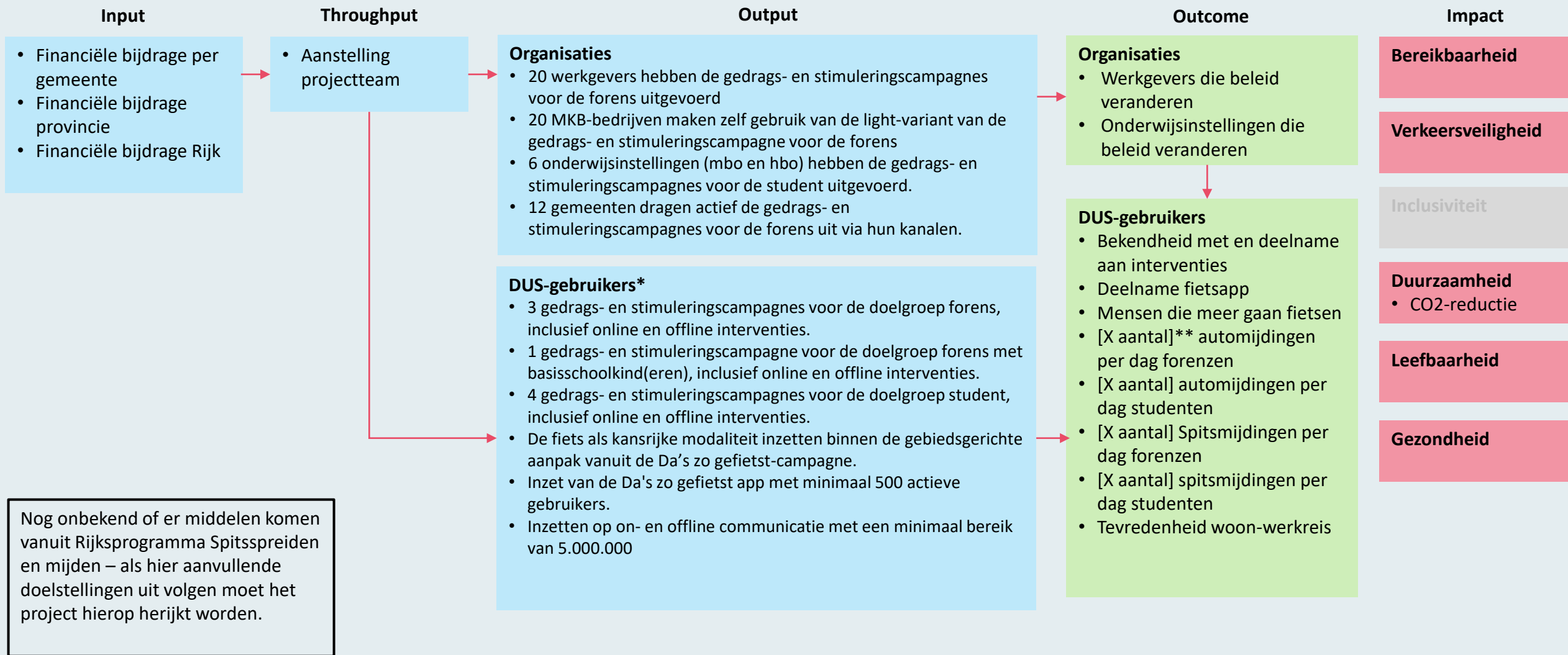
Activiteiten 2026

- Onderzoeken mogelijkheid voor het inzetten van probeeracties.
- Het inzetten van de app "kort ritje da's zo gefietst" waarmee we fietsen stimuleren.
- Inzetten maatregelen/acties ten behoeve van het stimuleren van de doorfietsroutes/regionaal fietsnetwerk.
- Communicatie – en gedragscampagnes vormen de kern van de aanpak met focus op woon-werk en woon-school/studie (geen winkel, recreatie en sport)
 - Doelgroep 1* en 3* (via WGA en Publiek) - 'Da's zo gefietst' > Fiets naar je Werk (feb-juni), Fiets je Fris (aug – okt), Weer en Wind Bikkel (okt-dec) en liften mee op landelijke campagne 'Da's zo gefietst' (voor- en najaar)
 - Doelgroep 2* (via Publiek) – afgeleide van communicatie- en gedragscampagne van de campagne voor doelgroep 1 en 3, ontsluiten via posifiets.nl
 - Doelgroep 4** (via Publiek/ ROVL/ scholen) – 'Kort ritje naar school? Da's zo gefietst' start vanaf schooljaar 26/27
 - Doelgroep 5*** (via Publiek en onderwijsinstellingen) - 'Ga toch fietsen' start vanaf studiejaar 26/27
- Hinderaanpak A2 Vonderen–Kerensheide – Fietsstimuleringsaanpak sluit hierop aan om het regionale netwerk te ontlasten
- Public Relations – basis verstevigen en verder door ontwikkelen (interne en externe relaties)
- Alle uitingen vallen onder het label #posifiets (vaker fietsen, veilig fietsen, veilig stallen).
- Integrale samenwerking binnen de doelgroepenaanpakken werkgeversaanpak, hinderaanpak (programma Spreiden en Mijden), deelmobiliteit en verduurzamingsopgave en basiscommunicatie;
- Inzet projectleiders fiets. Deze werken nauw samen met de mobiliteitsmakelaars;
- Ondersteunen Limburgse werkgevers bij ontwikkelen beleid of actieplannen gericht op fietsstimulering (meer forenzen op de fiets);
- Inzetten van stimuleringsmaatregelen bij de gebiedsgerichte aanpak ten behoeve van het multimodaal bereikbaar houden/krijgen van bedrijventerreinen;
- Onderhouden posifiets.nl, regelmatig terugkoppeling activiteiten in algemene nieuwsbrief.

* Fietsapp 'Da's zo gefietst' wordt in eerste instantie ingezet bij doelgroep 1, 2 en 3

** Onderzoeken samenwerking met ROVL en Landelijk Team Fiets ministerie I&W

*** Aanpak evalueren en mogelijke samenwerking met project Autoloze Generatie (aanvullend uitgevoerd door ZLB voor gemeente Maastricht) onderzoeken



* DUS-gebruikers: dit zijn woon-werkverplaatsingen in het Daily Urban System van Zuid-Limburg

** [X aantal]: de aantallen worden in de loop van 2026 ingevuld op het moment dat de doelstelling daarvoor concreet genoeg is

Onderdeel	Begroot (excl. BTW)
Capacitaire inzet*	€ 333.557
Stimulering & bewustwordingsmaatregelen*	€ 246.443
Basiscommunicatie	€ 100.000
Monitoring & Evaluatie	€ 40.000
Programmasturing	€ 80.000
Totaal (excl. BTW 21%)	€ 800.000

* De verdeling van middelen tussen capacitaire inzet en stimulerings & bewustwordingsmaatregelen kan aan wijzigingen onderhevig zijn door onvoorziene omstandigheden.



Uitvoering

Onderzoek

Strategie

Gezamenlijk Limburgs programma

Verkeersmodel-verkeersmeetnet | Ongeval en snelheidsdata |
Gedragscampagnes verkeersveiligheid | Verkeersactieve school |
Doelgroepaanpak verkeersveiligheid 18+ 2025-2028 | Doortrappen |
Afstemming evenementen en wegwerkzaamheden | NAL |
Digitalisering overheden

Verkeersmodel-verkeersmeetnet

Draagt bij aan (ambitie): Bereikbaarheid | Verkeersveiligheid | Duurzaamheid | Leefbaarheid

Bestuurlijk OG: Gedeputeerde Mobiliteit
Ambtelijk OG: Clustermanager Mobiliteit
Ambtelijk ON: Beleidsmedewerker Mobiliteit
Uitvoerende partij: Haskoning (verkeersmodel), ARS Traffic & Transport Technology (meetnet gemotoriseerd wegverkeer en fiets), Connection Systems (metingen vervoer gevaarlijke stoffen)
In samenwerking met: NDW voor het verkeersmeetnet

Resultaat (outcome)

- Tellingen c.q. berekening van het gebruik van het mobiliteitsnetwerk in Limburg
- Hulpinstrument om inzicht te krijgen in verkeerseffecten van bepaalde ontwikkelingen of maatregelen

Opgave/Scope

Om de mogelijke gevolgen van allerlei mobiliteits-, infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen inschatten voor de bereikbaarheid en het milieu hebben de Provincie Limburg en gemeenten in Limburg een gezamenlijk verkeersmodel. De eerste versie van het verkeersmodel is in 2022 in gebruik genomen, eind 2025 wordt de oplevering van de eerste actualisatie verwacht. In 2026 zal de gegevensverzameling lopen voor de tweede actualisatie. Daarnaast beschikt de Provincie Limburg via NDW over het verkeersmeetnet, bestaande uit inwinning van tellingen voor gemotoriseerd wegverkeer, fiets en vervoer gevaarlijke stoffen. Gemeenten konden gebruik maken van de contracten voor gemotoriseerd wegverkeer en fiets, Maastricht en Sittard-Geleen maken hier gebruik van.

Activiteiten 2026

- Gezamenlijke gegevensverzameling en uitvoering van de tweede actualisatie van het verkeersmodel Limburg
- Gezamenlijke evaluatie en afweging vervolg samenwerking verkeersmodel Limburg (al dan niet verlengen, nieuwe aanbesteding, etc.)
- Gezamenlijke verkenning collectieve inwinning verkeersgegevens, hiertoe vindt in 2025 een sessie plaats met de gemeenten om behoeften te peilen

NB: Met ingang van juli 2026 wordt vrachtwagenheffing ingevoerd. Dit zal verwerkt moeten worden in het verkeersmeetnet en de monitoring.

Financiering

Gemeenten hebben mogelijkheid om eigen telpunten af te nemen.

Meetnet (provincie) € 315.053 incl. btw
Financiering verkeersmodel (per jaar):

Gemeenten	€ 40.062
Provincie	€ 74.329
Totaal Zuid Limburg	€ 114.391

Resultaat (outcome)

- Statistieken van de Limburgse gemeente (lokaal en regionaal)
- Ongevalsebeeld t.b.v. analyses
- Snelheidsbeeld t.b.v. analyses

Opgave/Scope

Iedere Zuid-Limburgse gemeente heeft een VIA abonnement op Statistiek (historische ongevallendatabase), Signaal Ongevallen met de actuele ongevallendata en op Signaal Snelheden. Door dit met z'n allen te doen krijgt iedere gemeente een regionale korting. Hiernaast neemt de provincie Limburg de module Signaal ongevallen voor iedereen af. In overleg met VIA is er ook een provinciale korting beschikbaar als alle Limburgse gemeenten deelnemen.

Activiteiten 2026

- Gezamenlijke aanbesteding van VIA-STAT
- Uitvoeren van verkeersongevallen analyses en V 85 % analyses.
- Inventarisatie welke data nodig is om te sturen op verkeersveiligheid en welke data gemeenten in de toekomst willen gebruiken en ontwikkelen

Financiering

Signaal ongevallen:

- € 23.576 (provincie)

Statistiek ongevallen en snelheden:

- € 52.064 (16 zuid Limburgse gemeenten)

Gedragscampagnes verkeersveiligheid

Draagt bij aan (ambitie): Verkeersveiligheid

Resultaat (outcome)

- Minimaal 5 jaarlijkse campagnes

Opgave/Scope

Om een zo breed mogelijke groep burgers bewust te maken van hun gedrag in het verkeer voeren we gezamenlijk met andere overheden, politie, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven landelijke verkeerscampagnes uit.

Het is de bedoeling dat mensen die zich nu goed gedragen in het verkeer, dat ook blijven doen. En dat mensen die zich onveilig gedragen in het verkeer op hun gedrag gewezen worden. En dan natuurlijk hun gedrag verbeteren. Gedrag van mensen veranderen is heel moeilijk en vraagt veel tijd en aandacht – en de juiste benadering. Maar ook het behouden van goed gedrag vergt veel inspanning. De verkeersveiligheidscampagnes herinneren mensen eraan wat het goede gedrag is (de norm) en door middel van handhaving bestraft de politie ongewenst gedrag. De jaarlijkse campagnes zijn Bob (Carnaval en Zomer), MONO (voorjaar en najaar), Snelheid, E-bikes 'T kan hard gaan, fietshelmstimulering en fietsverlichting.

Activiteiten 2026

- Opstellen Limburgse campagnekalender;
- Communicatie naar Limburgse partners over de verkeersveiligheidscampagne middels website, campagne-info en kwartaalbladen;
- Onderhouden website;
- On- en offline uitdragen landelijke campagnes;
- Inkopen materialen voor de campagnes zoals abri's, posters, radio- en tv zendtijd, busreclame en overige;
- Contactpersoon voor opslag en distributie van materialen incl. verzorgen opdrachten voor verzending;
- Ontwikkelen (in overleg met communicatie) jaarlijkse Bob carnavalscampagne met bijbehorende communicatiemiddelen;
- Afstemmen met landelijke contactpersonen en overige overheden;
- Deelnemen in landelijke werkgroep campagnekalender;
- Initiëren en faciliteren ondersteunende acties bij campagnes zoals fietsverlichting en fietshelmstimulering.

Financiering

Provincie	Financiering, ontwikkeling en verspreiding
Gemeenten	uitdragen van de campagnes via eigen communicatiekanalen en verspreiden van de posters

Resultaat (outcome)

- 90 % van de Limburgse basis en voortgezet onderwijs scholen zijn Verkeersactieve school

Opgave/Scope

Provincie Limburg en de gemeenten in Limburg willen de verkeersveiligheid gezamenlijk verbeteren. Om de kwetsbare en onervaren deelnemers te stimuleren zich veilig in het verkeer te gedragen is de aanpak Verkeersactieve school ontwikkeld. Aan leerlingen in het (speciaal) basisonderwijs, voortgezet onderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs wordt verkeerseducatie aangeboden. Een Verkeersactieve school is een school die in alle groepen/leerjaren aandacht besteedt aan praktische verkeerseducatie en oog heeft voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes. Met het brede aanbod aan educatieprojecten in kunnen scholen aandacht besteden aan volgende thema's : Afleiding in het verkeer, Alcohol en drugs, Fietsveiligheid, Grote voertuigen (dode hoek), Openbaar vervoer, Schoolroute, Verkeersgedrag en Verkeerskennis.

Kernpunten van de samenwerking zijn:

- Gemeenten en Provincie stimuleren verkeersveilig gedrag door scholen in Limburg kwalitatieve verkeerseducatieprojecten aan te bieden.
- Structurele verkeerseducatie wordt geborgd in (alle) groepen van het basisonderwijs en klassen van het voortgezet onderwijs.
- Meer monitoringsdata over het bereik en effect van verkeerseducatieprojecten doordat gemeenten en Provincie via een digitale omgeving de inzet van projecten en financiën per school kunnen inzien.
- Centrale inkoop levert financiële schaalvoordelen op.
- Gemeenten en Provincie betalen een vast bedrag per inwoner die ten goede komt aan alle leerlingen die naar het basis- en voortgezet onderwijs gaan en woonachtig zijn in de betreffende gemeente

Activiteiten 2026

- Inzetten van adviseurs Verkeersactieve school;
- Opbouwen, beheren en uitbouwen van (bestaand) netwerk van Verkeersactieve scholen;
- Het voeren van schoolgesprekken met Verkeersactieve scholen;
- Twee keer per jaar organiseren van gemeentelijke/regionale netwerkbijeenkomsten voor de Verkeersactieve scholen en gemeenten/ regio's;
- Centrale inkoop van verkeerseducatieprojecten – en materialen;
- Contractbeheer;
- Communicatie voor scholen en gemeenten waaronder de website, nieuwsbrieven, campagneinfo en kwartaalbladen
- Onderhouden, beheren en uitbouwen portal Verkeersactieve school;
- Monitoren en analyseren data Verkeersactieve school;
- Jaarlijkse bestuurlijke rapportage;
- Volgen landelijke trends en ontwikkelingen.

Financiering

Gemeenten	€300.145
Provincie	€396.191
Rijk	n.v.t.
Partij xxx	n.v.t.
Totaal	€696.336

Doelgroepaanpak verkeersveiligheid 18+ 2025-2028

Draagt bij aan (ambitie): Verkeersveiligheid

Resultaat (outcome)

- 20 interventies voor afleiding in het verkeer
- 20 interventies voor rijden onder invloed van alcohol en/of drugs
- 5 interventies voor snelheid

Opgave/Scope

In de provincie Limburg vinden nog steeds veel verkeersongevallen plaats. Deze ongevallen hebben een grote impact op de samenleving, op de betrokkenen en hun naasten. Het is daarom van groot belang om de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is het daarom belangrijk om, naast infrastructurele aanpassingen, in te zetten op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie. Er is een gezamenlijke Limburgse aanpak ontwikkeld voor de doelgroep van 18 jaar en ouder. De Doelgroepaanpak Verkeersveiligheid richt zich op vier thema's: afleiding in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en kwetsbare oudere verkeersdeelnemers op de fiets.

Kernpunten van de samenwerking zijn:

- Regio's/ gemeenten en Provincie stimuleren verkeersveilig gedrag bij de doelgroepen jongeren (18-24 jaar), volwassenen (25-59 jaar) en ouderen (60 jaar en ouder) door deze doelgroepen kwalitatieve gedragsinterventies aan te bieden op de gezamenlijk geselecteerde thema's afleiding in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, kwetsbare ouderen op de (elektrische) fiets en snelheid.
- Inspanningsverplichting voor gemeenten/ regio's en Provincie om de integrale samenwerking op te zoeken met aanpalende beleidsvelden zoals gezondheid, welzijn, openbare veiligheid en vergunningen (zoals voor horeca en festivals) en met andere partners zoals sportverenigingen, GGD.
- Efficiënter inzetten van kennis en capaciteit door een centrale (aansturende) rol bij de Provincie (ROVL) neer te leggen.
- Centrale inkoop levert financiële schaalvoordelen op.
- Meer monitoringsdata over het bereik en effect van gedragsinterventies bij de doelgroepen door het inbouwen van voor- en nametingen.
- Gemeenten en Provincie spreken een te betalen vast bedrag per jaar af voor de periode 2024-2027 die ten goede komt aan de Doelgroepaanpak Verkeersveiligheid.
- Interventies voor het thema kwetsbare oudere verkeersdeelnemers op de (elektrische) fiets worden uitgezonderd van dit budget. Voor dit thema kunnen de gemeenten t/m 2027 gebruik maken van de 'Nadere subsidieregels Doortrappen Limburg'.

Activiteiten 2026

- Uitvoeren van monitoring gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid door metingen in 2026, 2027 en 2028;
- Aansturen en beheren contracten met uitvoerders;
- Opstellen lijst met mogelijke locaties/ evenementen in samenwerking met gemeenten en provincie;
- In samenwerking met gemeenten benaderen van organisatoren van evenementen ed. om uitvoeringen van interventies in te plannen;
- Uitvoeren van interventies;
- Evalueren en monitoren interventies;
- Jaarlijks bestuurlijke rapportage opstellen;
- Op basis van toolkit communicatie zorg dragen voor on- en offline communicatie in samenwerking met organisatoren en gemeenten;
- Uitvoering geven aan Doortrappen-subsidieregeling;
- Invullen rol van provinciale kwartiermaker Doortrappen.

Financiering

Gemeenten	€66.032
Provincie	€66.032
Rijk	n.v.t.
Partij xxx	n.v.t.
Totaal (€)	€132.064

Resultaat (outcome)

In iedere gemeente de verschillende interventies aanbieden, dus minimaal 16 sessies/interventies in Zuid Limburg

Het programma is geslaagd als:

1. er voldoende bereidheid is op deelname aan de bijeenkomsten deelnemers door het programma weer óf meer gaan fietsen;
2. inwoners met fiets(hulp)vragen zich gehoord en/of geholpen voelen;
3. inwoners zich zekerder gaan voelen op de fiets/in het verkeer, fitter worden en/of veiliger gaan fietsen.

Opgave/Scope

In de provincie Limburg vinden nog steeds veel verkeersongevallen plaats. Deze ongevallen hebben een grote impact op de samenleving, op de betrokkenen en hun naasten. Het is daarom van groot belang om de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is het daarom belangrijk om, naast infrastructurele aanpassingen, in te zetten op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie. Er is een gezamenlijke Limburgse aanpak ontwikkeld voor de doelgroep van 18 jaar en ouder. De Doelgroepenaanpak Verkeersveiligheid richt zich op vier thema's: afleiding in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en kwetsbare oudere verkeersdeelnemers op de fiets.

Voor interventies voor het thema kwetsbare oudere verkeersdeelnemer op de fiets kunnen de gemeenten t/m 2027 gebruik maken van de 'Nadere subsidieregels Doortrappen Limburg'

Ouderen fietsen graag. Tegelijkertijd zijn ze in het verkeer kwetsbaar en/of worden ze op enig moment onzeker op de fiets, c.q. in het verkeer. Met een toenemende vergrijzing in ons land krijgt dit onderwerp steeds meer aandacht. Ook het fietsbeleid van overheden verandert geleidelijk richting een meer lokale, integrale en preventieve/proactieve aanpak in de vorm van op de bewoners gerichte interventies. Doortrappen is een (landelijk) programma dat hierop inzet..

De primaire doelstelling is om senioren (weer) veilig en fit op de fiets te krijgen en/of te houden. Dit is nodig aangezien ouderen in het verkeer, met name met (e)bike kwetsbaar zijn in het verkeer. De risicoanalyses uitgevoerd door alle gemeenten in ZL bevestigen dat.

In subregioverband is vanaf 2023 inzet geweest op doortrappen (Maastricht-Heuvelland en Westelijke Mijnstreek). Veilig Verkeer Nederland (VVN), op onderdelen ondersteund door de Fietsersbond, hebben het programma inhoudelijk vormgegeven (praktijk, theorie, groepsfietsstocht en driewielontdekfietsstocht).

Voor 2026 is de wens om de inzet voor alle 16 gemeenten in ZL plaats te laten vinden. De verwachting is dat in de 16 verschillende gemeenten steeds een groep van 10 tot 30 ouderen belangstelling zal hebben voor deelname aan een fietsprogramma. De interventie bestaat in iedere gemeente uit 1 á 2 bijeenkomsten en kan desgewenst en waar nodig worden aangevuld met bijv. fietslessen voor (potentiële) deelnemers voor wie het vaste programma onvoldoende uitkomst biedt. Ook behoren het maken van een Doortrappen-route en/of het organiseren van enkele fietstochten tot de mogelijkheden.

Er is een nadrukkelijke relatie met de fietsstimuleringsaanpak ZL. Tevens is de inzet van doortrappen voor de oudere werknemer nog onontgonnen gebied en liggen daar kansen.

Activiteiten 2026

- Per gemeente theoriebijeenkomst (Opfriscursus fiets, VVN)
- Per gemeente praktijktraining (Stevig op de pedalen, VVN)
- Groepsfietsstocht (Fietsersbond)
- Driewielontdekfietsstocht (Fietsersbond)
- Netwerkfunctie/aanjagen (VVN i.c.m. ZLB)

Financiering

Gemeenten	max €5000,- per gemeente
Provincie	max €5000,- per gemeente
Rijk	n.v.t.
Partij xxx	n.v.t.
Totaal	max €10.000,- per gemeente

Afstemmen evenementen en wegwerkzaamheden

Draagt bij aan (ambitie): Bereikbaarheid | Verkeersveiligheid | Leefbaarheid

Bestuurlijk OG: Gedeputeerde Mobiliteit

Ambtelijk OG: Clustermanager wegbeheer

Ambtelijk ON: Voorzitter afstemoverleg

Uitvoerende partij: Prov. Limburg; gemeenten; hulpdiensten

In samenwerking met: Verschillende stakeholders

Resultaat (outcome)

- Optimale doorstroming met zo min mogelijk conflicten bij wegwerkzaamheden en evenementen.

Opgave/Scope

Goede afstemming van wegwegwerkzaamheden en evenementen tussen wegbeheerders en het adequaat informeren van elkaar en van andere stakeholders, waaronder weggebruikers, leidt tot een veilige en betrouwbare verkeersafwikkeling en daarmee een betere bereikbaarheid van Limburg.

De strategische afstemming vindt plaats in het Regieteamoverleg. Doel van dit overleg is strategische afstemming op het gebied van verkeersmanagement, nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement en langere termijn afstemming van wegwerkzaamheden. Dit overleg vindt vier keer per jaar plaats. De tactische afstemming vindt plaats in het Afstemoverleg. Doel van dit overleg is om samen met de stakeholders de werkzaamheden en evenementen af te stemmen ten behoeve van een optimaal gebruik van het totale wegennet. De Afstemoverleggen vinden ieder kwartaal plaats in zowel Noord- als in Zuid-Limburg (vier keer per jaar per regio).

Activiteiten

- Er moet samengewerkt worden aan wegbeheerderstaken. Zodat dit bijdraagt aan het bereikbaar houden van Limburg tijdens wegwerkzaamheden en evenementen (hinderaanpak)
- Gemeenten vullen Melvin waarin de wegwerkzaamheden en evenementen worden opgenomen
- Gemeenten nemen deel aan de afstemoverleggen en de regieteam overleggen.
- Indien nodig wordt door de deelnemers geëscaleerd naar bestuur om te komen tot een oplossing.
- Bij hinder zullen gemeenten uitvoeringsorganisaties inschakelen om de hinder zo veel mogelijk te beperken door het inzetten van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement.

Financiering

Inzet personeel provincie en gemeenten t.b.v. invullen melvin en aanwezig zijn bij overleggen

Kosten Melvin per jaar:

- Provincie Limburg: € 22.352 incl. btw
 - Rijkswaterstaat: € 22.000 incl. btw (indicatief)
- (NB: kosten nemen naar verwachting toe)

Resultaat (outcome)

Binnen 2 jaar:

- 150 Quicksanfases
- 90 Adviesfases

Opgave/Scope

Voor het jaar 2026 ligt de opdracht bij het (in nauwe samenwerking met het Rijk) concreet vormgeven van de publieke laadinfrastructuur voor de logistiek, waarbij een integrale benadering wordt gehanteerd én de locatieplanning wordt uitgewerkt tot concrete locaties of zoekgebieden, met heldere afspraken over de rolverdeling tussen betrokken partijen. Daarnaast wordt ingezet op het waarborgen van de collectieve aanpak door het opstellen en in de markt zetten van een opvolgende aanbesteding voor het aflopende Fase B1-contract. Ter ondersteuning van de gemeenten wordt, via het Expertisecentrum Laadinfrastructuur RAL Zuid ingezet op het verbreden en versterken van het gemeentelijke netwerk ten behoeve van een integrale uitvoering van het laadinfrastructuurbeleid voor verschillende modaliteiten. Tevens wordt, in samenwerking met Enexis en marktpartijen, slim en netbewust laden verder ontwikkeld en structureel opgenomen in alle relevante contracten. Tot slot wordt in gemeenten met een open marktmodel gestimuleerd en geagendeerd dat de NAL-standaarden voor publieke laadinfrastructuur actief worden toegepast en geïmplementeerd.

Activiteiten 2026

- Personenvervoer & Bestelvoertuigen
 - Basisnetwerk voor regulier laden dekkend te maken en verdichten van het publiek laadaanbod (op basis van laaddrukanalyses).
 - Implementeren van netbewust/slim laden als norm op publieke laadpunten.
 - Stimuleren van semi-publieke en private laadoplossingen.
 - Ondersteunen gemeenten via Expertisecentrum Laadinfrastructuur.
- Elektrische Vrachtvoertuigen / Logistiek
 - Uitbreiden van publiek toegankelijke (snel)laadinfrastructuur op basis van AFIR-verplichtingen.
 - Ontwikkelen van locatieplanning voor laadinfrastructuur en beleid in overleg met Rijk en gemeenten.
 - Bedrijventerreinenaanpak: bedrijven informeren, quickscans en maatwerkadviestrajecten uitvoeren ter voorbereiding op elektrificatie van wagenparken.
- Elektrisch Bouwmateriaal
 - Implementeren en uitdragen van de regionale aanpak voor laadinfrastructuur op bouwplaatsen.
 - Vergroten toegankelijkheid tot bestaande laadinfrastructuur voor bouwdoeleinden.
- Scheepvaart
 - Bijdragen aan landelijke en regionale ontwikkeling van laadinfrastructuur voor scheepvaart (walstroom, veerdiensten, pleziervaart).
 - Uitvoeren van een regionale aanpak gericht op laadinfrastructuur bij binnenhavens, veerdiensten en koppelkansen met andere modaliteiten.

Financiering

Gemeenten	€
Provincie	€
Rijk	€
Partij xxx	€
Totaal	€1,7 mln.

Resultaat (outcome)

Gemeenten zijn op de hoogte van de activiteiten van het regionaal datateam
Gemeenten werken samen in het regionaal data team

Opgave/Scope Landelijk wordt al vele jaren ingezet op het digitaliseren van mobiliteitsdata. Mede op basis van BO MIRT afspraken heeft de focus hierbij gelegen op het op orde brengen van de Data Top 15. Alle wegbeheerders in de provincie hebben hier werk in verzet, bijvoorbeeld door wegafsluitingen en maximumsnelheden in te voeren. Deze data worden ontsloten naar landelijke dataplatformen waar Service Providers (zoals TomTom, Google en ANWB) gebruik van maken. Op deze manier kunnen weggebruikers goed geïnformeerd op pad gaan. Digitalisering is, mede door Europese regelgeving, verworpen tot een structurele taak voor wegbeheerders, naast de verantwoordelijkheid voor een fysieke inrichting dragen zij nu ook zorg voor de digitale inrichting. Daarnaast ontstaan nieuwe informatiebehoeften en instrumenten die data vertalen naar informatie en kennis. De regio heeft de ambitie om op het gebied van digitalisering de samenwerking te organiseren binnen een Regionaal Data Team. Hiermee blijft regie bestaan op de digitaliseringsopgave. Binnen het RDT wordt samenwerking georganiseerd om databedreven werken in de regio te vergroten.

Activiteiten 2026

Hieronder zetten wij uiteen hoe het RDT Limburg wil fungeren als regionale spil op het gebied van de digitaliseringsopgave. We onderscheiden daarbij de volgende onderwerpen:

- Samenwerking voor de digitaliseringsopgave, Het RDT is dé plek waar de Provincie en Limburgse gemeenten elkaar ondersteunen en gezamenlijk datagedreven vragen en projecten op te pakken. Het op orde houden en brengen van de data (het digitaal wegbeheer) is een basis die nodig is om vanuit datagedreven werken hierop door te kunnen bouwen, en toe te kunnen passen. In het RDT doen de Provincie en gemeenten dit met elkaar, waarbij we kunnen putten uit elkaars ervaring en waarbij we de complexe opgave ook vanuit een gezamenlijke aanpak efficiënt kunnen uitvoeren. Het RDT stelt capaciteit ter beschikking om deze samenwerking te faciliteren.
- In 2026 wordt gewerkt aan het tot stand brengen van een structurele samenwerkingsovereenkomst waarin afspraken gemaakt worden.
- Kennisdeling en datagedreven werken stimuleren Om de digitaliseringsopgave in 2026 en daarna zo goed mogelijk voort te zetten is kennisdeling cruciaal. Alleen als de wegbeheerders op de hoogte zijn van Europese verplichtingen en landelijke ontwikkelingen kunnen zij daarnaar handelen. Veranderingen in dataplatformen kunnen bijvoorbeeld een verandering teweeg brengen in de dagelijkse praktijk. En voor de lange termijn kunnen nieuwe Europese verplichtingen invloed hebben op nu te maken keuzes. Niet iedere gemeente of ambtenaar is even goed op de hoogte van het werken met data en de ontwikkelingen die er spelen m.b.t. data. Ook nut en noodzaak van de digitaliseringsopgave is niet bij iedereen even duidelijk. Door kennis te delen worden nut en noodzaak duidelijker, zal data-gedreven werken bij de betrokkenen concreter worden en zal de urgentie om data op orde te houden groter worden. Het RDT ziet hierbij voor de regio een belangrijke rol om deze kennis te delen en in de regio te borgen. Naast het delen van kennis voorzien we tevens een aanpak door middel van use-cases (specifieke gebruikstoepassingen) waarbij de data daadwerkelijk gebruikt wordt. We voorzien drie manieren van kennisdeling vanuit het RDT Limburg:
 - Breed informeren over data-gedreven onderwerpen. Dit kan bijvoorbeeld door het delen van informatie via mobiliteitsbrede nieuwsbrieven (evt. vanuit mobiliteitsbrede informatie van de provincie). We stellen vanuit de samenwerking Zuid-Limburg een periodieke nieuwsbrief;
 - Het centraal beschikbaar stellen van de kennis- en achtergronddocumentatie. inrichten van een platform waar kennis centraal beschikbaar is en een permanente plek krijgt (bijv. Teamspagina);
 - Oprichting van een community met deelname van de actief betrokken gemeenten die hierbinnen hun ervaringen, use-cases en best practices met elkaar delen.
- Brugfunctie: concreet maken van de landelijke opgave Het RDT vervult de brugfunctie en vertaalt de landelijke (en/of Europese) afspraken naar regionale/lokale kansen en opgaven, die aansluiten bij de behoefte in onze regio. We maken de opgave concreet en maken daarmee duidelijk wat het betekent voor de werkzaamheden die binnen de gemeenten moeten worden uitgevoerd. Dit doen we aan de hand van het opstellen van een concrete planning en door het behandelen van use-cases en best practices die aangedragen worden door de deelnemende gemeenten.
- Vertegenwoordigen van regionale belangen in landelijke overleggen/beslissingen
- Het RDT is de schakel tussen landelijke afspraken en de bronhouders (wegbeheerders) die er daadwerkelijk mee aan de slag moeten. Op landelijk niveau komen vertegenwoordigers van de RDT's in Nederland bij elkaar en maken samen met het Rijk afspraken in het LDKO. Deze afspraken worden mede gestuurd vanuit de Europese verplichtingen die op ons afkomen. Het RDT Limburg vertegenwoordigt de belangen van de wegbeheerders van Zuid-Limburg en Noord & Midden Limburg.

Financiering

Totaal	€ PM
--------	------

Aanvullend programma



Uitvoering

Onderzoek

Strategie

- Hinderaanpak Slim reizen A2 Vonderen - Kerensheide
- Stimuleren veilig en goed stallen Maastricht
- Fietszonde Maastricht
- Stimuleren gebruik doorfietsroute
- Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar
- Veilig verkeersgedrag Groene Loper Maastricht
- Schone Lucht akkoord - Een autoloze Generatie
- ZES Maastricht
- Uitvoeringsplan Laadinfrastructuur Maastricht
- Gebiedsgericht aanpak verduurzaming bedrijventerreinen Maastricht
- Maastrichtse energie akkoorden
- Schone Lucht akkoord - Walstroom Maastricht
- Lokale Helden

Resultaat (outcome)

- ZLB heeft een doelstelling afgesproken met RWS zijnde;
- Tussen de 1.600 – 2.400 spitsmijdingen per werkdag in beide richtingen met betrekking tot de stationaire situatie.
- Daarnaast ook te ondersteunen bij de weekendafsluitingen om de hinder bij de weekendafsluitingen zoveel mogelijk te beperken, voornamelijk door middel van intensieve communicatie.

Begroting : PM nader te bepalen in Q1 op basis van herijking plan van aanpak.

Financiering

Gemeenten	€
Provincie	€
Rijk	€
Partij xxx	€
Totaal	€

Opgave/Scope

De A2 is een belangrijke (snelweg)verbinding tussen Zuid- en Midden-Limburg en de rest van het (buiten)land. Deze werkzaamheden zorgen daardoor voor hinder. Om deze hinder zoveel mogelijk te beperken, zet Rijkswaterstaat in op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, communicatie en reis- en routeinformatie. Hiervoor trekt RWS graag samen op met de regionale uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar. Er is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen RWS en ZLB om de hinder te beperken.

Minder Hinder-opgave A2 Het Vonderen Kerensheide

De Minder Hinder-opgave A2 is een prioriteit in het meerjarenprogramma. In de periode (augustus) 2025 t/m 2029 wordt de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide (hierna: A2VK) verbreed. De werkzaamheden bestaan (op hoofdlijnen) uit deze faseringen:

- De **stationaire situatie** (hoofd fasering) zal vanaf augustus 2025 4,5 jaar duren en geldt zowel tijdens werkdagen als in de weekenden. Tijdens deze fasering zijn er 2x3 (versmalde) rijstroken beschikbaar. De maximaal toegestane snelheid is 90 km/uur.
- **Zeven weekendafsluitingen** waarin de A2VK volledig (vierkant) is afgesloten tussen aansluiting Urmond en knooppunt Het Vonderen.
- Daarnaast zijn er **aanvullende afsluitingen**, zoals kortstondige of langdurige (nacht)afsluitingen op de autosnelweg en afsluitingen op lokale wegen.

Activiteiten 2026

- In het eerste kwartaal vindt er een herijking plaats van het plan van aanpak door de scope uitbreiding (zoals hierboven beschreven)
- Uitvoering maatregelenpakket in samenwerking met Midden-Limburg bereikbaar en indien nodig andere uitvoeringsorganisaties (zoals Brainport bereikbaar). Het maatregelenpakket bestaat o.a. uit:
 - Netwerkaanpakken; werkgeversaanpak, logistieke aanpak, bezoekersaanpak, inwonersaanpak
 - Communicatie en reis- en routeinformatie
 - Eventuele aanvullende mobiliteitsmaatregelen zoals ov-maatregelen en fietsacties.



Uitvoering



Onderzoek



Strategie

Onderzoekopgaven


Quick scan gebiedsaanpak toeristisch verkeer Heuvelland (incl. landbouwverkeer) | Concessie openbaar vervoer 2032 (incl. publieke mobiliteit) | Regionale aanpak 30 km/uur wegen | Grensoverstijgende verkeersstromen en mobiliteit in Zuid-Limburg | Visie op laadinfrastructuur en logistieke knooppunten

Primair zijn de wethouders van de gemeenten Vaals, Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten van mobiliteit en VTE bestuurlijk opdrachtgever voor deze quick scan (t/m stap 2). Bij stap 3 worden de commitmentpartners* betrokken. Dit zijn in ieder geval de drie gemeenteraden. Mogelijk worden ook andere partners betrokken. Bij stap 4 worden de consensuspartners** betrokken

* Commitmentpartners: partners die aan het eind hun handtekening zetten en die minimaal nodig/verantwoordelijk zijn voor de uitvoering.

** Consensuspartners: wordt in zijn belang wellicht geraakt door de uitvoering of heeft een belang in het traject en moet worden gehoord.

Stappen

- 
1. Verkennende gesprekken met wethouders van de drie kerngemeenten (Vaals, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten)
 2. Opstellen en bestuurlijk vaststellen opdracht voor strategische verkenning I
 3. Gesprekken met commitmentpartners* – de gemeenteraden
 - a. Gemeenteraden
 - b. Overig (bv. Visit Zuid-Limburg)
 4. Gesprekken met consensus** partners
 - a. Schilgemeenten: Valkenburg aan de Geul, Voerendaal, Simpelveld, Meerssen, Maastricht
 5. Opstellen en bestuurlijk vaststellen opdracht voor strategische verkenning II

Financiën

Voor fase A van het onderzoek zal BUAS trekker zijn met ambtelijke ondersteuning vanuit in ieder geval de gemeenten Vaals (mobiliteit) en Gulpen-Wittem (VTE).

BUAS heeft een werkbudget nodig van € 15.000. Ambtelijk is tussen Vaals en Gulpen-Wittem afgesproken dat mobiliteit en VTE de kosten verdelen. Verzoek aan het BRMO is om € 7.500 beschikbaar te stellen voor fase 1 van het onderzoek.

Quick scan gebiedsaanpak toeristisch recreatief verkeer Heuvelland (incl. landbouwverkeer)

Waarom dit onderzoek? Het Heuvelland is een uniek en geliefd landschap in Zuid-Limburg, bekend om zijn authenticiteit, bourgondische cultuur en kleinschaligheid. De regio trekt jaarlijks grote aantallen toeristen en recreanten, wat bijdraagt aan de economische vitaliteit, maar ook zorgt voor druk op leefbaarheid, verkeersveiligheid en het landschap. In de Visie Vrijetijdseconomie (2023) is het kader geschetst voor de aanpak van toeristisch en recreatief verkeer. In de afgelopen jaren zijn er diverse acties uitgevoerd om het hoofd te bieden aan deze (toenemende) druk. Vanuit de drie kerngemeenten voor zowel de sectoren vrijetijdseconomie én mobiliteit is er behoefte om te komen tot een gezamenlijk gedragen gebiedsaanpak. Uitgangspunt hierbij zijn de kaders uit de Visie Vrijetijdseconomie (2023) waarbij wordt ingezet op duurzame mobiliteit, spreiding van bezoekersstromen en verbetering van de leefbaarheid en veiligheid. Deze quick scan is de aanzet voor de gebiedsaanpak toeristisch recreatief verkeer Heuvelland. Dit onderzoek is aanvullend op de aanpak van Bocage en de pilot van BUAS.

Doelen van de gebiedsaanpak toeristisch recreatief verkeer (gebaseerd op eerdere fasen):

- Reguleren en sturen van bezoekersstromen (toeristisch en recreatief) om hotspots te ontlasten
- Stimuleren duurzame mobiliteit (OV, fiets, emissieloos vervoer)
- Verbeteren leefbaarheid bewoners (verminderen parkeerdruk, geluid- en geuroverlast)
- Verhogen verkeersveiligheid op drukke routes
- Behartigen belangen ondernemers zodat toeristen en recreanten kunnen blijven genieten van het landschap

Doelgroepen - In het gebied hebben we te maken met vijf doelgroepen:

1. Recreanten van buiten de regio (dagjesmensen, toeristen)
2. Bewoners van Zuid-Limburg die zelf recreëren in het Heuvelland
3. Verblijfsrecreanten (zoals gasten van campings, B&B's en hotels)
4. Bewoners van het Heuvelland
5. Ondernemers in het Heuvelland

Aanpak van de quick scan

- Analyse – Trekker BUAS met ambtelijke ondersteuning in ieder geval vanuit Vaals (mobiliteit) en Gulpen-Wittem (VTE) en afstemming met regiocoördinator WZL
 - a) Verkeersdata, verkeersstromen en toeristische cijfers
 - b) In beeld brengen potentiële (verkeers)maatregelen uit eerdere fases
 - c) Best practices uit andere regio's in beeld brengen op basis van onze doelen

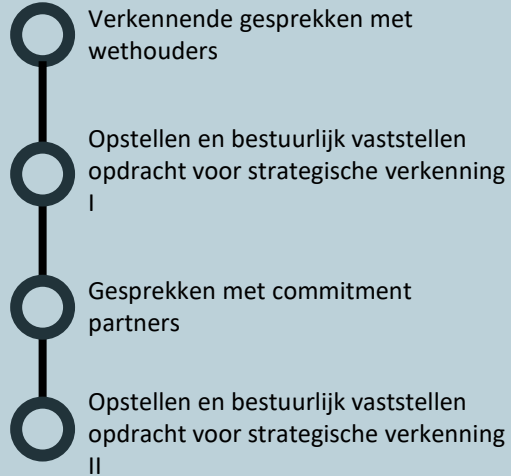
Resultaat: Lijst van mogelijke maatregelen die kunnen bijdragen aan het behalen van de gestelde doelen
- Impactanalyse
 - a) De effecten van concrete verkeersmaatregelen zoals afsluitingen, beperkingen etc. a.d.h.v. het verkeersmodel in beeld brengen.
 - b) Alle maatregelen toetsen aan de (1) (mate van) bijdrage aan de genoemde doelen en (2) in beeld brengen wat de effecten van deze maatregel zijn voor de verschillende doelgroepen

Resultaat: inzicht in kansrijke maatregelen die (in grote mate) bijdragen aan het bereiken van de gestelde doelen en die aansluiten bij de doelgroepen.
- Draagvlakcreatie: Creëren draagvlak bij de gemeenteraden van de drie kerngemeente

De uitkomst van de quick scan vormt de basis voor de volgende fase: opstellen gebiedsaanpak toeristisch recreatief verkeer (uitvoeringsprogramma).

Concessie openbaar vervoer 2032 (incl. publieke mobiliteit)

Stappen



Waarom dit onderzoek?

Eind 2031 start in Limburg een nieuwe concessie voor het regionale openbaar vervoer. Dat betekent dat de Provincie Limburg de komende jaren werkt aan het vaststellen van de uitgangspunten voor en het aanbesteden van een nieuwe ov-concessie.

Er spelen veel ontwikkelingen binnen het mobiliteitsveld en daarbuiten die raken aan de ontwikkeling van een nieuwe ov-concessie, denk hierbij aan de bereikbaarheid van voorzieningen, de potentie van deelmobiliteit, de koppeling van openbaar vervoer met actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en de ontwikkelingen rond publieke mobiliteit. Daarnaast is voor Zuid-Limburg de verbinding over de grens met de stedelijke gebieden van Hasselt, Luik en Aken een opgave.

De ontwikkeling van een nieuwe concessie biedt kansen om op al deze aspecten stappen te zetten in Zuid-Limburg. Gemeenten in Zuid-Limburg willen een constructieve bijdrage leveren aan het vormgeven van een collectief vervoerssysteem in de regio waar, naar verwachting, de ov-concessie een belangrijke drager van zal zijn. Hierbij werken we graag samen met de Provincie Limburg zodat deze wensen/dit beeld meegenomen kan worden in de (voorbereidingen op) de aanbesteding van de ov-concessie.

Gemeenten in Zuid-Limburg willen in samenwerking met de provincie actief bijdragen aan het vormgeven van een toekomstbestendig, inclusief en gebiedsgericht duurzaam mobiliteitssysteem. Binnen dit systeem zien gemeenten het openbaar vervoernetwerk als een belangrijke drager, in samenhang met actieve mobiliteit (o.a. als voor- en natransport), deelmobiliteit en ander publieke mobiliteit.

Doel

Met dit onderzoek willen we als gemeenten komen tot een gedeelde Zuid-Limburgse visie en strategisch kader voor het openbaar vervoer als bijdrage aan de provincie Limburg ten behoeve van de voorbereiding van de nieuwe ov-concessie.

In de onderzoeksopdracht brengen wij in beeld:

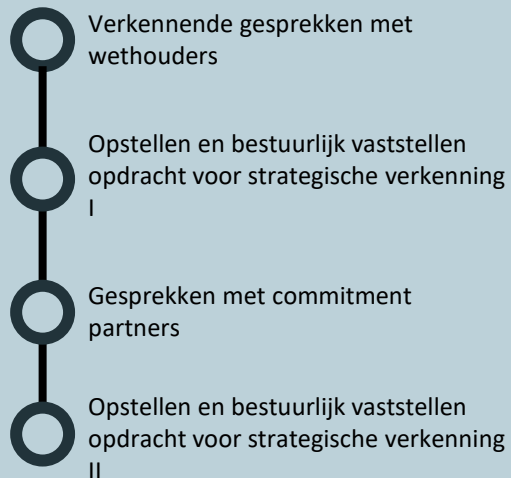
- Behoeften van de regio richting de nieuwe openbaar vervoerconcessie i.r.t. economische en maatschappelijke ontwikkelingen (vanuit het brede welvaarsperspectief)
- Het gaat hier om behoeften niet op het niveau van dienstregeling, maar om bredere vraagstukken waar het ov aan bij kan dragen. Specifiek maken van lijnen/haltes valt buiten scope van dit onderzoek.
- Een gedeeld beeld over de rol van openbaar vervoer binnen het Zuid-Limburgse mobiliteitssysteem (de juiste mobiliteit op de juiste plek).
- Welke rol speelt ov en deelmobiliteit binnen publieke mobiliteit? En hoe kunnen provincie en gemeenten publieke mobiliteit de komende jaren vormgeven en wat is daar aan beide kanten voor nodig? Waar geeft het reguliere ov geen antwoord op en hoe lossen we die opgaven op?
- Wat de regio (gemeenten) kan doen om bij te dragen aan goed en betrouwbaar ov dat veel gebruikt wordt en een belangrijke rol speelt binnen de leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgaven in de regio alsook de grensoverschrijdende verbondenheid van de regio.
- Hoe kan gemeentelijk beleid rond bereikbaarheid, maar ook ruimtelijke keuzes, infrastructuur en flankerend beleid in samenhang bijdragen aan goed en betrouwbaar ov. Denk hierbij aan knooppuntenbeleid, keuzes voor voorzieningenlocaties, parkeerbeleid, P&R, etc.

Resultaat

- Een door de 16 gemeenten gedragen Zuid-Limburgse visie op OV en publieke mobiliteit en waar de provincie Limburg actief betrokken is bij de totstandkoming.

Regionale aanpak 30 km/uur wegen

Stappen



Waarom dit onderzoek?

In 2023 heeft de Regio Zuid-Limburg gezamenlijk de nota “30 km/u, tenzij...” en het “Wensbeeld regionale categorisering wegen” opgesteld. Hiermee werd een eerste stap gezet naar een regionaal beleidskader dat gemeenten helpt om op een samenhangende manier vorm te geven aan het principe van “30 km/u, tenzij...”. De ambitie was om een inhoudelijke, onafhankelijke voorzet te maken voor het netwerk en de inrichting van wegen, die door de wegbeheerders kon worden gebruikt als startpunt voor verdere keuzes, besluitvorming en uitvoering.

Inmiddels zijn we enkele jaren verder. De nota “30 km/u tenzij...” is geactualiseerd en verschillende gemeenten hebben ervaring opgedaan met de toepassing van de nieuwe principes, onder andere via GOW30-pilots. In deze nieuwe onderzoeksopgave willen we allereerst evalueren wat er sinds het vorige onderzoek is gebeurd:

Wat is met de eerdere aanbevelingen en plannen gedaan?

Welke ervaringen hebben gemeenten opgedaan bij de invoering van GOW30?

Welke ontwerptechnische of uitvoeringsvraagstukken zijn daarbij naar voren gekomen?

Wat waren de effecten van de gekozen categorisering op thema’s als openbaar vervoer, handhaving en hulpdiensten.

Daarnaast willen we in dit onderzoek ook aandacht besteden aan thema’s die in het eerdere traject zijn blijven liggen, zoals de omgang met wegen op en rond bedrijventerreinen en willen we naast de GOW 30 ook de toepassing van de GOW 60 meenemen.

Op basis van deze evaluatie willen we vaststellen welke lessen we kunnen trekken uit de afgelopen jaren, en welke aanvullende stappen nodig zijn om de regionale uniformiteit in de categorisering en inrichting van wegen verder te versterken.

Grensoverstijgende verkeersstromen en mobiliteit in Zuid-Limburg

Verwacht eindresultaat

- o Volledig inzicht in de grensoverschrijdende verkeersstromen en stedelijke netwerken van Zuid-Limburg.
- o Analyse van belemmeringen en kansen voor betere integratie van vervoerssystemen.
- o Beleidsaanbevelingen voor een duurzame, grensoverstijgende mobiliteitsstrategie.

De resultaten leveren cruciale inzichten voor:

- o Regionale en nationale overheden (Provincie Limburg, Ministeries, Euregio Maas-Rijn);
- o Vervoersorganisaties en infrastructuurbeheerders (Arriva, NMBS, DB Regio, Rijkswaterstaat);
- o Europese samenwerkingstrajecten (TEN-T, Interreg).

Achtergrond & Doel

De regio Zuid-Limburg vormt, door haar strategische ligging in de Euregio Maas-Rijn, een belangrijk knooppunt van grensoverschrijdende mobiliteit tussen Nederland, België en Duitsland. Dagelijks vinden er duizenden grenspassages plaats voor werk, onderwijs, handel en recreatie. Deze grensoverschrijdende verkeersstromen zijn complex, beïnvloed door verschillende vervoerssystemen, nationale beleidskaders en infrastructuren. Ondanks open grenzen bestaan er nog altijd barrières die de efficiëntie en duurzaamheid van mobiliteit beperken. Dit onderzoek richt zich op het analyseren en verbeteren van grensoverschrijdende mobiliteit in Zuid-Limburg, met speciale aandacht voor de functionele relaties tussen urbane systemen en de invloed van grenzen op vervoer, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen in:

1. De aard, omvang en richting van de grensoverschrijdende verkeersstromen in Zuid-Limburg;
2. De invloed van grenzen en beleidsverschillen op mobiliteit, duurzaamheid en regionale samenwerking;
3. De mogelijkheden voor integratie van grensoverschrijdende vervoerssystemen (Daily Urban Systems) tussen Nederland, België en Duitsland.

Met de onderstaande gefaseerde aanpak ontstaat een solide basis voor duurzaam, geïntegreerd en grensoverstijgend mobiliteitsbeleid in Zuid-Limburg.

Fase 1 – Analyse van bestaande verkeersstromen en stedelijke agglomeraties

Doel van Fase 1: Een gedetailleerd beeld schetsen van de huidige grensoverschrijdende verkeersstromen en de stedelijke agglomeraties die deze mobiliteit structureren.

Onderzoeksvragen:

1. **Wat zijn de huidige grensoverstijgende verkeersstromen in Zuid-Limburg?**
 - Welke routes worden het meest gebruikt voor dagelijkse verplaatsingen tussen Nederland, België en Duitsland?
 - Wat is het aandeel van grensverkeer in het totale verkeer van de regio?
 - Welke vervoersmodaliteiten (auto, trein, bus, fiets) domineren deze stromen?
2. **Welke (internationale) Daily Urban Systems (DUS) zijn relevant voor de mobiliteit in Zuid-Limburg?**
 - Hoe verhouden de stedelijke agglomeraties Aken–Parkstad, Maastricht–Luik, en Westelijke Mijnstreek–Belgische grens zich tot grensoverschrijdende mobiliteit?
 - Waar overlappen hun verkeersstromen en functionele relaties?

Aanpak Fase 1

- Kwantitatieve analyse: verkeers- en mobiliteitsdata (NDW, CBS, Euregio Maas-Rijn, Interreg-rapporten).
- GIS-analyse: visualisatie van grensstromen en pendelroutes.
- Ruimtelijke vergelijking: identificatie van functionele stedelijke regio's (Daily Urban Systems).

Resultaat Fase 1: Een kwantitatief en ruimtelijk onderbouwd overzicht van de belangrijkste grensoverschrijdende verkeersstromen en de stedelijke netwerken die deze dragen.

Grensoverstijgende verkeersstromen en mobiliteit in Zuid-Limburg

Verwacht eindresultaat

- o Volledig inzicht in de grensoverschrijdende verkeersstromen en stedelijke netwerken van Zuid-Limburg.
- o Analyse van belemmeringen en kansen voor betere integratie van vervoerssystemen.
- o Beleidsaanbevelingen voor een duurzame, grensoverstijgende mobiliteitsstrategie.

De resultaten leveren cruciale inzichten voor:

- o Regionale en nationale overheden (Provincie Limburg, Ministeries, Euregio Maas-Rijn);
- o Vervoersorganisaties en infrastructuurbeheerders (Arriva, NMBS, DB Regio, Rijkswaterstaat);
- o Europese samenwerkingstrajecten (TEN-T, Interreg).

Achtergrond & Doel

De regio Zuid-Limburg vormt, door haar strategische ligging in de Euregio Maas-Rijn, een belangrijk knooppunt van grensoverschrijdende mobiliteit tussen Nederland, België en Duitsland. Dagelijks vinden er duizenden grenspassages plaats voor werk, onderwijs, handel en recreatie. Deze grensoverschrijdende verkeersstromen zijn complex, beïnvloed door verschillende vervoerssystemen, nationale beleidskaders en infrastructuren. Ondanks open grenzen bestaan er nog altijd barrières die de efficiëntie en duurzaamheid van mobiliteit beperken. Dit onderzoek richt zich op het analyseren en verbeteren van grensoverschrijdende mobiliteit in Zuid-Limburg, met speciale aandacht voor de functionele relaties tussen urbane systemen en de invloed van grenzen op vervoer, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen in:

1. De aard, omvang en richting van de grensoverschrijdende verkeersstromen in Zuid-Limburg;
2. De invloed van grenzen en beleidsverschillen op mobiliteit, duurzaamheid en regionale samenwerking;
3. De mogelijkheden voor integratie van grensoverschrijdende vervoerssystemen (Daily Urban Systems) tussen Nederland, België en Duitsland.

Met de onderstaande gefaseerde aanpak ontstaat een solide basis voor duurzaam, geïntegreerd en grensoverstijgend mobiliteitsbeleid in Zuid-Limburg.

Fase 2 – Barrières, integratie en duurzaamheid van grensmobiliteit

Doel van Fase 2: Op basis van de resultaten uit Fase 1 onderzoeken welke belemmeringen en kansen bestaan voor duurzame en geïntegreerde grensoverschrijdende mobiliteit.

Onderzoeksvragen

1. **Hoe beïnvloeden nationale grenzen de mobiliteit en bereikbaarheid van deze regio's?**
 - Welke barrières bestaan er (bijv. infrastructuur, regelgeving, taal, tolheffing)?
 - Wat zijn de gevolgen voor economische en sociale verbondenheid?
2. **Wat zijn de mogelijkheden voor een beter geïntegreerd grensoverschrijdend vervoersnetwerk?**
 - Welke verbeteringen zijn wenselijk of haalbaar (spoor, bus, fietsinfrastructuur, beleidsafstemming)?
 - Is er potentie voor een gezamenlijke vervoersautoriteit of grensoverschrijdend mobiliteitsbeleid?
3. **Wat is de impact van grensoverschrijdend verkeer op duurzaamheid en leefbaarheid?**
 - Hoe beïnvloeden grensverplaatsingen CO₂-uitstoot en luchtkwaliteit?
 - Welke sociale en economische voordelen brengt grensmobiliteit?

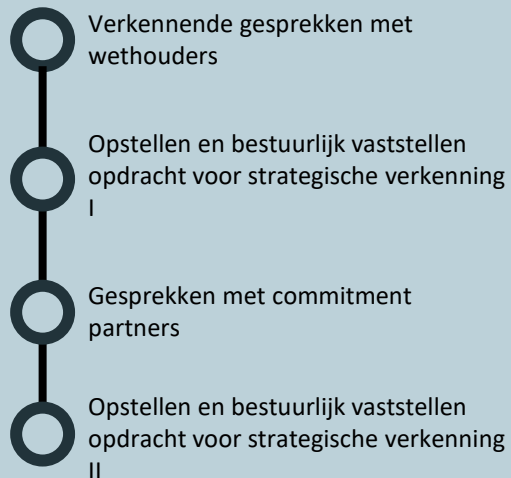
Aanpak Fase 2

- Kwalitatieve analyse: interviews met beleidsmakers, vervoersbedrijven en grensgemeenten.
- Vergelijkend onderzoek: analyse van Europese voorbeelden (Basel, Lille–Kortrijk–Rijsel).
- Beleidsanalyse: evaluatie van bestaande initiatieven (Euregio Maas-Rijn, Interreg-projecten).

Resultaat Fase 2: Een integrale beoordeling van de belangrijkste beleids- en infrastructuurbarrières, de potentie voor integratie en samenwerking, en de impact op duurzaamheid en leefbaarheid.

Visie op laadinfrastructuur en logistieke knooppunten

Stappen



Waarom dit onderzoek?

- 1) Reguliere laadinfra: de concessie BraLi3 met Vattenfall loopt nog tot 2028 en wordt beheerd door RAL-Zuid. RAL-Zuid bereidt weer het vervolg hierop voor. Alle Zuid-Limburgse gemeenten nemen hierin deel en daarmee wordt 'automatisch' voorzien in het benodigde aantal laadpunten in de openbare ruimte.
- 2) Private laadinfra: onduidelijk welke behoefte er is bij particulieren en bedrijven/werkgevers
- 3) Snelladers in de openbare ruimte: dit wordt vooral aan de markt overgelaten, maar gemeenten willen hier toch enige grip op hebben.
- 4) Logistieke laadinfra: deze komen vooral op bedrijventerreinen moet, meestal privaat en waar nodig publiek. Er ligt een opgave voor realisatie van laadinfra voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Ook is er hiervoor behoefte langs corridors (en knooppunten) voor logistiek, waarop o.a. RWS actief is en invulling moet geven aan de EU AFIR-regeling.
- 5) In kaart brengen welke onderdelen al belegd zijn bij partijen (zoals de RAL) en binnen de gemeenten

Welke behoefte?

Het is onduidelijk of en zo ja welke behoefte er leeft bij de gemeenten in Zuid-Limburg. Een gemeente als Maastricht heeft behoorlijke capaciteit op laadinfra in de breedte en pakt de onderdelen aan naar haar behoefte. Voor kleinere gemeenten met nauwelijks bedrijventerreinen is wellicht met deelname in de concessie vrijwel geheel voorzien in de behoefte. Andere gemeenten hebben mogelijk behoefte aan ondersteuning met expertise, om hen te helpen bij bv de op te nemen rol om op de juiste plekken snellaadinfra te hebben en de stimulering en hulp aan bedrijven middels publieke laadinfra of t.b.v. private logistieke laadinfra.

Relatie met energiesysteem

Van belang in dit onderzoek is tevens de relatie met het bestaande en benodigde toekomstige energiesysteem en lokale samenwerkingen tussen aanbod en gebruik(ers) van elektriciteit en evt. andere brandstoffen als waterstof en groen gas. Die link kan en moet gevonden worden in de gebiedsgerichte aanpakken voor het energiesysteem, die in verschillende gemeenten bestaan. Het energiesysteem en passende laadinfra voor personenvoertuigen, maar zeker ook voor logistiek, zijn cruciaal voor de zich verduurzamende regionale economie.

Rol ZLB

Onderzoek de behoefte aan ondersteuning in de regio Zuid-Limburg, zodat voor 2027 invulling gegeven kan worden aan deze behoefte met een concreet actieplan. De behoefte kan en zal per gemeente verschillen en de componenten in het actieplan dienen wellicht modulair opgezet te worden, zodat 'maatwerk' kan worden geleverd naar die behoefte. Onderzoek de reeds bestaande actielijnen voor de realisatie van de juiste laadinfra vanuit RAL, Provincie, Rijk (o.a. RWS), EU (AFIF, CEF), ontwikkeling van pilot-corridors) en gemeenten en bezie welk deel van de behoefte hiermee reeds wordt ingevuld. Ook moet onderzocht worden hoe een goede verbinding gelegd kan worden met andere thematische aanpakken in het programma, zoals de Werkgeversaankpak en Logistieke aanpak, waarin gemeenten en werkgevers/bedrijven reeds ondersteund worden bij o.m. de verduurzaming van personenmobiliteit, het eigen wagenpark, laadinfra voor logistiek en Schoon en Emissieloos Bouwen.

Strategische opgaven



Uitvoering



Onderzoek



Strategie

- Handhaving snelheid lobby
- Hoe kunnen gemeenten bijdragen aan toekomstbestendig OV
- Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA); inclusief link met internationale bereikbaarheid
- Aansluiting bij woningbouw opgave (waaronder 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 werkgeversaanpak incl. de energieopgave
- (Beleidsmatige) aanhaking mobiliteit bij andere (ruimtelijke) opgaven (o.a. wonen, energietransitie, etc.)
- Bereikbaarheid op Peil (I&W)
- Metropoolvorming regio Zuid-Limburg
- Vormgeven publiek-private samenwerking (overall)
-