

OP WEG NAAR EEN BEEKSE MOBILITEITSVISIE EN UITVOERINGSPROGRAMMA

(cement tussen de stenen)



Gemeente Beek
Afdeling Ruimte
dinsdag 2 november 2021

Bijlage 3 bij Voorstel B&W 21bbw00588 en Voorstel Gemeenteraad 21bank0081

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Landelijke ontwikkelingen	4
<i>Strategisch Programma Verkeersveiligheid (SPV)</i>	4
<i>Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)</i>	4
<i>SmartwayZ.NL</i>	4
<i>Mobility as a Service (MaaS)</i>	4
<i>Corona</i>	4
<i>Van 50km/h naar 30km/h in de bebouwde kom</i>	5
<i>VN-Verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap</i>	5
3. Regionale ontwikkelingen	6
<i>Provinciaal Mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen"</i>	6
<i>Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg</i>	6
<i>Gebiedsvisie Westelijke Mijnstreek</i>	6
<i>Regionaal Fietsnetwerk Zuid-Limburg</i>	6
<i>Programma Deelmobiliteit</i>	6
4. Lokale ontwikkelingen	7
<i>GVVP 2016</i>	7
<i>Coalitieakkoord 2018-2022</i>	7
<i>VCP 2019</i>	7
<i>Toekomstvisie Centrum Beek</i>	8
<i>Samenvoeging basisscholen Beek</i>	8
5. Opzet Uitvoeringsprogramma	9
<i>Jaarlijkse actualisatie</i>	9
<i>Invulling van het programma</i>	9
<i>Stap 1: stellen van prioriteit</i>	9
<i>Stap 2: wijze van uitvoering</i>	9
<i>Stap 3: bepalen van de uitvoeringskosten</i>	10
<i>Financiële borging</i>	10
<i>Aanzet voor de eerste invulling van het programma</i>	10

1. Inleiding

Het beleidsveld “Verkeer en vervoer” is de laatste jaren enorm in beweging. Het beleidsveld besteedde vroeger vooral aandacht aan de verschillende vervoermiddelen en hoe die zich over de weg verplaatsten. Daarmee was het beleidsveld erg gericht op het realiseren van infrastructuur en op een goede bereikbaarheid met een goede verkeersafwikkeling en een veilige inrichting. Vaak had de aandacht voor auto-infrastructuur de overhand.

Tegenwoordig is er veel meer aandacht voor keuzes die mensen maken aangaande hun vervoer en hun wens tot verplaatsen. Denk dan aan de keuze om bij een bus- of treinstation te gaan wonen of juist bij een snelweg, of vooral op fietsafstand van voorzieningen voor werken, schoolbezoek en/of recreëren. Of denk aan de keuze om vooral te gaan fietsen vanwege gezondheid of de wens de impact voor het milieu beperkt te houden. Daarnaast is er sprake van een impact van de coronapandemie waarvan nog niet duidelijk is hoe die zijn beslag gaat krijgen. Ook tekent zich een kanteling af van minder “auto-minded” naar meer “fiets- en voetganger- minded”.

Ook de aandacht binnen de logistiek (het transport van goederen) is aan het kantelen. Ging het er vroeger vooral om, om goederen tegen minimale kosten ergens op tijd te krijgen, tegenwoordig wordt ook erg gekeken naar de impact voor milieu, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Naast dat infrastructuur belangrijk is én blijft om te zorgen dat personen en goederen veilig van A naar B kunnen, is de impact op milieu en leefomgeving tegenwoordig ook een belangrijke invalshoek voor het mobiliteitsbeleid. Deze andere invalshoeken leiden daardoor vaak tot projecten die zich niet richten op infrastructuur maar juist op zaken als gedrag en beïnvloeding van dat gedrag en te maken keuzen. Reden niet meer te spreken over “Verkeer en vervoer” maar over “Mobiliteit”

De dynamiek binnen het beleidsveld maakt dat het zinvol is het Mobiliteitsbeleid weer eens tegen het licht te houden. Dit betekent echter niet dat alles maar gelijk weg moet, feitelijk gaat het om een herijking van het beleid uit 2016. Er zijn inmiddels veel nieuwe bouwstenen die op dit moment nog te veel los van elkaar een stapel vormen. Het is van belang hier samenhang in aan te brengen, zeg maar dat er cement tussen deze stenen moet komen. Het is daarnaast ook van belang dat de vaak niet zo heel veel verschillende uitvoeringsprogramma's in elkaar worden geschoven tot één Uitvoeringsprogramma. Er zijn nu soms projecten die tegen elkaar aan schuren en elkaar beïnvloeden terwijl de onderlinge samenhang niet altijd even duidelijk is. Op die manier kan de prioriteit tussen infrastructurele én niet-infrastructurele projecten in deze verschillende programma's beter worden ingevuld. Hiermee ontstaat ook beter inzicht in de benodigde meerjarige financiering van deze projecten.

De komende gemeenteraadsverkiezingen bieden een kans aan een nieuwe raad om van begin af aan de stapel losse beleidsnota's en ontwikkelingen in samenhang te brengen om zo de uiteenlopende doelen op het beleidsterrein Mobiliteit te kunnen realiseren.

Deze notitie beschrijft welke bouwstenen er inmiddels allemaal liggen. En waar het in elkaar schuiven van alle verschillende uitvoeringsprogramma's toe kan leiden: één nieuw en meer samenhangende Beekse Mobiliteitsvisie en Uitvoeringsprogramma.

2. Landelijke ontwikkelingen

Strategisch Programma Verkeersveiligheid (SPV)

Het SPV is een programma van de Rijksoverheid om de verkeersveiligheid de komende jaren fors te verbeteren. In plaats van een curatieve aanpak wordt ingezet op een meer preventieve aanpak: in plaats van vooral te richten op locaties waar ongevallen zijn gebeurd (curatief), wordt meer ingezet op het voorkómen van ongevallen (preventief). Oftewel: verkeersonveilig gedrag aanpakken en proberen om te buigen (BOB en MONO campagnes) en de infrastructuur daar aanpakken waar verkeersdeelnemers hoge risico's lopen. Het rijk stelt hiervoor subsidies ter beschikking. De eerstvolgende mogelijkheid om subsidie aan te vragen is in het voorjaar van 2022.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)

Eind 2020 is afgesproken te komen tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het NTF richt zich op nieuwe fietsinfrastructuur en op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. Het NTF brengt landsdekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van (de eerste contouren van) regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie is de Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

SmartwayZ.NL

SmartwayZ.NL is hét innovatieve mobiliteitsprogramma in Zuid-Nederland gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en het stimuleren van innovatie. De aanpak varieert van het ontwikkelen van slimme oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het verbeteren van vervoersknooppunten. Meer dan 150 partners werken binnen het programma samen, waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de provincies Noord-Brabant en Limburg, diverse gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen. Samen wordt gewerkt aan wat ze noemen het slimste mobiliteitssysteem van Nederland.

Mobility as a Service (MaaS)

"Mobility as a service" is vooral het aanbieden van vervoersdiensten en minder het aanbieden van vervoermiddelen. Afhankelijk van bestemming, tijdstip, aantal reizigers, doel en kosten van een reis, doet een MaaS-aanbieder een voorstel hoe de reis in te vullen. Dat aanbod kan bestaan uit een reis per auto, trein, bus of fiets. Of een slimme combinatie hiervan. Het MaaS-concept is nog voor een groot deel in ontwikkeling maar kent inmiddels enkele pilots. Het concept kan (bijvoorbeeld) leiden tot een lager autobezit en dientengevolge minder noodzaak voor parkeerplaatsen. Vooral in een stedelijke omgeving kan het een oplossing zijn voor parkeer- en vervoerproblemen.

Corona

Als gevolg van corona is er de laatste 1½ jaar veel thuisgewerkt door hen die dit kunnen. Er zijn veel beperkingen opgelegd aan winkels, horeca, cultuurinstellingen en sportfaciliteiten terwijl ook het gebruik van het openbaar vervoer sterk is gedaald. Nu de maatregelen losser worden is het afwachten wat de effecten zijn op de mobiliteit. Er zal de komende tijd een ontwikkeling gaan komen naar hybride werken (deels thuis en deels op kantoor). Daarnaast willen veel mensen het openbaar vervoer mijden en hebben een (vaak tweedehands) auto aangeschaft. Gevolg is dat de files al terug binnen te komen terwijl nog veel mensen thuiswerken. Onduidelijk is wat dit de komende jaren gaat betekenen voor het verkeer op de weg en het gebruik van het openbaar vervoer.

Van 50km/h naar 30km/h in de bebouwde kom

In de Tweede Kamer is in 2020 een motie van GroenLinks en SGP aangenomen om in de toekomst voor méér verkeersveiligheid en méér leefbaarheid binnen de bebouwde kom niet meer uit te gaan van standaard 50km/h maar van 30km/h. In de praktijk kun je helaas niet volstaan met alleen maar het plaatsen van verkeersborden die de maximumsnelheid van 30km/h aangeven. Er is toch echt meer nodig als het gaat om de inrichting van de weg.

VN-Verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap

Op 14 juli 2016 is in Nederland het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een handicap van kracht geworden. Doel van dit verdrag is het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking. Centrale begrippen in het verdrag zijn inclusie, persoonlijke autonomie en volledige participatie. In het verdrag is aangegeven wat de overheid moet doen om ervoor te zorgen dat de positie van mensen met een beperking verbetert. Sindsdien zijn dus óók de gemeenten verantwoordelijk voor een samenleving waarin iedereen kan meedoen. De bedoeling van het VN-verdrag is dat Nederland toegankelijk en inclusief wordt voor iedereen door onder meer:

- ✓ Aanpassen van de openbare ruimte opdat deze toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen.
- ✓ Toegankelijk maken van de voorzieningen voor het openbaar vervoer.
- ✓ Zodanig inrichten en/of aanpassen van de openbare ruimte dat mensen met een handicap zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen.

3. Regionale ontwikkelingen

Provinciaal Mobiliteitsplan “Slim op weg naar morgen”

De provincie Limburg heeft in 2018 haar mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin is sprake van een nieuwe werkwijze. De provincie wil samen met haar partners (inhoudelijke) gebiedsopgaven formuleren. Voor dit gebied is de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg de eerste stap hierin. De hierbij passende mobiliteitsagenda is een middel om deze opgaven te realiseren. Ook de Zuid-Limburgse gemeenten hebben hun eigen visies, plannen en ambities op het gebied van mobiliteit. In de nieuwe Mobiliteitsvisie is gezocht naar een gezamenlijke (regionale) opgave om als Zuid-Limburgse gemeenten samen aan te gaan werken. Met deze Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, die nog is opgesteld vóór de corona-crisis, wordt de wens ingevuld om op mobiliteitsgebied samen te gaan werken. Voor de uitvoering ervan is het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit Zuid-Limburg ingericht.

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

Deze Mobiliteitsvisie richt zich op de agglomeratie Zuid-Limburg in haar internationale context. Mobiliteit is een belangrijke drager om de regio aantrekkelijk en concurrerend te maken en houden. Het ontwikkelen van agglomeratiekracht en een sterk Daily Urban System zijn daarbij van groot belang. Op dit moment bestaat het overgrote deel van de verplaatsingen in Zuid-Limburg uit automobilititeit. Het wegennet is hier in het algemeen nog voldoende op toegerust; er is geen sprake van grootschalige congestie of files. Toch zijn er wel degelijk mobiliteitsopgaven in Zuid-Limburg. Door de groei van de economie en agglomeratiekracht van Zuid-Limburg binnen de EUREGIO wordt het drukker op de weg. Daarnaast wil Zuid-Limburg bijdragen aan urgente maatschappelijke opgaven op het gebied van gezondheid, leefbaarheid, veiligheid, verduurzaming, CO2-reductie en de inclusieve samenleving.

Gebiedsvisie Westelijke Mijnstreek

De Gebiedsverkenning is gestart door de Provincie Limburg in samenwerking met Rijkswaterstaat en de gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Stein, Beek en Beekdal. Deze partijen hebben nauw samengewerkt om te komen tot een gezamenlijke aanpak van de mobiliteitsopgaven in deze regio. Deze aanpak is uitgewerkt naar maatregelen en mogelijke oplossingsrichtingen en heeft geresulteerd in de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek met 2040 als tijdshorizon. De Mobiliteitsagenda bestaat uit een gezamenlijk geformuleerd programma dat invulling geeft aan het realiseren van deze ambitie en een actieplan voor de komende jaren. Deze agenda is er op gericht om de vele economische, sociale en maatschappelijke ontwikkelingen die er nu en in de toekomst spelen te ondersteunen.

Regionaal Fietsnetwerk Zuid-Limburg

De Provincie Limburg heeft in samenwerking met alle Limburgse gemeenten een regionaal en samenhangend netwerk van fietsroutes opgesteld. De opzet is hier de komende jaren aan te gaan werken. Door de regionale opzet wordt voorkómen dat routes door gemeenten onvoldoende op elkaar zijn afgestemd of dat de realisatie ervan niet gelijk oploopt.

Programma Deelmobiliteit

De regio Zuid-Limburg is door het ministerie benoemd als één van de koplopers op het gebied van deelmobiliteit. Door samen te werken aan een nationaal concept voor deelmobiliteitshubs, kunnen we als deelnemende regio's/gemeentes subsidie krijgen voor uitrol en realisatie. Dit past binnen de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, waarin stimuleren van de ketenmobiliteit en het uitwerken van een regionaal knooppuntenprogramma en deelmobiliteit als onderdeel van de keten als thema en opgave benoemd zijn. Uit de inventarisatie bleek dat er bij gemeenten in Zuid-Limburg concrete ambities en plannen zijn ten aanzien van mobiliteitshubs.

4. Lokale ontwikkelingen

GVVP 2016

In 2016 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor de Gemeente Beek vastgesteld. De hoofddoelen van het GVVP zijn:

- ✓ Waarborgen van een goede bereikbaarheid van het centrum van de kern Beek en de bedrijventerreinen;
- ✓ Verkeersstromen zo geleiden dat er minder doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern Beek gaat;
- ✓ Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gehele gemeente;
- ✓ In balans houden/brengen van de parkeercapaciteit en parkeerbehoefte in het centrum van de kern Beek;
- ✓ Meer ruimte bieden voor langzaam verkeer binnen de gehele gemeente.

Coalitieakkoord 2018-2022

In het Coalitieakkoord 2018-2022 zijn over het beleidsveld Mobiliteit de volgende uitgangspunten en doelstellingen vermeld:

- ✓ Een inclusieve samenleving biedt alle mensen zonder meer ruimte en toegang, waardoor specifieke maatregelen voor mensen met een beperking (vrijwel) niet meer nodig zijn. Gewoon mee kunnen doen is de standaard. (...) Naast de fysieke, sociale en digitale toegankelijkheid, betreft dit ook (...) verkeer en vervoer (...).
- ✓ De Gemeente Beek beschikt over een groot netwerk aan wandel- en fietsroutes. De begaanbaarheid van deze routes willen wij waarborgen door goed onderhoud en, waar nodig, verbetering en uitbreiding. Wij zullen dit integraal benaderen vanuit woon-werk-school maar ook vanuit toerisme waarbij we de toeristische -recreatieve structuur in Beek willen optimaliseren.
- ✓ Het centrumplan (Kern Beek) wordt gerealiseerd met voldoende parkeerplaatsen en groenvoorzieningen als bijzondere aandachtspunten. Er wordt gestreefd naar een heldere toekomstvisie voor inrichting en bestemming van de markt en de directe omgeving op de langere termijn.
- ✓ De bereikbaarheid van het centrum is een belangrijk uitgangspunt voor de verkeersstromen in Beek.
- ✓ Wij zetten in op het mogelijk maken dat ouderen en hulpbehoevenden in de eigen vertrouwde omgeving kunnen blijven wonen.
- ✓ Bij kleine verkeersaanpassingen willen wij een versnelde procedure.
- ✓ Bij de inrichting van de openbare ruimte speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. Wij onderzoeken de inzet van verplaatsbare verkeer afremmende maatregelen om te sturen op een brede correctie van onveilig verkeersgedrag.
- ✓ Wij onderzoeken of de Veldekelaan geschikt is voor de zogeheten fietssnelweg, waardoor de Rijksweg ontzien wordt en de veiligheid van fietser vergroot wordt.
- ✓ Onderzoek naar het verbeteren van de verkeersveiligheid in Geverik.

VCP 2019

In 2018 is opdracht gegeven voor een Verkeerscirculatieplan (VCP) voor de kern van Beek. Het VCP onderzoekt de voorgestelde maatregelen uit het GVVP op haalbaarheid, samenhang en efficiency en was bedoeld als een verdere uitwerking van dit GVVP voor de kern Beek. Het VCP beschrijft voor een aantal infrastructurele projecten wat het op te lossen probleem is, welke wensen er leven en welke oplossingen denkbaar zijn om de problemen op te lossen en tegemoet te komen aan de wensen. Het VCP is niet vastgesteld omdat een duidelijk beeld van de prioritering en de meerjarige kosten ontbrak. Het is desalniettemin een belangrijke bouwsteen voor een nieuwe Mobiliteitsvisie.

Toekomstvisie Centrum Beek

Het centrum van Beek is een belangrijke plek binnen de gemeente en -naast de perifere detailhandelslocatie Makado- het hoofdwinkelgebied van Beek. Als gevolg van de coronacrisis gebeurt in verhoogd tempo wat daarvoor al speelde: de fysieke winkelmarkt verliest terrein ten opzichte van het online winkelen. Consumenten hebben in coronatijd massaal de weg naar online oriënteren én aankopen gevonden. De verwachting is dat door deze ontwikkelingen het aantal winkels de komende jaren zal afnemen. De Toekomstvisie Centrum Beek, vastgesteld juni 2021, biedt ondernemers, vastgoedeigenaren en inwoners perspectief. Het beschrijft op welke manier het centrum van Beek leefbaar en economisch aantrekkelijk blijft, wat daarvoor nodig is en aan welke opgaven gewerkt moet worden. Belangrijke aspecten voor een goed functionerend centrum vanuit het beleidsveld Mobiliteit zijn een goede bereikbaarheid voor bezoekers, bewoners en bevoorrading, voldoende en adequate parkeergelegenheid voor fietsen én auto's en aandacht voor verkeersveiligheid en algemene verkeersleefbaarheid.

Samenvoeging basisscholen Beek

Per 1 augustus 2021 zijn de basisscholen in Beek samengevoegd tot één organisatie op twee locaties. De locatie Martinus is de locatie voor de kinderen van de onderbouw (groepen 1-2-3) en de middenbouw (groepen 4-5). Op deze locatie is ook het kinderdagverblijf, de peuteropvang en een BSO voor de kinderen van deze groepen gehuisvest. De locatie Catharina Labouré is de locatie voor de kinderen van de bovenbouw (groepen 6-7-8) en voor een BSO voor de kinderen van deze groepen. Er zijn gesprekken gaande over één kindcentrum in Beek, mogelijk als onderdeel van een Brede Maatschappelijke Voorziening. Het gevolg van deze fusie en verdeling over twee locaties is dat veel kinderen die eerst aan de eigen kant van de doorgaande route Maastrichterlaan – Wolfeynde – Prins Mauritslaan naar school gingen, nu naar de andere kant van die route moeten. Oftewel fors meer oversteekbewegingen van basisschoolkinderen over deze doorgaande wegen. Dat vergt mogelijk ingrijpende maatregelen om de verkeersveiligheid bij die oversteekplaatsen te verbeteren.

5. Opzet Uitvoeringsprogramma

Jaarlijkse actualisatie

De opzet is dat het Uitvoeringsprogramma ieder jaar in het voorjaar wordt geactualiseerd opdat de financiële impact ervan kan worden verwerkt in de kaderbrief van dat jaar t.b.v. de begroting van het opvolgende jaar en de doorkijk naar de jaren daarna. Het Uitvoeringsprogramma geeft op die manier een doorkijk voor een periode van 5 jaren. Bij deze jaarlijkse actualisatie heeft afstemming plaats met de programma's voor wegonderhoud, groen, water en rioleringen en met bekende ruimtelijke ontwikkelingen. Anderzijds kunnen die programma's beter rekening houden met mobiliteitsprojecten. Het eerste uitvoeringsprogramma heeft een tijdshorizon van 2022-2026, met elk volgend programma schuift de tijdshorizon één jaar op.

Invulling van het programma

De eerste aanzet voor de invulling van het programma (zie tabel verderop) bestaat voor dit moment uit alle niet afgeronde projecten uit het GVVP en het VCP (teksten zijn 1 op 1 overgenomen). Voor de definitieve lijst medio 2022 moet deze lijst worden gescreend op actualiteit en omschrijving en worden aangevuld met projecten die voortvloeien uit de landelijke, regionale én lokale ontwikkelingen en uitvoeringsprogramma's. Ook nog niet vermelde projecten uit de begroting met een (groot) mobiliteitsgehalte en projecten gerelateerd aan ruimtelijke ontwikkelingen moeten een plek krijgen op de lijst. Daarnaast krijgen ook verkeerstechnische wensen voor een verkeersveilige(r) weginrichting een plek op de lijst.

Het Uitvoeringsprogramma wordt vervolgens ingevuld als een drietrapsraket:

1. Bepalen van de urgentie: urgent of niet-urgent;
2. Bepalen van de wijze van uitvoeren: zelfstandig of meeliften;
3. Invullen van de kosten.

Stap 1: stellen van prioriteit

Als eerste wordt de keuze "URGENT" of "NIET URGENT" gemaakt. Dit gebeurt op inhoudelijke of beleidsmatige gronden maar ook op praktische gronden (bijvoorbeeld de kans om "werk met werk" te maken, beschikbaar budget, subsidiemogelijkheden). De uitkomst geeft aan of een project binnen de tijdshorizon van het Uitvoeringsprogramma moet worden uitgevoerd of dat het verantwoord is het later uit te voeren. De keuzes zijn:

1. URGENT: moet binnen de tijdshorizon van het Uitvoeringsprogramma worden gerealiseerd;
2. NIET URGENT: kan verantwoord later worden gerealiseerd.

Wanneer door de actualiteit de urgentie anders wordt, moet geschakeld worden. Een project kan urgenter worden maar ook minder urgent. Bij de jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma wordt de urgentie opnieuw vastgesteld, ook kunnen dan projecten worden toegevoegd of komen te vervallen.

Stap 2: wijze van uitvoering

De tweede stap is dat voor de URGENTE projecten wordt aangegeven hoe ze worden uitgevoerd: zelfstandig of door meeliften. Hiervoor is het dus nodig te kijken naar de programma's voor onder meer wegonderhoud, groen, water en rioleringen maar ook naar bekende ruimtelijke ontwikkelingen. De uitkomst wordt in de juiste kolom vermeld met een "X". De keuzes zijn:

1. Zelfstandig: betreft mobiliteitsprojecten die vanuit het beleidsveld Mobiliteit worden geïnitieerd, oftewel: Mobiliteit is "in the lead" (andere projecten liften eventueel wel mee);
2. Meeliften: betreft mobiliteitsprojecten waarvan de realisatie wordt gekoppeld aan de uitvoering van projecten van andere disciplines of van ruimtelijke ontwikkelingen, oftewel: anderen zijn "in the lead" ("werk met werk" maken).

Voor de NIET-URGENTE projecten hoeft bovenstaande stap niet gedaan te worden, ze zijn immers niet urgent.

Stap 3: bepalen van de uitvoeringskosten

De derde stap is dat van de URGENTE projecten wordt vermeld wat de kosten zijn voor realisatie. Voor zelfstandige projecten gaat het om de totale investeringskosten, in de situatie dat kan worden meegelift gaat het om het vermelden van de meerkosten voor het toe te voegen mobiliteitsdeel. Wanneer de optelsom van de kosten uitkomt bóven het beschikbare budget moet óf het budget worden bijgesteld óf de prioriteit opnieuw bepaald.

Financiële borging

Naast prioritering is het gewenst de financiering van projecten te borgen. De financiële borging zou er mogelijk als volgt uit kunnen zien (de genoemde bedragen zijn indicatief):

- ✓ Jaarlijks werkbudget:
 - bedoeld voor (kleinschalige) projecten volgens het Uitvoeringsprogramma of ingegeven door de actualiteit;
 - gedachte: projecten van maximaal €10.000 per project, totaal €50.000/jaar;
 - budget wordt ambtelijk beheerd;
 - door het ambtelijk budgetbeheer kan slagvaardig, adequaat en snel worden gereageerd op ontwikkelingen en de actualiteit.
- ✓ Jaarlijks investeringsbudget:
 - bedoeld voor (grotere) projecten volgens het Uitvoeringsprogramma, financiering is ten behoeve van zelfstandig uit te voeren project of om mee te kunnen liften ("werk met werk");
 - gedachte: projecten met minimale kosten van €10.000 per project, totaal €250.000/jaar;
 - budget wordt per project geactiveerd met collegebesluit.

Bij de jaarlijkse actualisatie heeft min of meer "automatisch" een verantwoording plaats.

Aanzet voor de eerste invulling van het programma

Deze aanzet streeft in het kader van deze notitie niet na volledig te zijn maar dient slechts als voorbeeld van een inventarisatie. Voor dit moment is het programma ingevuld met alle niet afgeronde projecten uit het GVVP en het VCP. Het Uitvoeringsprogramma zoals medio 2022 vast te stellen, is uiteraard wel bedoeld volledig te zijn.

PROJECT	BRON	URGENTIE							
		URGENT							NIET URGENT
		zelfstandig	meeliften	2022	2023	2024	2025	2026	
30- en 60km zones waar nodig compleet maken (oa. Hubertusstraat (GrootGenhout))	Uitvoeringsagenda GVVP								
Locatieonderzoek parkeerterrein voor grote voertuigen	Uitvoeringsagenda GVVP								
Onderliggend wegennet A76 Spaubeek	Uitvoeringsagenda GVVP								
Opheffen voorrangsregelingen Veldekelaan	Uitvoeringsagenda GVVP								
Paaltjes weghalen waar mogelijk	Uitvoeringsagenda GVVP								
Reconstructie Adsteeg Schimmerterweg	Uitvoeringsagenda GVVP								
Saneren verkeersborden t.b.v. uniformiteit, actualiteit en verkeersveiligheid	Uitvoeringsagenda GVVP								
Verkeersmaatregelen Bloote Weg en Oude Pastorie (De Haamen)	Uitvoeringsagenda GVVP								

PROJECT	BRON	URGENTIE							
		URGENT							NIET URGENT
		zelfstandig	meelifen	2022	2023	2024	2025	2026	
Verkeersmaatregelen Schuttersstraat	Uitvoeringsagenda GVP								
Aanpassen bewegwijzering n.a.v. nieuwe verkeersstructuur	Toekomstagenda GVP								
Bevorderen fietsklimaat, fietsstimulering	Toekomstagenda GVP								
Duurzaam Veilige inrichting Dorpstraat – Kupstraat Spaubeek	Toekomstagenda GVP								
Fietsvoorzieningen Gevekerstraat en Valkenburgerweg	Toekomstagenda GVP								
Herinrichting Veldekelaan-Noord	Toekomstagenda GVP								
Ondersteunen / faciliteren (particulier) doelgroepenvervoer	Toekomstagenda GVP								
Opwaarderen Middelweg – Wethouder Sangersstraat	Toekomstagenda GVP								
Oversteek Prins Mauritslaan in het verlengde van de Markt	Toekomstagenda GVP								
Realisatie Masterplan Stationsomgeving Beek-Elsloo	Toekomstagenda GVP								
Realiseren nieuwe ontsluitingsweg via Weg langs de Carmel	Toekomstagenda GVP								
Reconstructie Looiwinkelstraat	Toekomstagenda GVP								
Reconstructie Neerbeekerstraat i.s.m. Keutelbeek	Toekomstagenda GVP								
Reconstructie Stationsstraat	Toekomstagenda GVP								
Vervolgfase snelfietsroute (Beek – Geleen en verder)	Toekomstagenda GVP								
Voorzien in behoefte aan laadpalen t.b.v. elektrisch vervoer	Toekomstagenda GVP								
Waarborgen voldoende parkeerplaatsen, met name in centrum Beek en bij ruimtelijke ontwikkelingen	Toekomstagenda GVP								
Zorgdragen voor verkeersveilige schoolomgevingen	Toekomstagenda GVP								
Aandacht voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen bij Makado.	VCP								
Aanpassen van de kruising Stationsstraat-Middelweg zodat verkeer meer wordt gestimuleerd om de Middelweg te gebruiken.	VCP								
Bij herinrichting van de Stationsstraat dient de fietser meer ruimte te krijgen. Handhaving van 50 km/h en voorrangsweg is echter, gezien de verkeersstromen, noodzakelijk.	VCP								
Binnenkort start een herinrichting van de Heirstraat, waarbij de boomvakken verschuiven van (in) het trottoir naar de zijkant van de rijbaan. De Heirstraat blijft tweerichtingsverkeer.	VCP								
De aansluiting voor de fietsers nabij de Sportlaan verdient aandacht. Fietzers komen hier schuin de kruising op en automobilisten zijn hier niet altijd op bedacht.	VCP								
De keuze voor het traject voor de snelfietsroute Sittard-Maastricht kan momenteel niet gemaakt worden en hangt sterk af van de keuzes van de buurgemeenten en de Provincie.	VCP								

PROJECT	BRON	URGENTIE							
		URGENT							NIET URGENT
		zelfstandig	meelifen	2022	2023	2024	2025	2026	
De routes Bloote Weg en Spaubeekerstraat dienen afgewaardeerd te worden tot erftoegangswegen (30 km/h) en dienen vooral voor fietsers en voetgangers, dé verbinding te zijn tussen Beek, Sportlandgoed en Neerbeek. Gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk via de Prins Mauritslaan geleid te worden. Om dit effectief te kunnen realiseren is aanpassing van de verkeerslichten aan de Prins Mauritslaan noodzakelijk (zowel bij de Sportlaan als in Neerbeek).	VCP								
De Veldekelaan dient op termijn ingericht te worden tot een erftoegangsweg met smallere rijstrook, 30 km/h én met voorrang voor verkeer van rechts.	VCP								
Door herinrichting van de kruising Stationsstraat-Middelweg kan meer verkeer buiten Beek worden geleid en kan tevens de verkeersveiligheid worden verbeterd.	VCP								
Een betere bewegwijzering naar het Sportlandgoed dient ervoor te zorgen dat bezoekers centraal via de Sportlaan naar het (grote) parkeerterrein worden geleid. Vanaf de entree kan dan vervolgens doorverwezen worden naar de sportonderdelen als zwembad, tennis, voetbal en atletiek.	VCP								
Een betere bewegwijzering naar het Sportlandgoed dient ervoor te zorgen dat bezoekers centraal via de Sportlaan naar het (grote) parkeerterrein worden geleid. Vanaf de entree kan dan vervolgens doorverwezen worden naar de sportonderdelen als zwembad, tennis, voetbal en atletiek.	VCP								
Handhaven van tweerichtingsverkeer in de Burgemeester Janssenstraat voor gemotoriseerd verkeer.	VCP								
Herinrichten van de Van Sonsbeecklaan, waarbij de bewoners betrokken worden bij de herinrichting van hun straat. Betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers, een veilige inrichting én behoud van groen staan hierbij centraal. Daarbij zal ook een variant met éénrichtingsverkeer Van Sonsbeecklaan ("scheiden van rijrichting") worden onderzocht.	VCP								
Het opzetten van een goede fietsstructuur voor de kern Beek. Dit zal bijdragen tot het verbeteren van het woon- en leefklimaat in Beek en zal ook kunnen leiden tot minder autoverkeer binnen de kern.	VCP								
Het station Beek-Elsloo krijgt een nieuwe functie en richt zich op het hele vervoerssysteem: fiets, auto en openbaar vervoer zijn niet langer concurrenten, maar elkaar versterken. Daarnaast moet het overstappunt kwalitatief hoogwaardiger worden, zodat reizigers meer en flexibelere reisopties en -alternatieven hebben, waarbij ook het verblijf aangenamer wordt.	VCP								

PROJECT	BRON	URGENTIE							
		URGENT							NIET URGENT
		zelfstandig	meelifen	2022	2023	2024	2025	2026	
In combinatie met het realiseren van het zichtbaar maken van de Keutelbeek, éénrichtingsverkeer instellen in de Stegen én de Burgemeester Lemmensstraat. Dit éénrichtingsverkeer leidt niet tot hinder in omliggende straten of tot grote omrijbewegingen.	VCP								
In overleg met ontwikkelaar én gemeente voorstel maken voor meer en betere voorzieningen voor het stallen van fietsen bij Makado én goede en veilige fietsroutes vanuit Beek hiernaar toe.	VCP								
Ondanks dat meerdere bewoners weinig moeite hebben met vrachtwagenparkeren aan de Bloote Weg, adviseren wij het parkeren van grote voertuigen te concentreren op Beekerhoek en een beleid op te stellen om parkeren in de kern van lange voertuigen te verbieden en om een geschikt alternatief aan te bieden. We streven daarbij dus naar het opheffen van de parkeergelegenheid voor vrachtwagens aan de Bloote weg, maar wel alleen als er een geschikt alternatief is.	VCP								
Onderzoek naar een mogelijke (nieuwe) parkeerplaats voor het tijdelijk parkeren van vrachtwagenparkeren. Dit als alternatief voor de Blooteweg (welke inmiddels binnen de bebouwde kom valt).	VCP								
Onderzoeken of het mogelijk is om de verkeerslichten Wethouder Sangersstraat-Prins Mauritslaan te optimaliseren (om daarmee verkeer door het centrum van Beek te beperken).	VCP								
Parkeren op en rondom de Markt wijzigen naar maximaal 2 uur en lang parkeerders naar andere parkeerterreinen (Raadhuisplein en Onze Lieve Vrouweplein) leiden. Daarnaast dient ook een betere parkeerwijzing naar de belangrijkste (drie) parkeerterreinen in het centrum te worden gerealiseerd.	VCP								
Verkeercirculatie Markt conform het huidige principe handhaven. Meer aandacht voor de fietser, zowel van en naar de Markt als voor het stallen van fietsen op de Markt.	VCP								
									
Verder aan te vullen met projecten die voortvloeien uit of gerelateerd zijn aan: - de laatste landelijke, regionale én lokale ontwikkelingen; - de begroting 2022; - ruimtelijke ontwikkelingen; - wensen voor een verkeersveilige weginrichting.									