

Afdeling	: R&E - Algemeen	B&W-voorstel: DJ-2098226
Naam opsteller voorstel	: Ralph van den Waardenberg (0495-575683)	Zaaknummer: 1683541
Portefeuillehouder	: L.A.W. (Lizbeth) Steinbach	Publicatie: Openbaar

Onderwerp

Gebiedsverkenning Weert en Omgeving.

Voorstel

De Gebiedsverkenning Weert en Omgeving vast te stellen.

Inleiding

De provincie Limburg heeft in 2018 haar mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' vastgesteld. Hierin is sprake van een veranderende aanpak van de mobiliteitsopgaven als gevolg van de mobiliteitstransitie. Voor Weert betekent dit concreet dat er een Gebiedsverkenning Weert en Omgeving is gestart door de Provincie Limburg. Het vastgestelde Mobiliteitsplan Weert 2030 heeft als bouwsteen gediend voor het nu voorliggende eindrapport Gebiedsverkenning Weert en Omgeving (hierna te noemen 'Gebiedsverkenning').

Voor de regio Weert en omgeving hebben de deelregio's Zuidoost-Brabant, Nederlands Midden-Limburg en Vlaams Noord-Limburg, gezamenlijk de regionale Gebiedsverkenning opgesteld. De voornoemde regio bestaat uit de gemeenten: Waalre, Valkenswaard, Heeze-Leende, Someren, Cranendonck, Hamont-Achel, Pelt, Bocholt, Peer, Bree, Kinrooi, Leudal, Nederweert, Weert en de Provincie Noord-Brabant en Provincie Limburg.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg van 9 november 2022 hebben de betrokken bestuurders van de voornoemde drie deelregio's kennis genomen van de rapportage, genaamd 'Eindrapport Gebiedsverkenning Weert en Omgeving, Kruispunt van Limburg en Noord-Brabant' d.d. oktober 2022 (zie bijlage 1). Op 3 februari 2023 heeft de Provincie Limburg (NL) formeel de Gebiedsverkenning opgeleverd met het verzoek dit ter vaststelling aan het college voor te leggen.

Beoogd(e) doel(en)

Doel van deze Gebiedsverkenning is om planmatig, in een (inter)nationale context, toe te werken naar een vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen. Dit om in gezamenlijkheid de groei en veranderingen in de mobiliteit in goede banen te leiden,

Weert, 23 mei 2023	S		B	W	W	W	W	W
	AV		RV	MvdH	WvE	SW	LS	MF
		akkoord						
		bespreken						

Soort besluit: Besluit college

In te vullen door het B&W secretariaat:

- Akkoord
 Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder
 Anders, nl.:
- Niet akkoord
 Gewijzigde versie

Beslissing d.d.: 12 juni 2023

Nummer: 9

De secretaris,

gericht op de mobiliteitsbehoefte in 2040 en passend binnen het doel van het mobiliteitsplan van de gemeente Weert.

Te behalen resultaten

De Gebiedsverkenning is ondersteunend aan de resultaten die de gemeente Weert wil behalen binnen het vastgestelde Mobiliteitsplan Weert.

Uit te voeren activiteiten

Voor de uit te voeren activiteiten wordt verwezen naar de bijgevoegde eindrapportage.

Argumenten

De voornaamste reden voor het door de Provincie Limburg-NL initiëren van de Gebiedsverkenning Weert en omgeving, zijn de ontwikkelingen rondom de A2 Weert-Eindhoven.

Het is van belang om inzicht te hebben in de gemeenschappelijke ambities, ontwikkelingen, knelpunten en oplossingsrichtingen van het ruim genomen grensgebied rondom de gemeente Weert en de verbanden met de andere nabij gelegen gemeenten, die grotendeels als satellietgemeenten van Brainport-Eindhoven en de metropoolregio Eindhoven fungeren. De samenwerkende regio wil met de Gebiedsverkenning tot een gezamenlijke mobiliteitsaanpak komen, gericht op de mobiliteitsbehoefte in 2040. Verbreding van de A2 blijft voor de gemeente Weert een noodzakelijke actie dit vanwege onder andere de economische schade die de gemeente hierdoor loopt.

Het Mobiliteitsplan Weert 2030 heeft als bouwsteen gediend bij de totstandkoming van de Gebiedsverkenning.

Op 17 november 2021 is het Mobiliteitsplan Weert 2030 vastgesteld als onderdeel van het Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan (visie, plan, uitvoeringsprogramma). De ambities met regionale allure die genoemd zijn in het Mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma zijn vertaald naar regionale schaal en maken nu deel uit van het uitvoeringsprogramma van de Gebiedsverkenning. De Gebiedsverkenning bevat een voorkeursmaatregelenpakket voor de korte (tot 2025), de middellange (2025 tot 2030) en voor de lange (2030 tot 2040) termijn (zie bijlage Verdiepingsdocumenten).

De Gebiedsverkenning Weert en Omgeving is ondersteunend aan de doelen en resultaten van de gemeente Weert op het gebied van mobiliteit.

De eindrapportage van de Gebiedsverkenning dient als regionale beleidskapstok waarin de diverse gemeentelijke projecten en ambities met regionale impact benoemd zijn. De Gebiedsverkenning maakt het mogelijk om de projecten en ambities van Weert op de regionale kalender te krijgen en versterkt de subsidiekansen voor de uitvoering van de projecten.

De Gebiedsverkenning Weert en Omgeving heeft geresulteerd in een voorkeursmaatregelenpakket, met een doorkijk tot 2040.

In de eindrapportage is een integraal voorkeursmaatregelenpakket opgenomen, voorzien van een prioritering met betrekking tot de regio. Dit voorkeursmaatregelenpakket is aanvullend op de bestaande beleidsstukken, waaronder het Mobiliteitsplan Weert.

Kanttekeningen en risico's

Het niet vaststellen van de Gebiedsverkenning kan betekenen dat bepaalde doelen en resultaten op het gebied van mobiliteit, niet of minder snel behaald worden.

De Gebiedsverkenning valt nu nog niet binnen de bestaande overlegorganen. Risico is dat hierdoor het plan aan de aandacht ontsnapt.

In 2023 wordt de governancestructuur in het bestuurlijk overleg van de Gebiedsverkenning vastgesteld.

Financiële, personele en juridische gevolgen

Voor het opstellen van deze Gebiedsverkenning heeft de gemeente Weert ambtelijke uren beschikbaar gesteld om te komen tot deze eindrapportage.

Aan de Gebiedsverkenning zijn geen directe financiële gevolgen verbonden. Voor zover in de tekst van de eindrapportage naar beschikbare financiering wordt verwezen, is deze in andere kaders reeds vastgesteld c.q. beleidsmatig voorzien. Als beleidsdocument kan de Gebiedsverkenning wel als basis dienen voor nadere financiële besluitvorming.

Overleg gevoerd met

Intern:

De eindrapportage is in het beleidsoverleg van R&E besproken en gedeeld.

Extern:

Ambtelijk en bestuurlijk met de betreffende portefeuillehouders van de Provincie Limburg, de Belgische Vervoerregio Limburg, de Provincie Noord-Brabant, de Provincie Limburg-BE en de gemeenten: Waalre, Valkenswaard, Heeze-Leende, Someren, Cranendonck, Hamont-Achel, Pelt, Bocholt, Peer, Bree, Kinrooi, Leudal, Nederweert.

Participatie

De Gebiedsverkenning is onder leiding van de Provincie Limburg (NL) opgesteld samen met 14 Belgisch- en Nederlands-Limburgse en Noord-Brabantse gemeenten, de Belgische Vervoerregio Limburg, de Provincie Noord-Brabant en de Provincie Limburg-BE. Het betreft de gemeenten: Waalre, Valkenswaard, Heeze-Leende, Someren, Cranendonck, Hamont-Achel, Pelt, Bocholt, Peer, Bree, Kinrooi, Leudal, Nederweert en Weert.

Communicatie

Over het voorstel wordt extern niet expliciet gecommuniceerd. Na besluitvorming wordt de Gebiedsverkenning ter kennisgeving voor de Raad op de TILS lijst geplaatst.

Planning

Door de ambtelijke werkgroep wordt aan de hand van de maatregelenlijst een gebiedsagenda opgesteld. Met het oppakken van de maatregelenlijst tot maart 2026 wordt een start gemaakt met de uitvoering van bovenlokale thema's, specifiek voor de regio Weert en omgeving (o.a. doorstroming A2, doorstroming Ringbanen en bereikbaarheid bedrijventerreinen). Om de voortgang te waarborgen, zal in eerste instantie halfjaarlijks door de ambtelijke werkgroep een update van de projectenlijst worden opgesteld en een aantal besluiten aan het "bestuurlijk overleg Gebiedsverkenning" voorgelegd worden die financiële claims met zich kunnen meebrengen.

Voor het vervolg is het van belang dat de governance goed ingericht is. De ambtelijke werkgroep heeft hiertoe een voorzet gemaakt. Voor de vormgeving van de governance wordt gerefereerd naar de als bijlage bijgevoegde oplegnotitie (bijlage 2). Hierbij wordt opgemerkt dat reeds door het bestuurlijk overleg Gebiedsverkenning besloten is dit gremium te laten voortbestaan in de formule 16 (+ 2), dus de gedeputeerde van de Provincie Limburg-NL, de 14 Belgisch- en Nederlands-Limburgse en Noord-Brabantse gemeenten en de Belgische Vervoerregio Limburg, met de provincie Noord-Brabant als agendalid. De governancestructuur wordt later in 2023 verwacht en wordt binnen het bestuurlijk overleg van de Gebiedsverkenning vastgesteld. Voor Weert is het van belang dat deze governance aansluit bij bestaande structuren en overlegorganen zoals Platform A2, MIRT en Smartwayz.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

1. Aanbiedingsbrief en Eindrapportage inclusief verdiepingsdocumenten
2. Oplegnotitie met een uitwerking van de governance



Zie verzendlijst

Cluster MOB

Ons kenmerk [REDACTED]

Uw kenmerk -

Bijlage(n) 4

Behandeld [REDACTED]

Telefoon + [REDACTED]

Maastricht 31 januari 2023

Verzonden - 3 FEB. 2023

Onderwerp

Oplevering gebiedsverkenning Weert en omgeving

Geacht college, geachte heren,

Voor de regio Weert en omgeving hebben wij, de deelregio's Zuidoost-Brabant, Nederlands Midden-Limburg en Vlaams Noord-Limburg, gezamenlijk de regionale gebiedsverkenning Weert en omgeving doorlopen. Doel van deze gebiedsverkenning is om planmatig, in een (inter)nationale context, toe te werken naar een vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen. Dit om in gezamenlijkheid de groei en veranderingen in de mobiliteit in goede banen te leiden, gericht op de mobiliteitsbehoefte in 2040.

De gebiedsverkenning Weert en omgeving heeft geresulteerd in een voorkeursmaatregelenpakket, met een doorkijk tot 2040. Dit voorkeursmaatregelenpakket is aanvullend op de bestaande beheers-verantwoordelijkheid van het eigen netwerk.

Tijdens het Bestuurlijke Overleg van 9 november 2022 hebben de betrokken bestuurders van de voornoemde drie deelregio's kennis genomen van de rapportage, genaamd 'Eindrapport Gebiedsverkenning Weert en Omgeving, Kruispunt van Limburg en Noord-Brabant' d.d. oktober 2022. Afsproken werd toen dat de ambtelijke werkgroep de eindrapportage zou aanvullen met een oplegnotitie met een uitwerking van de governance en een gecombineerde informatiebrief voor de Gemeenteraden en de Vervoersregio Limburg-Be.

Conform afspraak ontvangt u bij deze de eindrapportage inclusief verdiepingsdocumenten, de oplegnotitie met een uitwerking van de governance, alsmede een informatiebrief.

Wij verzoeken u om deze door uw dagelijkse besturen te laten vaststellen en/of door te geleiden naar uw gemeenteraden en stellen het op prijs als u de ambtelijke werkgroep op de hoogte houdt van de voortgang hiervan.



Als vervolg dient het voorkeursmaatregelenpakket vertaald te worden in een Gebiedsagenda met daarin de uitwerking van een deel van het voorkeursmaatregelenpakket.

De Gebiedsagenda bestaat uit projecten een gezamenlijk geformuleerde ambitie, een programma dat invulling geeft aan het realiseren van deze ambitie en een actieplan voor de komende jaren, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen de korte, middellang en lange termijn. Deze agenda is er op gericht om de vele economische, sociale en maatschappelijke ontwikkelingen die vandaag de dag en in de toekomst (zullen gaan) spelen te ondersteunen.

De ambtelijke werkgroep bereidt een Bestuurlijk Overleg voor, dat medio 2023 zal plaatsvinden. Tijdens dit overleg zal de door de ambtelijke werkgroep opgestelde Gebiedsagenda van de gebiedsverkenning Weert en omgeving besproken worden en vindt besluitvorming plaats over de voortgang, bijsturing en implementatie van het maatregelenpakket.

Aangezien maatregelen zich in diverse stadia bevinden, van de initiatiefase tot de realisatiefase, kan de besluitvorming variëren van het instemmen met het opstarten van een haalbaarheidsonderzoek tot het instemmen met de realisatie, waarbij aandacht besteed wordt aan (het optimaliseren van) de samenwerking, financiering, (tijds)fasering en waar de implementatie belegd wordt.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze brief, dan kunt u zich richten tot de onze projectleider, [REDACTED]

[REDACTED]
Gedeputeerde Staten van Limburg

[REDACTED]
voorzitter

[REDACTED]
secretaris

Naam organisatie	Adres	Postcode	Plaats
Gemeente Leudal t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	Leudalplein 1	6093 HE	Heythuysen
Gemeente Nederweert t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	Raadhuisplein 1	6031 VR	Nederweert
Gemeente Weert t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	Wilhelminasingel 101	6001 GS	Weert
Gemeente Valkenswaard t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	de Hofnar 15 Jan Deckersstraat 2	5554 DA 5591 HS	Valkenswaard Heeze
Gemeente Heeze-Leende t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	Koningin Julianalaan 19	5582 JV	Waalre
Gemeente Waalre t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	Capucijnerplein 1	6021 CA	Budel
Gemeente Cranendonck t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders	Stad 40	3930	Hamont-Achel België
Gemeente Hamont-Achel t.a.v. het college van Burgemeester en Schepenen	Dorpsstraat 16	3950	Bocholt België
Gemeente Bocholt t.a.v. het college van Burgemeester en Schepenen	Zuidervest 2A	3990	Peer België
Gemeente Peer t.a.v. het college van Burgemeester en Schepenen	Breeërsteenweg 146	3640	Kinrooi België
Gemeente Kinrooi t.a.v. het college van Burgemeester en Schepenen	Vrijthof 10	B-3960	Bree België
Gemeente Bree t.a.v. het college van Burgemeester en Schepenen	Oude Markt 2	3900	Pelt België
Gemeente Pelt t.a.v. het college van Burgemeester en Schepenen	Brabantlaan 1	5216 TV	's-Hertogenbosch
Provincie Noord-Brabant t.a.v. Gedeputeerde Staten			

Provincie Limburg t.a.v. dhr. Bert Lambrechts	Universiteitslaan 1	3500	Hasselt België
Vervoersregio Limburg Departement MOW – Beleid t.a.v. dhr. S. Lieten	Koningin Astridlaan 50	3500	Hasselt België

■ EINDRAPPORT

Gebiedsverkenning Weert en omgeving

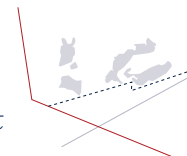
Kruispunt van Limburg en Noord-Brabant

OPDRACHTGEVER: Provincie Limburg

DATUM: Oktober 2022

STATUS: Eindrapport

NewPlan

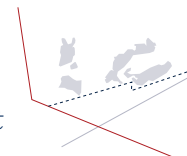


EINDRAPPORT

Deze eindrapportage is het vervolgdokument op de rapportage, genaamd 'Gebiedsopgave en mobiliteitsopgave Weert en omgeving' van mei 2021.

Deze eindrapportage richt zich op de totstandkoming en de uitwerking van het regionale afwegingskader en het daarop gebaseerde voorkeursmaatregelpakket (fasen 3 en 4 van de gebiedsverkenning). Hiermee onderstreept de regio het belang van een gezamenlijke mobiliteitsaanpak voor de toekomst en presenteert de regio de regionale projecten welke daar prioritair aan bijdragen.



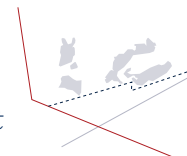


INHOUDSOPGAVE

1 /	Managementsamenvatting	4	6 /	Voorkeursmaatregelenpakket	17
				6.1 Het maatregelenpakket op de tijdslijn	19
				6.2 Monitoring	26
2 /	Terugblik fasen 1 en 2	5			
3 /	Fase 3: regionaal afwegings- kader, van programmalijnen naar transitielijnen	9	7 /	Governance	27
4 /	Ontwikkelingen en opgaven	11	8 /	Verdiepingsdocumenten	
5 /	Fase 4: beoordeling projecten voor het pakket voorkeursmaatregelen	13			
	5.1 Trechtersen geïntermediateerde projecten	13			
	5.2 Werkwijze beoordeling	14			
	5.3 Kwalitatieve beoordeling	16			



Station Hamont gefotografeerd door Peter (VTV)



1. MANAGEMENT SAMENVATTING

De samenwerkende regio wil met de gebiedsverkenning Weert en omstreken tot een gezamenlijke mobiliteitsaanpak komen, gericht op de mobiliteitsbehoefte in 2040. De Gebiedsverkenning bestaat uit vier fasen; de eindrapportage van fase drie en vier ligt voor. Daartoe is gezamenlijk gewerkt aan de uitwerking van een regionaal afwegingskader en een voorkeursmaatregelenpakket. Tevens geeft een beknopte terugblik overzicht van de reeds doorlopen fasen en voorgeschiedenis.

De balans voor de toekomst wordt hiermee opgemaakt. Enerzijds: *groei van bevolking – economie – arbeidsplaatsen – activiteiten – mobiliteit*. Anderzijds *een gewenste mobiliteitstransitie: minder groei in automobilititeit; méér groei in thuiswerken en in de keuze voor alternatieve duurzame mobiliteit*. Parallel: *de keuze van bedrijven voor een meer duurzaam goederen vervoer*.

Als volgende stap is deze balans in de Gebiedsverkenning Weert en omstreken vertaald naar ambities. Ambities die zullen leiden tot *veilige en kwalitatieve complete mobiliteitsnetwerken – meer agglomeratiekracht – minder emissies – inclusieve en leefbare samenleving*.

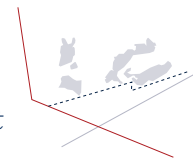
De 170 geformuleerde maatregelen uit fase een en twee van de gebiedsverkenning, zijn beoordeeld op de bijdrage regionaal, én in de krachtenbundeling. Er komen 43 regionale maatregelen boven die prioritair zijn voor bovenlokale verbeteringen. Voor de andere maatregelen geldt het subsidiariteitsbeginsel: lokale vraagstukken kunnen het beste lokaal worden aangepakt.

De meetlat van het regionaal afwegingskader heeft deze 43 maatregelen in een voorkeursmaatregelenpakket vertaald. Weloverwogen en gefundeerd ontstaat een hanteerbare rangorde van projecten: **urgent – prioritair – belangrijk – van belang**. Deze past in het model van de mobiliteitscorridors (uit fase een en twee) en onderstrepen deze ook. Omwille van overzicht in de uitvoering zijn de maatregelen gegroepeerd naar **korte termijn** (tot 2025), **middellange** (2025 tot 2030) en **lange termijn** (2030 tot 2040).

Aan de gebiedsverkenning Weert en omstreken wordt slagkracht gegeven met de beschreven handvatten voor bijsturing op basis van monitoring. Een jaarlijkse evaluatie en periodieke rapportage hoort hier bij. Voorgesteld wordt in de governance aan te sluiten

bij bestaande gremia; een halfjaarlijks BO bepaalt de agenda, waaronder prioritering en implementatie. Aan de bestuurders gezamenlijk is het om te komen tot het duurzame mobiliteitsnetwerk: **wie gaat de doelstellingen en projecten concreet mee invullen? en wie gaat voor de geselecteerde opgaven mee aan de lat staan?**



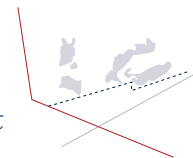


2. TERUGBLIK FASEN 1 EN 2

De gebiedsverkenning Weert en omgeving (verder: de gebiedsverkenning genoemd) is op initiatief van de Provincie Limburg ontstaan om planmatig, in een (inter)nationale context, toe te werken naar een vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen. Doel van de gebiedsverkenning is om de groei en veranderingen in de mobiliteit in goede banen te leiden. Het is noodzakelijk het totale verkeers – en vervoerssysteem zo efficiënt mogelijk en in optimale samenhang te gebruiken. De gebiedsverkenning kent 4 fasen, zijnde:



In de regionale gebiedsverkenning Weert en omgeving zijn de deelregio's Zuidoost-Brabant, Nederlands Midden-Limburg en Vlaams Noord-Limburg op initiatief van de Provincie Limburg samen aan de slag gegaan, om inzicht te krijgen in de ruimtelijke ambities en ontwikkelingen in 2040, ook wel de gebiedsopgave genoemd. Na het formuleren van de gebiedsopgave is geïnventariseerd welke mobiliteitsprojecten op dit moment en in de nabije toekomst noodzakelijk worden geacht voor deze gebiedsopgave. Het doel van de gebiedsverkenning is het middels een integrale aanpak toewerken naar vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen, waarbij lands- en provinciegrenzen geen rol spelen.



Uit de inventarisatiefase en bepaling van de gebiedsopgave, fase 1 en 2 van de Gebiedsverkenning, is naar voren gekomen hoe de 14 gemeenten en hun regio's de toekomstige opgaven in ruimtelijke ontwikkelingen en de daaraan verbonden mobiliteit zien op weg naar 2040. In de rapportage van mei 2021 werd dit schematisch als volgt weergegeven:



Opvangen van de demografische ontwikkeling: groei en transitie

- Meer woningen voor gestaag groeiende beroepsbevolking;
- Meer woonruimte voor groeiend aantal studenten;
- Meer levensloopbestendige- en aangepaste woonvormen voor een groeiend oudere bevolking.



Ontwikkelen en moderniseren werklandschap: beheerste groei en transitie van bedrijventerreinen

- Optimaliseren digitale ontsluiting;
- Verbeteren en verduurzamen fysieke bereikbaarheid.



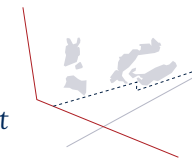
Opvangen mobiliteitsgevolgen van de ruimtelijke, demografische en economische ontwikkelingen

- Faciliteren van het surplus aan groeiend woon-werk verkeer, ondanks groei telewerken;
- Faciliteren van het groeiend aantal verplaatsingen van studenten, ondanks online-onderwijs;
- Faciliteren van het groeiend aantal bezoekers van voorzieningen: naar 'buiten' voor o.a. natuur en recreatie, naar 'binnen' voor o.a. (hoger)onderwijs, cultuur en winkelen.



Opvangen van een groter aantal bezoekers

- Accommoderen van meer toeristen voor cultuur, natuur en winkelen;
- Accommoderen van meer tijdelijke kenniswerkers en seizoenarbeiders.



Uitbouwen van het mobiliteitsaanbod, op basis van nieuwe technologische concepten, waarmee de reiziger zich duurzaam, comfortabel en op maat kan verplaatsen

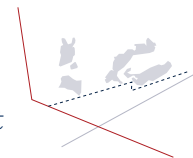
- Fysiek uitbouwen van het OV, vraag gestuurd in capaciteit en modaliteit;
- Fysiek uitbouwen van alternatieve vervoerswijzen dan de auto, zoals de fiets en andere people-movers;
- Fysiek ondersteunen door een netwerk aan veilige stallingen, e-oplaadpunten, verkeersveilige netwerken (bijvoorbeeld eigentijds vormgegeven fietspaden) voor het langzaam verkeer en het bieden van services aan de reiziger.



Uitbouwen van het fysieke verkeersnetwerk, waar de mobiliteitsbehoefte terug moet vallen op het gebruik van de auto, al of niet als onderdeel van de reis in het daily-urban-system

- Wegnemen van capaciteitsknelpunten;
- Wegnemen van lacunes in het wegennet die resterend in de verbindingen over de grens;
- Wegnemen van leefbaarheidsknelpunten door het verplaatsen van verkeer naar robuuste routes die kwetsbare leefgebieden mijden en het verkeer leiden naar wegen van hogere orde die daarvoor zijn ingericht;
- Wegnemen van knelpunten in de verkeersveiligheid.

Deze opgaven houden verband met zowel de regionale ontwikkelingen onderling, als ook met de invloed en de oriëntatie op de krachtige economische – en kennisclusters in de nabije omgeving. Het gevolg zijn grote stromen aan forenzen, pendelaars tussen de kernen en de steden en de hoog stedelijke agglomeratie in de buurt. Veel verkeer van studenten, naar natuur en recreatiegebieden, voor cultuur en winkelen. Vooral over de provincie – en landsgrenzen zijn de verkeersverbindingen hier maar zeer ten dele op berekend.



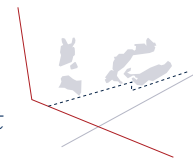
Bij de bepaling van de gebiedsopgave werd de rol van de auto al als nog dominant gezien. “Een grotere rol voor vervoersalternatieven vraagt niet alleen om fysieke investeringen maar ook om gezamenlijk duurzaam mobiliteitsbeleid. Het is prettig te constateren dat de betrokken overheden, partner – en mobiliteitsorganisaties in hun toekomstig mobiliteitsbeleid al veel dezelfde kant op denken.” zo meldt de rapportage gebiedsverkenning van mei 2021. Beleidsmatig liggen als fundament onder deze accentverschuiving, een aantal beleidskaders, plannen en programma’s:

- > Mobiliteitsplan provincie Limburg (NL), “slim op weg naar morgen”
- > Uitvoeringsagenda “slim, veilig en duurzaam”, Noord – en Midden – Limburg (NL)
- > Regionale mobiliteitsagenda MRE, sub regio zuid
- > Openbaar Vervoerplan 2021, vervoerregio Limburg – Vlaanderen
- > Uitvoeringsprogramma SmartwayZ.NL, voor zover gericht op Zuidoost-Brabant en Midden-Limburg

Dit nadrukkelijk in combinatie met de programma’s en visies die vanuit de deelnemende gemeenten naar aanleiding van de inventarisatiefase werden aangereikt.

Deze rapportage is op september 2021 tijdens een overleg door betrokken bestuurders vastgesteld met de opdracht een regionaal afwegingskader (fase 3) en een voorkeursmaatregelenpakket (fase 4) op stellen. Ondertussen staan ontwikkelingen dus niet stil en ziet de opdracht gevende overheid, de provincie Limburg, voldoende aanleiding om accenten te verleggen naar een verder toekomstgerichte scope en de daarbij behorende prioriteiten te stellen. In zijn brief van mei 2022 heeft gedeputeerde Van Gaans de bestuurlijke partners hierover geïnformeerd.





3. FASE 3: REGIONAAL AFWEGINGSKADER, VAN PROGRAMMALIJNEN NAAR TRANSITIELIJNEN

De provincie Limburg onderkent tezamen met medeoverheden en maatschappelijke partijen het belang van de mobiliteitstransitie. Een transitie naar meer bewuste, duurzame en gezonde manieren van verplaatsen. In dit vervolg van de gebiedsverkenning (fase 3, opstellen regionaal afwegingskader) wordt de mobiliteitstransitie centraal gesteld. Dit vraagt om een prioritering van de projecten die aansluit bij het klimaatbeleid, het stikstofbeleid, met aandacht voor leefbaarheids- en gezondheidsaspecten. Concreet betekent dit een minder prominente plaats voor de automobilititeit in de mobiliteitsopgave. Sterker nog, in de plaats van het veelvuldig autogebruik is een alternatief voor de reis via fiets, OV of collectief vervoer het speerpunt. Daarnaast is het vermijden van de verplaatsing voor werk (digitalisering, thuiswerken, hybride werken) een aanvullend instrument dat in de afgelopen twee jaren (corona pandemie) proefondervindelijk is opgekomen. In zijn geheel heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor inrichting van het proces, wegging, selectie, prioritering en aanpak van de mobiliteitsopgaven.

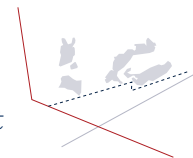
De essentie van de mobiliteitsopgave blijft een optimale bereikbaarheid van de aaneengesloten regio's van de gebiedsverkenning. Optimaal, in de zin van:

- > Transitie op gedrag en motivatie. De reiziger kiest bewust voor een verplaatsing en kiest bewust zijn vervoermiddel, slim – veilig – duurzaam
- > Transitie op infrastructuur ontwikkeling. Overheden en mobiliteitsorganisaties beperken de groei van het autoverkeer tot het noodzakelijke. Knelpunten ontstaan vanuit achterstallige ontwikkeling van verbindingen in de grensregio. Die worden aangepakt.

Schematisch weergegeven volgens het Ladder principe:



Ladder duurzame mobiliteitskeuze

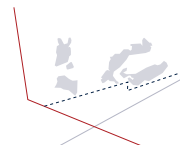


De mobiliteitstransitie wil de volgende doelen bereiken:

- De groei van de automobilititeit (personen en goederen) zo weinig mogelijk laten groeien
- Verkeersveiligheid, externe veiligheid en sociale veiligheid verbeteren
- Thuiswerken waar mogelijk, door stimuleren en faciliteren
- Een alternatief voor de auto bieden
- Het gebruik van een alternatieve reiskeuze makkelijker maken
- De impact van de auto beperken (veiliger en duurzamer autoverkeer)
- De keuze van de reiziger voor het vervoermiddel beïnvloeden
- De keuze van bedrijven voor betere alternatieven van goederenvervoer bevorderen

Kijkend naar gehanteerde scenario's voor de gebiedsopgave op weg naar 2040 (zie gebiedsverkenning fasen 1 en 2) zijn er elementen die vanuit de gebiedsopgave en mobiliteitsopgave prominent op de agenda blijven. Op de onderdelen economie, arbeidsmarkt en demografie blijven groeiscenario's leidend; in (hoog)stedelijke gebieden en hun invloed zone's houden we rekening met overwegend hoge groeiscenario's; in meer landelijke gebieden zal sprake zijn van 0+ groeiscenario's.

Deze te verwachten groeilijnen op weg naar 2040 maken het noodzakelijk en zinvol om verder te kijken dan alleen naar de verplaatsing van personen. Ook voor vervoer van goederen kan de mobiliteitstransitie concreet worden door meer samenwerking te organiseren, duurzamere transportketens te vormen en de vervoerskeuze en transportmiddelen verder te verduurzamen. De regio waar de gebiedsverkenning zich op richt is weliswaar niet rijk gezegend met grote vaarwegen voor het duurzaam vervoer van goederen. Wel wordt de regio dooraderd door de Zuid-Willemsvaart wat op enkele geschikte locaties voor overslag tot een intensiever gebruik van deze vaarweg kan leiden. Daarvoor dienen een aantal verbeteringen te worden doorgevoerd en belemmeringen weg genomen, zodat het aandeel 'transport over water' kan worden versterkt. Zo kan de modal shift minder druk van vrachtwagenverkeer op het verkeersnetwerk opleveren en minder druk op het klimaat in de vorm van emissies. Tenslotte kan ook een verbeterde vorm van samenwerking (makelaarsfunctie als verbinder tussen bedrijfsleven onderling en overheid) tot efficiënter en minder transport leiden.

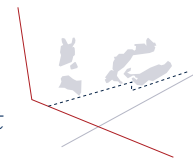


4. ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

De in de grensoverschrijdende gebiedsverkenning samenwerkende overheden hebben het klimaat hoog in het vaandel staan. Alle Nederlandse overheden, ook in deze regio, hebben zich verbonden aan het Klimaatakkoord (Den Haag, 28 juni 2019): “Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen, waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.” De Vlaamse basis, gesteld in het eigen idioom stelt zeer vergelijkbare doelen. Er is aandacht nodig voor gelijkloendheid in de toepassing met het oog op een effectieve gezamenlijke uitwerking. Met het doel van de Gebiedsverkenning, de beschreven klimaatopgave, én de beleidsmatige

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

mobiliteitsopgaven van de samenwerkende overheden, zijn op de volgende pagina zes richtinggevende ambities voor de toekomst benoemd. Met deze ambities als maatstaf, wordt het mogelijk om (te maken keuzes in) toekomstige projecten te onderbouwen.



Dit leidt tot volgende ambities:



Kwaliteit van netwerken

In 2040 bestaat ons mobiliteitssysteem uit een samenhangend grensoverschrijdend netwerk van alle modaliteiten, fysiek en digitaal. De doorstroming is op orde. Er zijn ruime overstapmogelijkheden tussen modaliteiten.



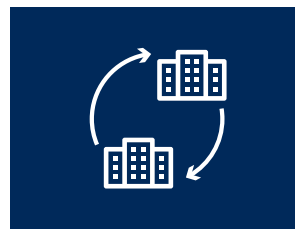
Verduurzaming en NOx & CO2-reductie

In 2040 is ons mobiliteitssysteem hard op weg om duurzaam en zonder stikstof en CO2-uitstoot te zijn door mobiliteit van vooral gemotoriseerd verkeer te verminderen, te verduurzamen en te verschonen.



Verbeteren veiligheid

In 2040 is het gebruik van ons mobiliteitssysteem veilig, zowel op het gebied van verkeersveiligheid, externe veiligheid als sociale veiligheid. Daaronder scharen we ook een veilige geleiding van het agrarisch verkeer, daar waar landbouwverkeer en andere verkeersdeelnemers elkaar ontmoeten en conflict situaties kunnen ontstaan.



Ontwikkelen agglomeratiekracht

In 2040 is ons mobiliteitssysteem multimodaal, betrouwbaar en gericht op het faciliteren van keten- en deelmobiliteit. We zetten in op nabijheid van werk en voorzieningen. Reisdoelen kunnen binnen acceptabele en betrouwbare reistijd en kosten gemakkelijk en comfortabel worden bereikt.



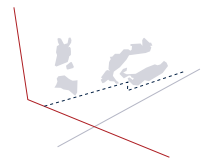
Vergroten inclusieve samenleving

In 2040 is ons mobiliteitssysteem voor iedereen beschikbaar, toegankelijk en begrijpelijk zodat iedere inwoner de mogelijkheid heeft om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij.



Verbeteren leefbaarheid & gezondheid

In 2040 is onze mobiliteit schoon en heeft het geen negatieve effecten meer op de leefomgeving en zorgt het niet voor belemmerende barrières. Ons mobiliteitssysteem biedt mogelijkheden en nodigt uit tot gezonde manieren van verplaatsen en draagt op die manier bij aan de fitheid van onze inwoners.



5. FASE 4: BEOORDELING PROJECTEN VOOR HET PAKKET VOORKEURSMATREGELEN

5.1 TRECHTEREN GEÏNVENTARISEERDE PROJECTEN

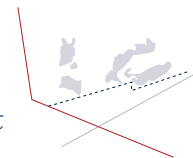
Op basis van de geformuleerde gebiedsopgave is in opdracht van de betrokken bestuurders in het vierde kwartaal van 2021 aan de deelnemende overheden de vraag gesteld, welke mobiliteitsprojecten noodzakelijk of minimaal wenselijk werden geacht om het beeld voor 2040 te kunnen beantwoorden. Dat leverde de in mei 2021 uitgebrachte inventarisatie – gebiedsverkenning op. Daarbij is vooraf geen kader gesteld, in de zin van haalbaarheid, financiering of realisatietermijn. Ook is er geen voorwaarde gesteld aan de reikwijdte van een project, lokaal of bovenlokaal. Dit leverde een veelheid aan projecten op, van een lokaal knelpunt tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, met (boven) regionale impact. Hiervoor werden oplossingen opgehaald zoals het lokaal oplossen van een regionaal knelpunt (bijvoorbeeld sluipverkeer) of het bovenregionaal scheppen van (betere) voorzieningen (zoals een mobiliteit hub). In totaal is een imposante groslijst van honderdzeventig mobiliteitsprojecten en opgaven aangedragen. Veel van deze projecten zijn infra, oftewel (vracht)auto gerelateerd.

Voor de analyse van de inventarisatie is in opdracht van de betrokken bestuurders in het vierde kwartaal van 2021 een werkgroep ingesteld van de regiovertegenwoordigers die beschikken over expertise, draagvlak én overzicht van hun deelregio. Als uitgangspunt is gesteld dat wat lokaal kan worden aangepakt en opgelost ook lokaal of bilateraal tussen netwerk – en wegbeheerders moet worden opgepakt. Deze opgaven maken geen onderdeel uit van het voorkeursmaatregelenpakket.

Rest de opgave om gezamenlijk te willen werken aan projecten met een regionale bijdrage. Deze bijdrage zal zowel oplossingsgericht als toekomstgericht zijn. Dientengevolge is gekozen om de projecten te rubriceren in lokaal-regionale optiek: *Welke projecten zijn prioritair om in gezamenlijkheid op te pakken, gericht op het functioneren van de regio in 2040.* In dit stadium is géén afweging gemaakt in (kans op) haalbaarheid, financierbaarheid en bestuurlijk draagvlak. Deze aanpak heeft vanuit de aangedragen honderdzeventig projecten geleid tot circa veertig mobiliteitsprojecten waarop de werkgroep nader heeft ingezoomd.



Kanttekening hierbij is dat daarmee de andere circa honderddertig projecten niets aan belang inboeten. De samenwerkende partners, deelnemende gemeenten en regio's, hebben in de gebiedsverkenning aangegeven deze projecten allemaal nodig te achten. Even zozeer betekent het niet dat deze drieënveertig projecten daarmee op voorhand gefinancierd zullen, of uitgevoerd kunnen worden. Wel zijn dit de projecten die de samenwerkende regio benadrukt als noodzakelijk om gezamenlijk op te pakken t.b.v. de gebiedsopgaven 2040.



5.2 WERKWIJZE BEOORDELING

De **43 prioritaire projecten** zijn vervolgens op verschillende niveaus beoordeeld, geredeneerd vanuit de geformuleerde zes ambities. De ambities zijn daartoe geconcretiseerd in:



Kwaliteit van netwerken

In hoeverre heeft het project effect op:

- de compleetheid van het netwerk en/of;
- de doorstroming op het netwerk en/of;
- de overstapmogelijkheden tussen delen van het netwerk.



Verbeteren veiligheid

In hoeverre heeft het project effect op:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid en/of;
- het garanderen van de externe veiligheid¹ en/of;
- het inpassen van landbouwverkeer tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en/of
- het verbeteren van de sociale veiligheid².



Vergroten inclusieve samenleving

In hoeverre draagt het project bij aan:

- de beschikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen en/of;
- de begrijpelijkheid en aantrekkelijkheid voor de gebruiker.



Verduurzaming en NOx & CO2-reductie

In hoeverre heeft het project effect op:

- verminderen van de mobiliteit en/of;
- verminderen van voornamelijk de CO2 en stikstof uitstoot en/of;
- het verduurzamen van de mobiliteit en/of
- sturen naar een beheersbare groei.



Ontwikkelen agglomeratiekracht

In hoeverre draagt het project bij aan:

- een multimodaal netwerk en/of;
- de betrouwbaarheid op het netwerk en/of;
- gebruik van keten- en deelmobiliteit en/of;
- de digitale verbindingmogelijkheden ten behoeve van het werken op afstand en/of;
- het verminderen van de reistijd en het beperken van de kosten.



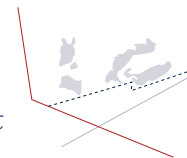
Verbeteren leefbaarheid & gezondheid

In hoeverre heeft het project effect op:

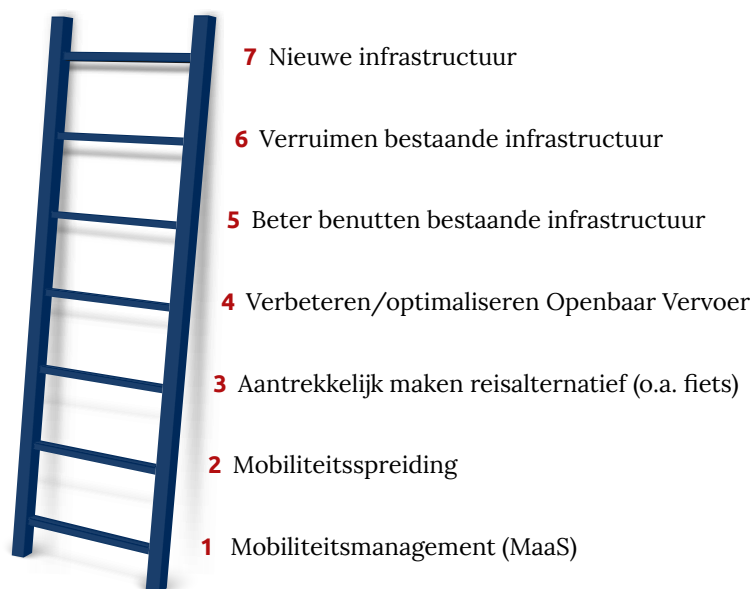
- het beperken van de overlast en/of;
- het verbeteren van de leefbaarheid en/of;
- het verminderen van barrières en/of;
- de vitaliteit van de inwoners.

¹ het transportrisico van gevaarlijke stoffen langs transportassen, zoals spoorlijnen en snelwegen.

² de bescherming of zich beschermt voelen, tegen gevaar vanuit menselijk handelen in de openbare ruimte.



Daarnaast zijn de projecten getoetst op hun bijdrage aan de geformuleerde transitielijnen. Basis wordt gevormd door de *Ladder van Verdaas*¹. Via de SVD agenda (Slim Veilig Duurzaam) zijn aanpakken geformuleerd, die bijdragen aan in brede zin slimmer reisgedrag van reizigers, als ook in het goederenvervoer. Op die manier kunnen 'de lagere treden' meer effectief worden. Uitgangspunt is dat iedere bijdrage als positief te bestempelen valt. Een bijdrage in de gewenste gedragsverandering van reizigers leidt tot een weging als meer urgent van het project in het pakket voorkeursmaatregelen.



¹De ladder van (prof.dr. C.J.) Verdaas stamt uit 2005 en is erop gericht om infraoplossingen vooraf te laten gaan door een afweging van alternatieve opties. Pas als al deze niet voldoende oplossend vermogen bieden, komt infrastructuur in beeld.

De bijdrage aan de SVD onderdelen, is uitgewerkt in de volgende onderdelen:

A Tijd en plaats onafhankelijk werken. Draagt het project bij aan:

- Thuiswerken, hybride vergaderen en/of;
- Het spreiden van verkeer over de dag en/of;
- Het vermijden van de spits(en).

B Stimuleren van duurzaam reizen. Draagt het project hieraan bij door:

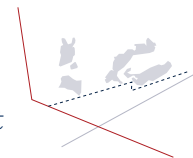
- Een werkgeversaanpak en/of;
- Vormen van fietsstimulering en/of;
- OV optimaliseren, stimuleren gebruik en/of;
- Effectieve ketenbenadering en/of;
- Aantrekkelijke overstappunten van en naar de fiets.

C Stimuleren duurzaam vervoer. Draagt het project bij aan:

- De logistieke aanpak en/of;
- Vrachtwagen parkeren met duurzame brandstoffen voorhanden en/of;
- Efficiënt transport door digitale techniek en ketensamenwerking en/of;
- Modal shift van weg naar spoor of water.

D Stimuleren vitaliteit/gezondheid. Draagt het project bij aan:

- Fietsstimulering en/of;
- Een werkgeversaanpak en/of;
- Een onderwijsaanpak en/of;
- Beschikbaarheid van een deelfietssysteem en/of;
- Beschikbaarheid van oplaadpunten.



5.3 KWALITATIEVE BEOORDELING

Uiteindelijk heeft de beschreven rubricering, alsmede het werken met de transitielijnen geleid tot **43 prioritaire projecten**. Deze projecten zijn op consistente wijze beoordeeld door de werkgroep leden van de deelregio's en van een score voorzien. In het bijbehorende verdiepingsdocument zijn deze projecten te herleiden.

De projecten zijn aan de ambities getoetst via een vijf puntenschaal, aflopend van een groot positief effect via neutraal naar een groot negatief effect. Daarbij wordt opgemerkt dat vierendertig projecten afgewogen zijn. Negen projecten niet zijn gescoord, omdat ze reeds in uitvoering zijn, of omdat anderszins scoring niet relevant is. Hierna wordt per ambitie de scoring kwalitatief beschreven.



Kwaliteit van netwerken

Er zijn **21 projecten** die **positief** scoren. Dit zijn hoofdzakelijk fiets en OV projecten. Alleen daar waar veel verkeer door kernen wordt afgewikkeld scoren autoprojecten positief. Verder scoren projecten op goederenvervoer in relatie met het overschrijden van de landsgrens goed. Er zijn geen projecten die hierop negatief scoren aangezien zij bijdragen aan de totstandkoming van een meer afgerond mobiliteitsnetwerk.



Duurzaamheid

11 projecten scoren **positief**, vrijwel uitsluitend fiets en OV projecten. Een goederenvervoer project gericht op modal shift over water scoort zeer positief. Alleen deze ambitie kent negatieve scoring: **6 projecten** hebben een **negatief** effect zijnde projecten die het autoverkeer door de kernen aanpakken.



Veiligheid

13 projecten scoren **positief**. Meer dan de helft betreft projecten voor gemotoriseerd verkeer; de overigen zijn gericht op fiets. De hoogste score betreft een project gericht op landbouwverkeer. Geen van de projecten scoren negatief op veiligheid.



Agglomeratiekracht

De **11 positief scorende projecten** betreffen voor het overgrote deel Openbaar Vervoer, namelijk 9 projecten. Verder wordt het meest positief scorende project gevormd door een project met vervoer over water. Slechts één autoverkeer project draagt bij aan de agglomeratiekracht.



Inclusieve samenleving

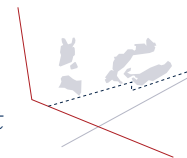
Er zijn **5 projecten** die **positief** scoren op inclusiviteit. Er zijn geen projecten die de inclusiviteit van mensen negatief beïnvloeden.



Leefbaarheid & gezondheid

Hieraan wordt door **9 projecten** een **positieve bijdrage** geleverd. Dit zijn allemaal autoverkeer projecten, waarbij er bij 3 ook een component zwaar verkeer inzit. De winst qua leefbaarheid en gezondheid wordt geboekt door dit belastende verkeer uit de kernen of leefomgeving te halen en het verkeer te leiden naar routes die berekend zijn op de daadwerkelijke functie. Daarnaast is er leefbaarheidswinst door positieve effecten door de modal-shift en verminderde congestie. Er zijn geen projecten die een negatief gevolg hebben.

Daarnaast is voor ieder van de projecten gekeken naar de bijdrage die geleverd wordt aan de **SVD agenda** (*Slim – Veilig – Duurzaam*). Op de waarden van deze agenda zijn alle 43 projecten getoetst. Geconstateerd wordt dat **28 projecten** (65%) een **positieve bijdrage** leveren. Vooral de niet-auto projecten hebben de grootste bijdrage. Ook een aantal autoprojecten leveren een bijdrage met name aan het stimuleren van duurzaam reizen, bijvoorbeeld door het verbeteren van overstapmogelijkheden. Speciale aandacht is besteed aan projecten die de hiaten in de grensoverschrijdende verbindingen aanpakken. Een erfenis uit het verleden. Daarnaast biedt het geregeld ook grote potentie van de gedragsverandering op die verbindingen.



6. VOORKEURSMATREGELENPAKKET

Het voorkeursmaatregelenpakket wordt gevormd door de **43 getoetste (boven)regionale projecten**. Dit bestand aan projecten is integraal opgenomen als verdiepingsdocument nr. 8.1. Uitgangspunt is dat alle projecten een positieve bijdrage leveren aan de geformuleerde gebiedsopgave 2040 en daarmee van waarde zijn. Dit voorkeursmaatregelenpakket loopt uiteen van onderzoeksprojecten in de voorfase tot projecten die concreet in uitvoering zijn. Het pakket is op basis van de beschreven kwalitatieve beoordeling van de projecten in een rangorde geplaatst. In het verdiepingsdocument is dit per project te herleiden. Niet meegenomen zijn de project specifieke afwegingen, die inhoudelijk, financieel en bestuurlijk door de verantwoordelijke overheid genomen moeten worden. Deze behoren veelal tot de opgaven van lokale overheden. Daar gaat de voorliggende gebiedsverkenning in zijn derde en vierde fase dus niet over.

De gehanteerde rangorde in relatie tot de gebiedsopgave is:

■ *Noodzaak, urgent*

Hieronder vallen die projecten die al in uitvoering gaan en waarvan uitvoering op korte termijn wenselijk is. Deze worden geacht om cruciaal te zijn voor de toekomst in 2040. Hieronder vallen **16 projecten**.

■ *Prioritair*

Deze projecten zijn eveneens cruciaal voor de toekomst, met dien verstande dat de uitvoerende overheid deze nog (verder) kan of moet uitwerken, inhoudelijk en qua uitvoeringstermijn. Hieronder vallen **14 projecten**.

■ *Belangrijk*

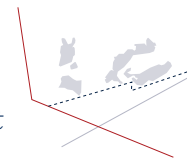
Deze projecten zijn belangrijk om op een goede manier bij te dragen aan de toekomst. Echter het functioneren van het mobiliteitssysteem in 2040 is niet persé afhankelijk van realisatie van ieder van deze projecten. Hieronder vallen **4 projecten**.

■ *Van belang*

Het belang van deze projecten houdt verband met het functioneren van het mobiliteitssysteem en de mobiliteitstransitie. Men zou deze altijd moeten willen uitvoeren, echter de bijdrage aan de gebiedsopgave 2040 is niet cruciaal. Hieronder vallen **9 projecten**.

In het verdiepingsdocument is terug te vinden op welke plek projecten in de rangorde zijn opgenomen. Opvallend is dat in het voorkeursmaatregelenpakket ook hier weer het verloop over corridors zichtbaar wordt, zoals deze in fase 1 en 2 al zichtbaar gemaakt zijn. Ook in de meest actuele RMP's (*Regionale Mobiliteit Programma's*) van de deelregio's komen drie van de vier corridors als zodanig terug. Enkel corridor 4, de secundaire oost-west-as lijkt van minder (boven)regionale betekenis te zijn. Voor het overzicht worden de corridors in de verdiepingsdocumenten 8.3 nog eens weergegeven.

Kanttekening: De provincie Limburg-NL stelt momenteel een leidraad voor integrale wegategorisering op, waaronder een afweging van het toelaten van landbouwverkeer valt. Op Rijksniveau heeft de 1e Kamer op 15 juli j.l. ingestemd met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing op het hoofdwegennet en een aantal provinciale en lokale wegen. De uitvoering neemt circa 4 jaar in beslag. Op beide ontwikkelingen wordt in de gebiedsverkenning niet vooruit gelopen.



Verder kan worden geconstateerd dat de hoogste rangorde vooral projecten betreft om het openbaar vervoer en de fiets, zowel qua systeem als qua gebruik, te versterken. Dit naast projecten die al in uitvoering zijn genomen. Rangorde niveau 2 laat een meer diffuus beeld zien van cruciale projecten ook voor het autoverkeer en het goederenvervoer, naast OV projecten en een enkel fietsproject. Voor de niveaus daaronder geldt dat deze vrijwel uitsluitend auto en vrachtverkeer projecten omvatten, die qua (financiële) haalbaarheid nog minder duidelijkheid kennen. Met andere woorden, als deze projecten tot wasdom komen, dragen ze zeker bij aan de gebiedsopgave. Er volgt bij wijze van illustratie van de uitersten in het beoordeelde spectrum en hun score:



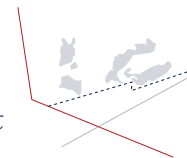
Het best scorende project (rangorde Noodzaak, Urgent) is gericht op het verbeteren van de structuur ten behoeve van overslag naar water, aan de Vlaamse zijde, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid over water met het wegnemen van de 'stop van lozen' en het verbeteren van de sluisen *Blauwe Kei*. Dit project scoort een groot positief effect in het opwaarderen van de kwaliteit van netwerken, op duurzaamheid en op de agglomeratiekracht van de regio. Tevens draagt het in de SVD agenda bij aan het stimuleren van duurzaam vervoer van goederen. Evenwel dient bij dit project gerealiseerd te worden dat de opgave ambitieus, kostbaar en in het meest gunstige geval een lange adem vergt. Deze is een rangorde Noodzaak, Urgent toegekend.



De andere kant van het spectrum (rangorde Van belang) is het project *Onderzoek aanpak congestie Ringbaan-Noord* (Eindhoveneweg-N564), t.b.v. het knelpunt voor de leefbaarheid in de wijk Boshoven (Weert-noord). Dit project draagt niet noemenswaardig bij in de scoring, het levert geen bijdrage aan de SVD agenda, echter kent wel een negatief effect op duurzaamheid. Hierbij hoort wel een nuancering. De manier van projectbeoordeling maakt dat de positieve effecten die dit project zeker op zal leveren dermate verspreid zijn over de deelaspecten dat een positieve scoring op de regionale bijdrage uitblijft. Lokaal zal het zeker effect sorteren voor gesignaleerde knelpunten, regionaal is het een gebrekkig functionerende schakel tussen drie provinciale wegverbindingen (N564, N275 en N266) en de rijksweg A2. Alles overziende kent het project een rangorde Van belang.

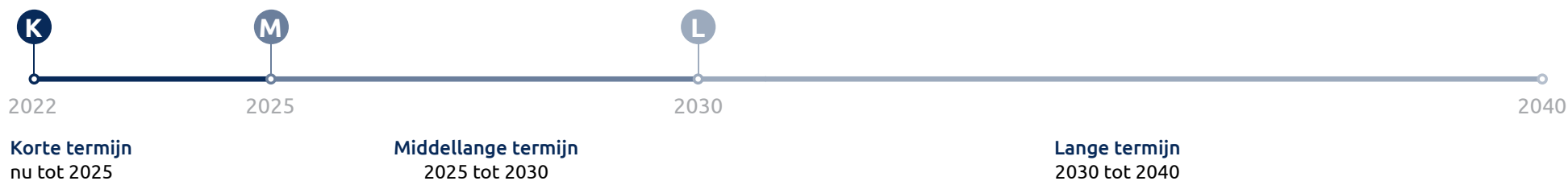


De sluis op de Blauwe Kei gefotografeerd door Jan Buyens



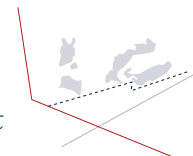
6.1 HET MAATREGELENPAKKET OP DE TIJDSLIJN

Een pakket van voorkeursmaatregelen wint aan overzichtelijkheid en beheersbaarheid naarmate ze een helder beeld geven wanneer zij planbaar, uitvoerbaar of realiseerbaar zijn. Daarvoor is een indeling gemaakt op de tijdshorizon op weg naar 2040:



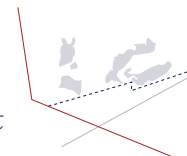
De scheidslijn in tijd, tussen kort en middellang kan arbitrair zijn, op welke criteria daarvoor gehanteerd zijn. Om de keuze daarin logisch te laten verlopen, wordt hier gehanteerd: *uitgevoerd – in uitvoering – in aanbesteding – gepland en besluitvorming doorlopen.*

De navolgende projecttabellen geven een overzicht van deze tijdsindeling.


K Korte termijn projecttabel (tot 2025 inclusief besluitvorming en/of uitvoering)

nr.	Maatregel	Gemeente	Thema maatregel	Rangorde
1	Ontsluiting bedrijvenzone Cijnsgoed/Poort 43, project Samen mee naar de A2	Cranendonck, Heeze-Leende	Vrachtverkeer	Van belang
2	Leefbaarheid A2 Zuid. Verbetering doorstroming A2 Weert - Eindhoven met flankerend beleid (MIRT A,B,C)	Cranendonck	Auto	Prioritair
3	Doorfietsroute Someren - Veldhoven	Heeze-Leende	Fiets	Prioritair
4	Doorfietsroute Weert-Eindhoven (utilitair)	Div. gemeenten	Fiets	Noodzaak, urgent
5	Doorfietsroute Weert-Nederweert (utilitair) is reeds gefinancierd	Weert, Nederweert	Fiets	Noodzaak, urgent
6	Doorontwikkeling IC-station Weert & NS station Weert als HUB (Gaat om toevoeging fiets P. en kantoorfaciliteiten)	Weert	OV	Noodzaak, urgent (fietsparkeren Kort)
7	OV-knooppunt NS Maarheeze Smarthub	Cranendonck	OV/Smarthub	Noodzaak, urgent
8	Mobiliteitshub Weert Noord onderzoek (betrekking op carpool en collectief vervoer)	Weert	OV	Noodzaak, urgent
15	Collectief vervoer naar bedrijventerrein Veldhoven: opstapplaats bij smarthubs /carpoolplaatsen proefritten lopen	Nederweert, Weert, Veldhoven	Maatregelen op onderliggend wegennet / Auto	Prioritair
16	Toestaan agrarisch verkeer op provinciale wegen	Nederweert en overige gemeenten	Overige aandachtspunten	Van belang
17	Nieuwe oeververbinding Noordervaart, Nederweert & Ospel thv Niesakkerbrug. Betreft onderzoek	Nederweert	Overige aandachtspunten	Van belang
20	HOV N69 Eindhoven-Valkenswaard. Inclusief HUB	Valkenswaard, Waalre	OV	Prioritair
22	Mobipunt Pelt, HUB ontwikkeling Zuid	Pelt	OV	Prioritair
25	N69 gebiedsakkoord Westparallel	Valkenswaard		Wordt uitgevoerd
26	N69 gebiedsakkoord Nulplusmaatregelen Valkenswaard	Valkenswaard	Auto	Wordt uitgevoerd
27	N69 gebiedsakkoord Nulplusmaatregelen Bergeijk	Bergeijk	Auto	Wordt uitgevoerd
29	Aanpak grensoverschrijdend vrachtverkeer, irt. route 611	Cranendonck, Hamont-Achel	Auto	Prioritair

Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang ■ Wordt uitgevoerd

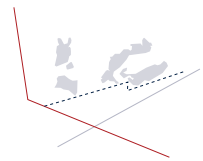

K Vervolg korte termijn projecttabel (tot 2025 inclusief besluitvorming en/of uitvoering)

nr.	Maatregel	Gemeente	Thema maatregel	Rangorde
33	Fietssnelweg F71 Mol-Weert: missing link Hamont-Budel Schoot (Groenstraat) deels in Vlaams Limburg, deels in Noord-Brabant	Hamont-Achel, Cranendonck, Weert	Fiets	Noodzaak, urgent
36	Verbeteren verbinding N266-N275. Pakket van 9 fiets-doorstromings- en veiligheidsmaatregelen.	Nederweert	Auto	Wordt uitgevoerd
42	Werkgeversaanpak	Betrokken regio gemeenten	Fiets/OV	Wordt uitgevoerd
43	Logistieke aanpak	Weert, Nederweert	Vrachtverkeer	Wordt uitgevoerd

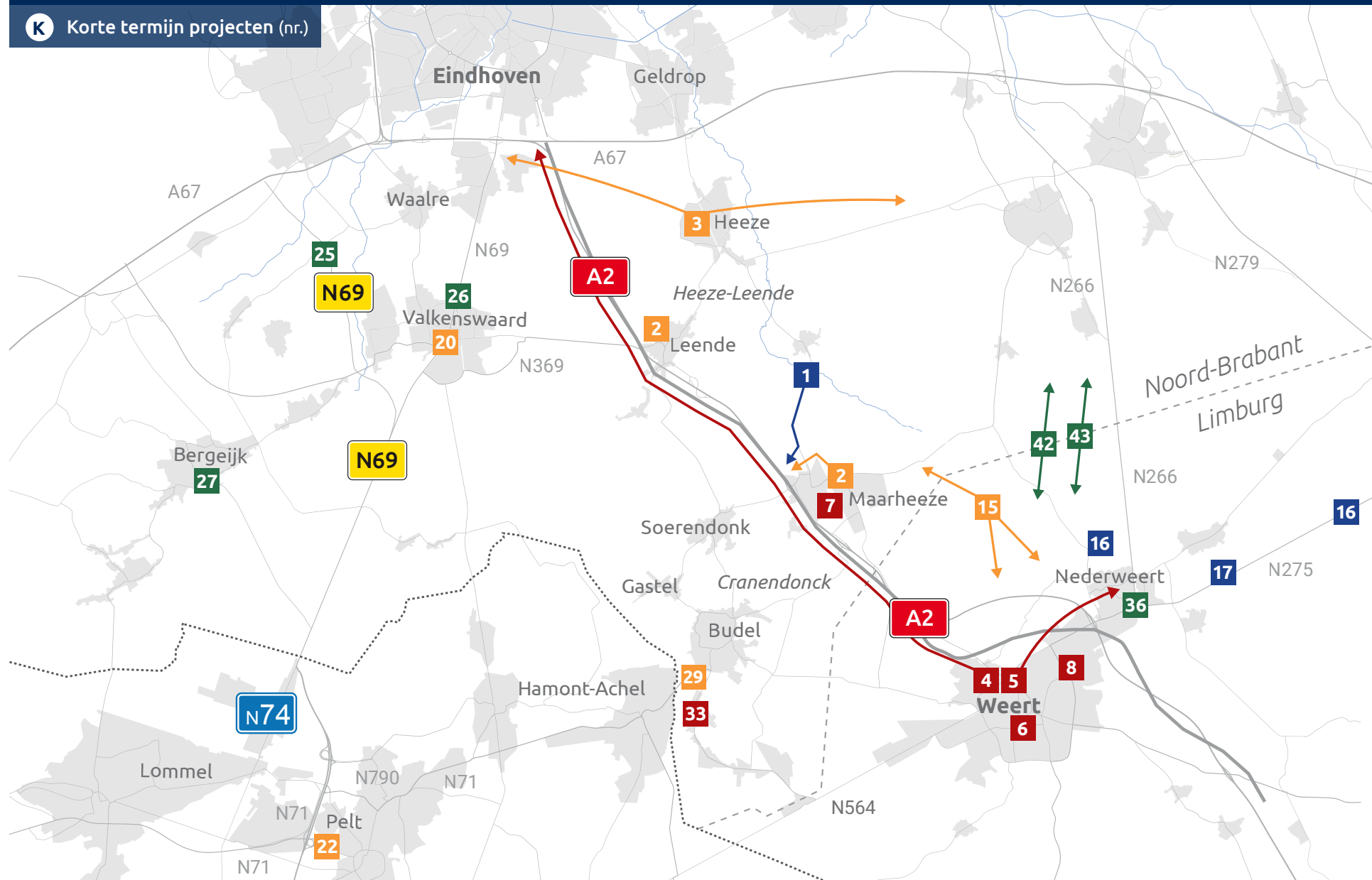
Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang ■ Wordt uitgevoerd

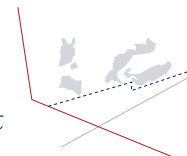


Fietssnelweg F71 Mol-Weert © Provincie Limburg



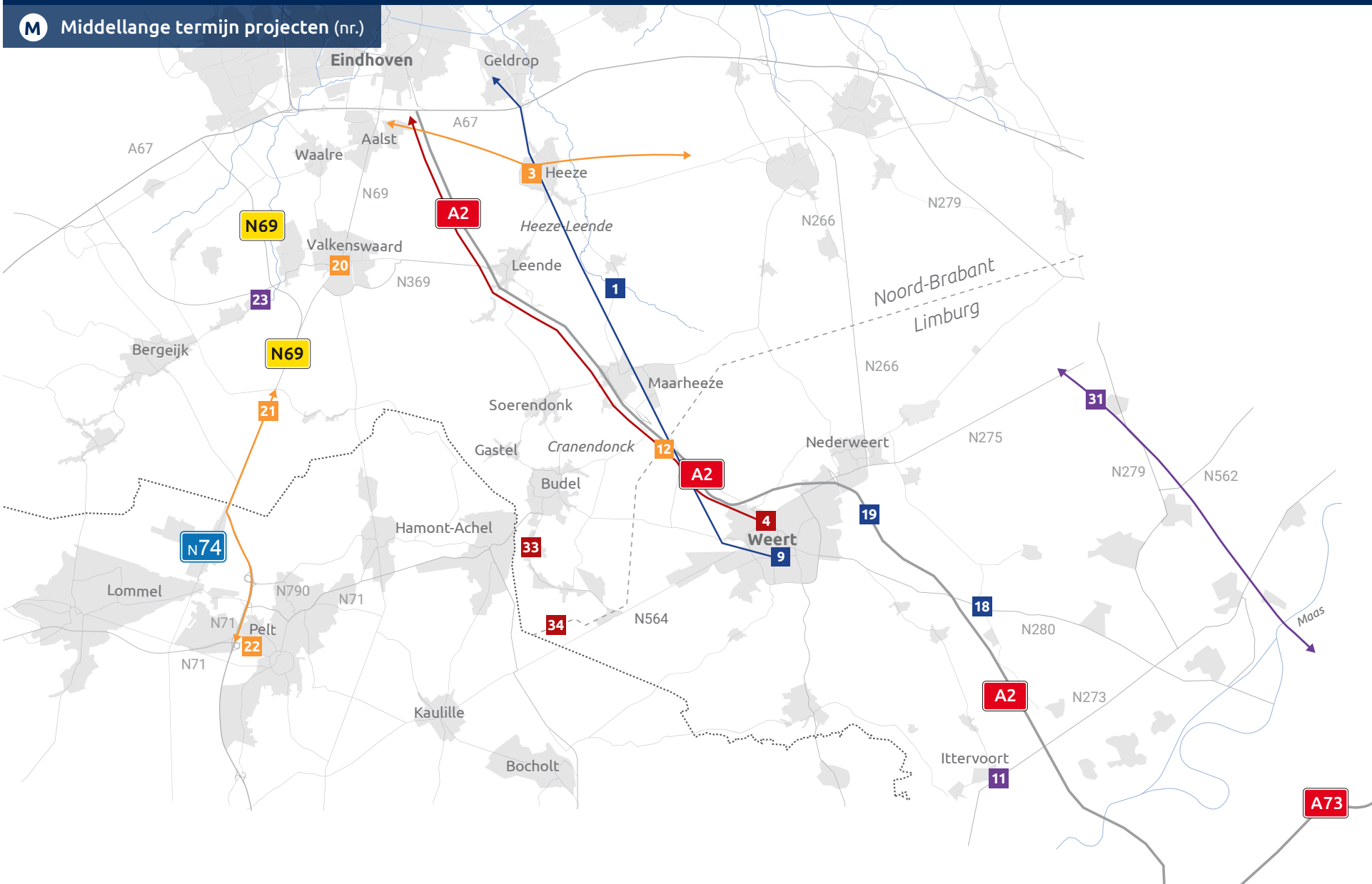
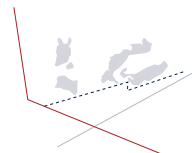
K Korte termijn projecten (nr.)

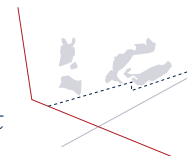



M Middellange termijn (van 2025 tot 2030)

nr.	Maatregel	Gemeente	Thema maatregel	Rangorde
3	Doorfietsroute Someren - Veldhoven	Heeze-Leende	Fiets	Prioritair
4	Doorfietsroute Weert-Eindhoven (utilitair)	Div. gemeenten	Fiets	Noodzaak, urgent
9	Frequentie treinen sprinter Eindhoven-Weert	Cranendonck, Heeze-Leende, Weert	OV	Prioritair
11	Locatie Ittervoort: inspelen op doorstroming N273, creëren rotonde zuidwestelijker op de N273. Voor langzaam verkeer veilige ruimte creëren	Leudal	Auto / Hulpdiensten (aanrijtiden)	Belangrijk
12	Multimodaal overstappunt Kelperbrug (Hub-achtige ontwikkeling) Kans: Meenemen met project N280! Nu geen onderdeel van project.	Leudal	Auto/fiets	Prioritair
18	Vrachtwagen(rijks)heffing N280 (toegevoegd aan heffingsnetwerk ivm verwacht sluipverkeer A2-A73(-52))			Van belang
19	Vrachtwagen(rijks)heffing A2 (niet te scoren, is Rijksmaatregel)			Van belang
21	N69-Zuid OV Verbinding Valkenswaard-Pelt	Valkenswaard, Pelt	OV	Prioritair
22	Mobipunt Pelt, HUB ontwikkeling Zuid	Pelt	OV	Prioritair (K/M)
23	(H)OV-doorstroomas Valkenswaard-Bergeijk	Valkenswaard, Bergeijk	OV	Belangrijk
31	Onderzoek Hoogwaardige fietsverbinding Monchengladbach-Grote Peel (Fietsverbinding Midden-Limburg), voorbereiding	Betrokken regio gemeenten	Fiets	Belangrijk (M/L)
33	Fietssnelweg F71 Mol-Weert: missing link Hamont-Budel Schoot (Groenstraat) deels in Vlaams Limburg, deels in Noord-Brabant	Hamont-Achel, Cranendonck, Weert	Fiets	Noodzaak, urgent
34	Fietsverbinding Missing link N564/N747 Brug Nyrstar-Stop van Lozen van grens tot en met kruising Havenweg (provinciale weg)	Weert	Fiets	Noodzaak, urgent (M/L)

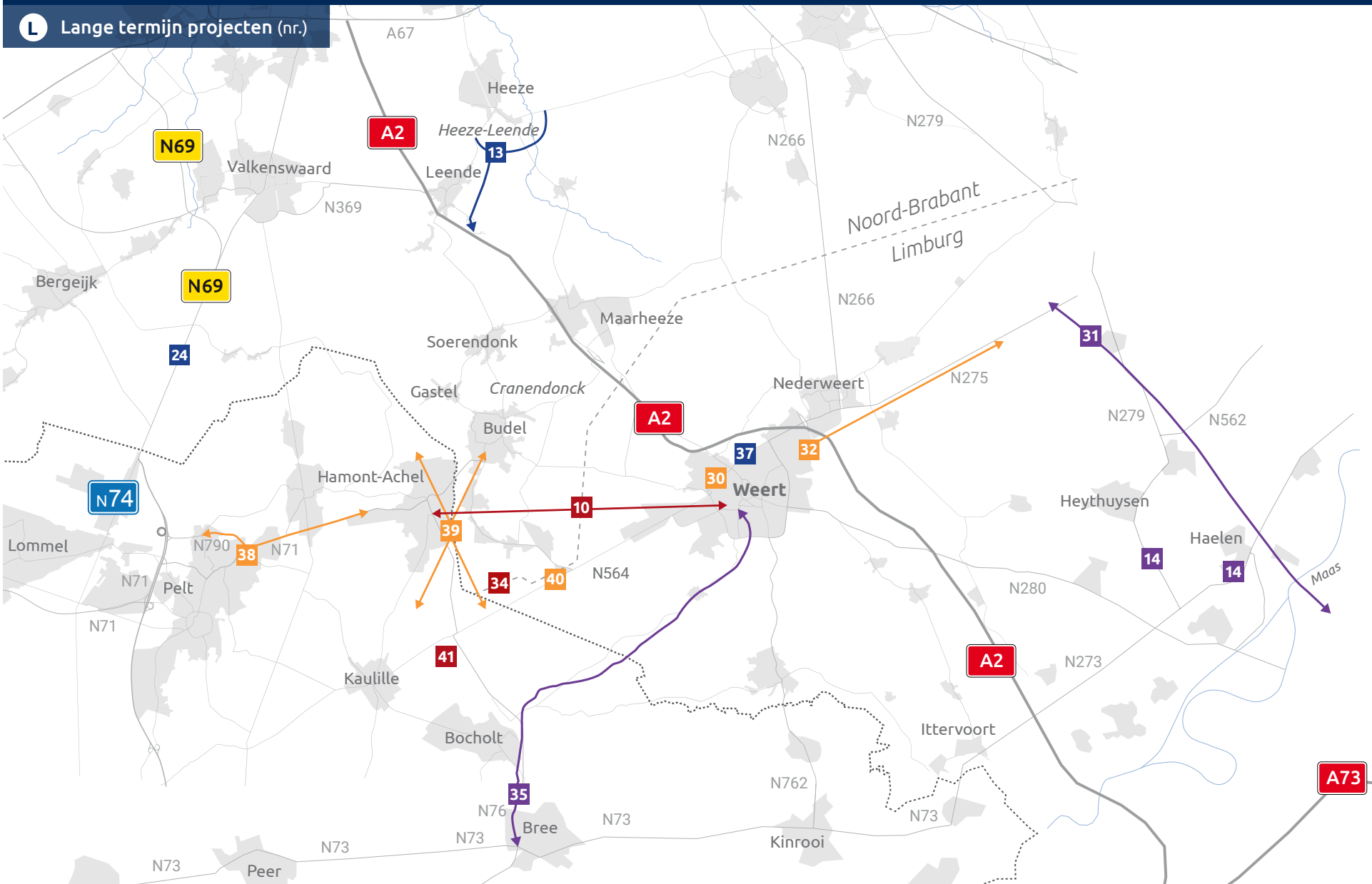
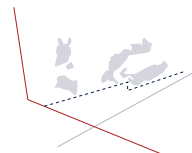
Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang

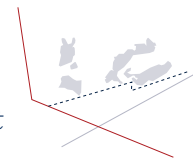



L Lange termijn projecttabel (na 2030, inclusief maatregelen waar de uitvoeringstermijn nog niet bekend is.)

nr.	Maatregel	Gemeente	Thema maatregel	Rangorde
10	Personenrailverbinding Antwerpen - Hamont - Weert, lijn 19 (Raakvlak met sluiproute Budel)	Weert, Hamont-Achel	OV	Noodzaak, urgent
13	Centrale As Heeze-Leende	Heeze-Leende	Auto	Van belang (Termijn nog niet bekend)
14	Treinstation(s) Haelen en/of Heythuysen	Leudal	OV	Belangrijk
24	N69 Zuid Planstudie	Valkenswaard	Auto	Van belang (Termijn nog niet bekend)
30	Noodzaak Westtangent Weert in relatie tot grensoverschrijdend vrachtverkeer	Weert, Cranendonck, Hamont-Achel	Auto	Prioritair
31	Onderzoek Hoogwaardige fietsverbinding Mönchengladbach - Grote Peel (Fietsverbinding M-Lb), voorbereiding	Betrokken regio gemeenten	Fiets	Belangrijk (M/L)
32	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Venlo	Nederweert - Panningen-Venlo	Fiets	Prioritair
34	Fietsverbinding Missing link N564/N747 Brug Nyrstar-Stop van Lozen van grens tot en met kruising Havenweg (provinciale weg)	Weert	Fiets	Noodzaak, urgent (M/L)
35	OV-verbinding Bree (regionaal knooppunt) - Weert	Bree, Weert	OV	Belangrijk
37	Onderzoek aanpak congestie Ringbaan-Noord (Eindhoven-seweg-N564) knelpunt leefbaarheid wijk Boshoven. 1e instantie bestaande verbinding, VRI's/capaciteit, doorstroming.	Weert	auto	Van belang
38	Doortrekken Kempische As (N71) tot Weert/A2. Link omleidingsweg Neerpelt en selectie bedrijven terreinen; Aansluiten op Ringbaan West Weert en A2	Hamont-Achel, Bocholt, Cranendonck, Weert	Vrachtverkeer, auto	Prioritair
39	Onderzoek Leefbaarheid en autobereikbaarheid De Kempen	Bocholt, Hamont-Achel, Cranendonck, Weert	Vrachtverkeer, auto	Prioritair
40	Betere ontsluiting haven De Kempen, weg (N564) en spooraansluiting (knelpunt door te kleine sluzen complex)w	Weert, Cranendonck, Bocholt		Prioritair
41	Bereikbaarheid over water, wegnemen 'Stop van Lozen', sluis 17. EN opwaarderen sluzen Blauwe Kei. VL: sluzen NL? (Nu Cemt-klasse II)	Lommel, Bocholt	Vrachtverkeer	Noodzaak, urgent

Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang





6.2 MONITORING

Met het formuleren van de gebiedsopgave 2040 en opvolgend uitvoering van het daarop geënte voorkeursmaatregelenpakket, verwacht de samenwerkende regio gesteld te staan voor de toekomst. Dit realiseert een hoogwaardig netwerk aan mobiliteitsvoorzieningen en geeft invulling aan de mobiliteitstransitie. Gedurende de uitvoering is het van belang overzicht te houden en daar waar nodig bij te sturen. Kortom, het inrichten van een adequate monitoring, onderverdeeld in monitoring op het programma en monitoring van de projecten.

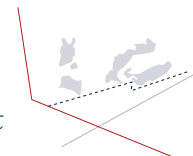
> Programmasturing

Geadviseerd wordt om na afronding van de gebiedsverkenning doelstellingen te formuleren voor het uitvoeren van het voorkeursmaatregelenpakket. Deze doelen kunnen liggen in het behalen van een modal shift, in effect op reistijden of in het beperken van de groei van het autoverkeer. Deze doelen worden uitgangspunt om de effectiviteit van de uitvoering van het programma te onderbouwen. Waar nodig kan tussentijds worden bijgestuurd. Voorgesteld wordt om jaarlijks de gerealiseerde bijdrage aan het bereiken van de doelen te evalueren.

> Projectsturing

Per project is het mogelijk om vooraf (ex-ante) de bijdrage aan de doelstellingen in te schatten. Deze effectiviteit dient bij de verdere voorbereiding en uitvoering uitgangspunt te zijn. De monitoring start dan ook al bij de (verdere) uitwerking van het project. Indien er in de uitwerking keuzes noodzakelijk zijn die leiden tot een wijziging in de effectiviteit kan dit vroegtijdig op programmaniveau gesignaleerd worden. Vervolgens dient hetzij tijdens (gedragsveranderingsprojecten) hetzij (voor infraprojecten) na de uitvoering (ex-post) het effect te worden gemeten.

Voorgesteld wordt om met een periodieke rapportage te gaan werken, waarin gerapporteerd wordt op de voortgang op de doelstellingen, op de realisatie van projecten inclusief de daarmee gerealiseerde effecten, en op de planning van de resterende projecten. Eventueel noodzakelijke bijsturingen worden onderbouwd opgenomen. De data voor de rapportage wordt vanuit de projecten aangeleverd. Geadviseerd wordt de monitoring zoveel als mogelijk onder te brengen bij de betrokken regionale – of provinciale organisaties die hierin ook nu al een taak in hebben. Terugkoppeling (rapportage) van de monitoring gebeurt via het daarvoor aangewezen Ambtelijk Overleg (AO) en daar opvolgend Bestuurlijk Overleg (BO) van het samenwerkingsverband dat hiervoor is aangewezen.



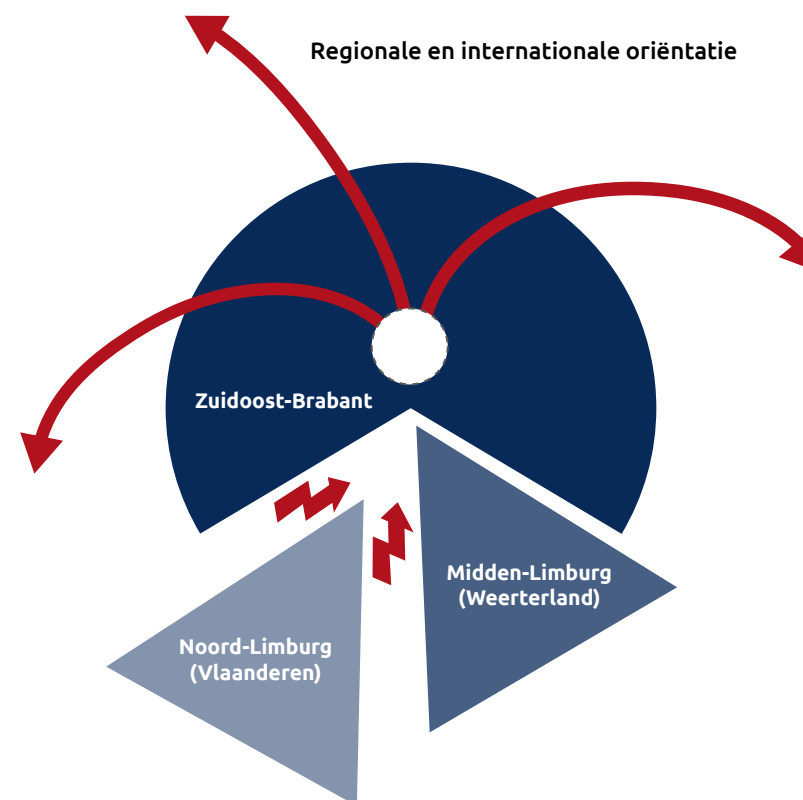
7. GOVERNANCE

De basis van de governance is voor deze gebiedsopgave een complexe aangelegenheid vanwege de verspreide (bestuurlijke) regionale opdeling en de gebiedsverdeling over twee landen, een landsdeel en twee provincies en meerdere regionale besturen, organisaties en samenwerkingsverbanden. Aan de noordrand van dit gebied ligt een metropoolregio die als concentratiepunt (ook wel hotspot genoemd) fungeert voor economie, onderwijs en kennis ontwikkeling en andere daarmee verband houdende aspecten. Als vanzelfsprekend heeft dit concentratiepunt, Brainport Eindhoven in Zuidoost-Brabant een grote invloed op de mobiliteitsstromen en – netwerken. Dat laat zich vertalen naar de regionale en internationale oriëntatie, en de deels gebrekkige aansluitingen van de netwerken over de grenzen heen.

Gezien de dichtheid aan (sub)regio's is het verstandig om de projectmatige uitwerking van de gebiedsopgave, dicht bij 'de basis' neer te leggen. De governance wordt daarmee schematisch als volgt opgebouwd:



Beginnend bij 'de basis' kan het werk aan de mobiliteitsnetwerken naar behoefte worden opgeschaald. Belangrijke criteria zijn: wie is bevoegd? en wie financiert? Geadviseerd wordt zoveel als mogelijk gebruik te maken van bestaande uitvoeringsorganisaties. Daaraan kan een cyclus van voorbereiding en besluitvorming verbonden worden. Te denken valt aan twee maal per jaar een Bestuurlijk Overleg met gedeputeerde(n) en wethouders van de deelnemende gemeenten, en vertegenwoordigers van de uitvoeringsorganisaties.



Uitgangspunt is dus ook om géén nieuwe uitvoeringsstructuren op te richten voor het realiseren van de gebiedsopgave en het gewenste duurzame mobiliteitsnetwerk.

Aan deze fase van de gebiedsverkenning (fase 3 en 4) mag inzake governance de vraag centraal gesteld worden: *wie gaat de doelstellingen en projecten concreet mee invullen? en wie gaat voor de geselecteerde opgaven mee aan de lat staan?* Het mag verstaan worden als een oproep aan de partijen in deze regio om gezamenlijk de nek uit te steken voor het duurzame mobiliteitsnetwerk. ■

NewPlan

Innoveren, Veranderen, Verbinden



Adres

Prinsenkamp 6
5469 PV Boerdonk



Telefoon

06 36 303 923



E-mail

Gerard@NewPlan.nl



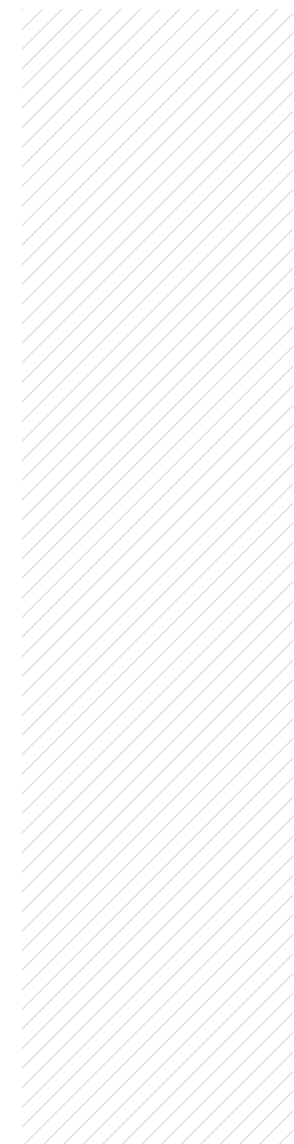
8. Verdiepingsdocumenten

gebiedsverkenning Weert en omgeving

8.1 maatregelscore	2
• in beeld	
• mobiliteitsdoelen	
• mobiliteitstransitie	
• kwalitatieve beoordeling	
8.2 Sortering per deelregio	22
8.3 Corridors	28

NewPlan

Versie: 2.1
Datum: oktober 2022
Status: eindrapport



8.1 MAATREGELENSCORE WERKGROEP MATRIX

DE MAATREGELEN IN BEELD

nr.	Projectnaam	Gemeente	Thema	Financiën geregeld/bekend? (in mln.)	Termijn realisatie
1	Ontsluiting bedrijvenzone Cijnsgoed/Poort 43 , <i>project Samen mee naar de A2</i>	Cranendonck, Heeze-Leende	Vrachtverkeer	Ja / 3.4	nu - 2025
2	Leefbaarheid A2 Zuid Verbetering doorstroming A2 Weert - Eindhoven <i>met flankerend beleid (MIRT A,B,C)</i>	Cranendonck	Auto	Ja / 0.575	nu - 2025
3	Doorfietsroute Someren - Veldhoven	Heeze-Leende	Fiets	? / 0.575	nu - 2030
4	Doorfietsroute Weert-Eindhoven (utilitair)	Div. gemeenten	Fiets	Nee / 8.8	nu - 2030
5	Doorfietsroute Weert-Nederweert (utilitair) is reeds gefinancierd	Weert-Nederweert	Fiets	Ja / 4.3	nu - 2025
6	Doorontwikkeling IC-station Weert & NS station Weert als HUB (Gaat om toevoeging fiets P. en kantoorfaciliteiten)	Weert	OV	Nee / ?	Fietsparkeren nu - 2025
7	OV-knooppunt NS Maarheeze Smarhub	Cranendonck	OV/Smarhub	Ja / 0.225 onderzoek	nu - 2025
8	Mobiliteitshub Weert Noord onderzoek <i>(betrekking op carpool en collectief vervoer)</i>	Weert	OV	Nee / ?	nu - 2025
9	Frequentie treinen sprinter Eindhoven-Weert	Cranendonck, Heeze-Leende, Weert	OV	Nee / 2	2025 - 2030
10	Personenrailverbinding Antwerpen - Hamont-Achel - Weert, lijn 19 (Raakvlak met sluiproute Budel)	Weert, Hamont-Achel-Achel	OV	Nee / 50-150	na 2030

BEOORDELING OP DE MOBILITEITSDOELEN

nr.	Kwaliteit van netwerken	Verduurzaming & CO2 reductie	Verbeteren veiligheid	Ontwikkelen agglomeratiekracht	Vergroten inclusieve samenleving	Verbeteren leefbaarheid & gezondheid
	- compleetheit van - doorstroming op - overstapmogelijkheden tussen delen	- verminderen mobiliteit - verminderen CO ² uitstoot - verschonen van mobiliteit	- verbeteren verkeersveiligheid - garanderen externe veiligheid - verbeteren sociale veiligheid	- multimodaal netwerk - betrouwbaarheid op netwerk - gebruik keten- en deelmob. - verbeteren digitaal - verminderen reistijd en kosten	- beschikbaar voor ieder - toegankelijk voor ieder - begrijpelijk	- beperken overlast - verbeteren leefbaarheid - verminderen barrières - vitaliteit van inwoners
1	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
2	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
3	positief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
4	positief effect	positief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
5						
6	positief effect	positief effect	neutraal effect	positief effect	positief effect	neutraal effect
7	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect
8	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect
9	positief effect	positief effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect
10	groot positief effect	positief effect	neutraal effect	positief effect	positief effect	neutraal effect

BIJDRAGE AAN MOBILITEITSTRANSITIE

nr.	Tijd en plaats onafhankelijk werken	Stimuleren duurzaam reizen	Stimuleren duurzaam vervoer	Stimuleren vitaliteit / gezondheid
	<ul style="list-style-type: none"> - thuiswerken - hybride vergaderen - spreiden verkeer - spitsmijden 	<ul style="list-style-type: none"> - werkgeversaankpak - bezoekersaankpak - fietsstimulering - OV optimaliseren / gebruik stimuleren - ketenbenadering - fietsoverstappunten op orde 	<ul style="list-style-type: none"> - logistieke aanpak - vrachtwagen parkeren met duurzame brandstoffen - digitalisering (transport en logistiek) - modal shift naar spoor/water 	<ul style="list-style-type: none"> - fietsstimulering - werkgeversaankpak - onderwijsaankpak - deelfietssysteem - oplaadpunten
1	✗	✗	✗	✗
2	✓	✓	✗	✗
3	✗	✓	✗	✓
4	✗	✓	✗	✓
5	✗	✓	✗	✓
6	✓	✓	✗	✗
7	✓	✓	✗	✗
8	✓	✓	✗	✗
9	✗	✓	✗	✗
10	✗	✓	✗	✗

KWALITATIEVE BEOORDELING

nr.	Samenvatting	Rangorde
1	Verkeersstromen met zwaar verkeer gaan door een woongebied. Geen netwerken versterkt, geen bijdrage op SVD.	Van belang
2	Grote stromen verkeer, verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in diverse kernen. Geen bijdrage op SVD.	Prioritair
3	Verbetering utilitaire fietsroute. Alternatief bieden voor de auto. Draagt bij aan Duurzaamheid, vitaliteit én verbetert verkeersveiligheid.	Prioritair
4	Verbetering utilitaire fietsroute. Alternatief bieden voor de auto. Draagt bij aan Duurzaamheid, vitaliteit én verbetert verkeersveiligheid.	Noodzaak, urgent
5	Utilitaire fietsroute. Alternatief bieden voor de auto. Draagt bij aan Duurzaamheid, vitaliteit.	Noodzaak, urgent
6	Hub ontwikkeling. Draagt aan compleet netwerk (2 zijdige benadering station). Duurzaamheid positief. Draagt bij aan hybride werken. Natransport spoor antwerpen-Hamont-Achel-Weert.	Noodzaak, urgent
7	Hub ontwikkeling. Doelgroep is overstap auto-OV. Draagt aan compleet netwerk. Draagt bij aan hybride werken.	Noodzaak, urgent
8	Hub ontwikkeling. Draagt aan compleet netwerk. Duurzaamheid positief. Draagt bij aan hybride werken.	Noodzaak, urgent
9	Alternatief voor auto. Beperkt extra gebruik.	Prioritair
10	Ontbrekende schakel. Draagt bij aan duurzaamheid en inclusiviteit. Alternatief voor auto, Brabant scoort kwaliteit netwerken iets lager.	Noodzaak, urgent

Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang

DE MAATREGELEN IN BEELD

nr.	Projectnaam	Gemeente	Thema	Financiën geregeld/bekend? (in mln.)	Termijn realisatie
11	Locatie Ittervoort: inspelen op doorstroming N273, creëren rotonde zuidwestelijker op de N273. Voor langzaam verkeer veilige ruimte creëren	Leudal	Auto / Hulpdiensten (aanrijtijden)	Nee / ?	2025 - 2030
12	Multimodaal overstappunt Kelperbrug (Hub-achtige ontwikkeling) Kans: Meenemen met project N280! Nu geen onderdeel van project.	Leudal	Auto/fiets	Nee / ?	2025 - 2030
13	Centrale As Heeze-Leende	Heeze-Leende	Auto	Nee / 55	Na 2030 (nog niet bekend)
14	Treinstation(s) Haelen en/of Heythuysen	Haelen/Heythuysen	OV	Nee / ?	na 2030
15	Collectief vervoer naar bedrijventerrein Veldhoven: opstapplaats bij smarthubs/carpoolplaatsen proefritten lopen	Nederweert, Weert, Veldhoven	Maatregelen op onderliggend wegennet / Auto	Ja / ?	nu - 2025
16	Toestaan agrarisch verkeer op provinciale wegen	Nederweert en overige gemeenten	Overige aandachtspunten	Nvt	nu - 2025
17	Nieuwe oeververbinding Noordervaart, Nederweert & Ospel thv Niesakkerbrug Betreft onderzoek	Nederweert, Ospel	Overige aandachtspunten	Ja / 0.005	nu - 2025
18	Vrachtwagen(rijks)heffing N280 (toegevoegd aan heffingsnetwerk ivm verwacht sluisverkeer A2-A73(-52))				nu - 2025
19	Vrachtwagen(rijks)heffing A2 (niet te scoren, is Rijksmaatregel)				nu - 2025

BEOORDELING OP DE MOBILITEITSDOELEN

nr.	Kwaliteit van netwerken	Verduurzaming & CO2 reductie	Verbeteren veiligheid	Ontwikkelen agglomeratiekracht	Vergroten inclusieve samenleving	Verbeteren leefbaarheid & gezondheid
	- compleetheid van - doorstroming op - overstapmogelijkheden tussen delen	- verminderen mobiliteit - verminderen CO ² uitstoot - verschonen van mobiliteit	- verbeteren verkeersveiligheid - garanderen externe veiligheid - verbeteren sociale veiligheid	- multimodaal netwerk - betrouwbaarheid op netwerk - gebruik keten- en deelmob. - verbeteren digitaal - verminderen reistijd en kosten	- beschikbaar voor ieder - toegankelijk voor ieder - begrijpelijk	- beperken overlast - verbeteren leefbaarheid - verminderen barrières - vitaliteit van inwoners
11	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
12	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect
13	positief effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
14	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	positief effect	positief effect	neutraal effect
15	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
16	neutraal effect	neutraal effect	groot positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
17	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
18	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
19						

BIJDRAGE AAN MOBILITEITSTRANSITIE

nr.	Tijd en plaats onafhankelijk werken	Stimuleren duurzaam reizen	Stimuleren duurzaam vervoer	Stimuleren vitaliteit / gezondheid
	<ul style="list-style-type: none"> - thuiswerken - hybride vergaderen - spreiden verkeer - spitsmijden 	<ul style="list-style-type: none"> - werkgeversaankpak - bezoekersaankpak - fietsstimulering - OV optimaliseren / gebruik stimuleren - ketenbenadering - fietsoverstappunten op orde 	<ul style="list-style-type: none"> - logistieke aanpak - vrachtwagen parkeren met duurzame brandstoffen - digitalisering (transport en logistiek) - modal shift naar spoor/water 	<ul style="list-style-type: none"> - fietsstimulering - werkgeversaankpak - onderwijsaankpak - deelfietssysteem - oplaadpunten
11	×	×	×	×
12	×	✓	×	×
13	×	×	×	×
14	×	✓	×	×
15	×	✓	×	×
16	×	×	×	×
17	×	×	×	×
18	×	×	✓	×
19	×	×	✓	×

Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang

KWALITATIEVE BEOORDELING

nr.	Samenvatting	Rangorde
11	Verbeteren verkeersveiligheid. Beperken overlast en barrierewerking.	Belangrijk
12	Helpt het functioneren van de agglomeratie. Vooral lokale oplossing. Helpt anders reizen	Prioritair
13	Verminderen barrierewerking en verkeersveiligheid in lokale situatie. Geen SVD mogelijkheden.	Van belang
14	Beperkt gebruik, vergroot het netwerk. Biedt alternatief voor de auto. Maar gepasseerd station.	Belangrijk
15	Duurzaamheidskansen. Biedt alternatief voor auto. Wordt structureel ingebed, door opnemen in OV-concessie.	Prioritair
16	Forse verbetering op verkeersveiligheid, echter alleen lokaal.	Van belang
17	Vergroot het netwerk voor langzaam verkeer. Is vervanging van bestaande voorziening. Beperkte effecten.	Van belang
18	Draagt repressief bij aan duurzame logistiek.	Van belang
19	Draagt repressief bij aan duurzame logistiek.	Van belang

Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang

DE MAATREGELEN IN BEELD

nr.	Projectnaam	Gemeente	Thema	Financiën geregeld/bekend? (in mln.)	Termijn realisatie
20	HOV N69 Eindhoven-Valkenswaard. <i>Inclusief HUB</i>	Valkenswaard	OV	Ja/8.8 (totaal 15)	nu - 2025
21	N69-Zuid OV Verbinding Valkenswaard-Pelt	Valkenswaard, Pelt	OV	? / 21.78	2025 - 2030
22	Mobipunt Pelt, HUB ontwikkeling Zuid	Pelt	OV		nu - 2030
23	(H)OV-doorstroomas Valkenswaard-Bergeijk	Valkenswaard, Bergeijk	OV	? / 2.07	2025 - 2030
24	N69 Zuid Planstudie	Valkenswaard	Auto	Nee / ?	na 2030 (n.n.b.)
25	N69 gebiedsakkoord Westparallel	Valkenswaard		Ja / 142	is uitgevoerd
26	N69 gebiedsakkoord Nulplusmaatregelen Valkenswaard	Valkenswaard	Auto	Ja / 2	wordt uitgevoerd
27	N69 gebiedsakkoord Nulplusmaatregelen Bergeijk	Bergeijk	Auto	? / 0.515	wordt uitgevoerd
28	Inprikker Eindhoven - A67 Geldrop <i>(geen onderdeel GvW; te grote afstand)</i>	Heeze-Leende	Auto	? / 0.325	
29	Aanpak grensoverschrijdend vrachtverkeer, irt. route 611	Cranendonck, Hamont-Achel	Auto	Nee / ?	nu - 2025

BEOORDELING OP DE MOBILITEITSDOELEN

nr.	Kwaliteit van netwerken	Verduurzaming & CO2 reductie	Verbeteren veiligheid	Ontwikkelen agglomeratiekracht	Vergroten inclusieve samenleving	Verbeteren leefbaarheid & gezondheid
	- compleetheid van - doorstroming op - overstapmogelijkheden tussen delen	- verminderen mobiliteit - verminderen CO ² uitstoot - verschonen van mobiliteit	- verbeteren verkeersveiligheid - garanderen externe veiligheid - verbeteren sociale veiligheid	- multimodaal netwerk - betrouwbaarheid op netwerk - gebruik keten- en deelmob. - verbeteren digitaal - verminderen reistijd en kosten	- beschikbaar voor ieder - toegankelijk voor ieder - begrijpelijk	- beperken overlast - verbeteren leefbaarheid - verminderen barrières - vitaliteit van inwoners
20	positief effect	positief effect	neutraal effect	positief effect	positief effect	neutraal effect
21	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect
22	positief effect	positief effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect
23	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
24	neutraal effect	negatief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
25						
26						
27						
28						
29	positief effect	negatief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect

BIJDRAGE AAN MOBILITEITSTRANSITIE

nr.	Tijd en plaats onafhankelijk werken	Stimuleren duurzaam reizen	Stimuleren duurzaam vervoer	Stimuleren vitaliteit / gezondheid
	<ul style="list-style-type: none"> - thuiswerken - hybride vergaderen - spreiden verkeer - spitsmijden 	<ul style="list-style-type: none"> - werkgeversaankpak - bezoekersaankpak - fietsstimulering - OV optimaliseren / gebruik stimuleren - ketenbenadering - fietsoverstappunten op orde 	<ul style="list-style-type: none"> - logistieke aanpak - vrachtwagen parkeren met duurzame brandstoffen - digitalisering (transport en logistiek) - modal shift naar spoor/water 	<ul style="list-style-type: none"> - fietsstimulering - werkgeversaankpak - onderwijsaankpak - deelfietssysteem - oplaadpunten
20	✓	✓	✗	✗
21	✗	✓	✗	✗
22	✓	✓	✗	✗
23	✗	✓	✗	✗
24	✗	✗	✗	✗
25	✗	✗	✗	✗
26	✗	✗	✗	✗
27	✗	✗	✗	✗
28	✗	✗	✗	✗
29	✗	✗	✗	✗

KWALITATIEVE BEOORDELING

nr.	Samenvatting	Rangorde
20	Draagt bij op duurzaamheid in het bieden van alternatief voor auto. Daarnaast verbeteren verkeersveiligheid in de kom. Kansen op SVD.	Prioritair
21	Is een ontbrekende schakel, biedt alternatief voor auto. Inclusieve samenleving.	Prioritair
22	Belangrijke toevoeging in netwerk.	Prioritair
23	Biedt alternatief voor auto. Geen groot gebruik verwacht.	Belangrijk
24	Auto en Verkeersveiligheidsproject. Geen toegevoegde waarde op SVD.	Van belang
25	Is uitgevoerd. Geen toegevoegde waarde op SVD.	-
26	Wordt uitgevoerd. Geen toegevoegde waarde op SVD.	-
27	Wordt uitgevoerd. Geen toegevoegde waarde op SVD.	-
28	Automaatregel zonder bijdrage voor netwerken, verkeersveiligheid of leefbaarheid. Geen SVD kansen.	Van belang
29	Negatieve scoring op duurzaamheid, wegnemen verkeersstromen door woongebieden. Wel verbetering veiligheid. Geen SVD kansen. ECHTER wel heel belangrijk voor grensgebied!	Prioritair

DE MAATREGELEN IN BEELD

nr.	Projectnaam	Gemeente	Thema	Financiën geregeld/bekend? (in mln.)	Termijn realisatie
30	Noodzaak Westtangent Weert in relatie tot grensoverschrijdend vrachtverkeer	Weert, Cranendonck, Hamont-Achel	Auto	Nee / ?	na 2030
31	Onderzoek Hoogwaardige fietsverbinding Monchengladbach - Grote Peel (Fietsverbinding Midden-Limburg), voorbereiding	Nederweert	Fiets	Ja / ?	nu - 2030
32	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Venlo	Nederweert - Panningen-Venlo	Fiets	Nee / ?	na 2030
33	Fietssnelweg F71 Mol - Weert: missing link Hamont-Achel - Budel Schoot (Groenstraat) deels in Vlaams Limburg, deels in Noord-Brabant	Hamont-Achel naar Weert	Fiets	Nee / ?	nu-2030
34	Fietsverbinding Missing link N564/N747 Brug Nyrstar-Stop van Lozen van grens tot en met kruising Havenweg		Fiets	Nee / ?	nu - 2030 (n.n.b.)
35	OV-verbinding Bree (regionaal knooppunt) - Weert	Bree, Lozen, Weert	OV	Nee / ?	na 2030
36	Verbeteren verbinding N266-N275. Pakket van 9 fiets- doorstromings- en veiligheidsmaatregelen.	Nederweert	Auto	Ja	wordt uitgevoerd

BEOORDELING OP DE MOBILITEITSDOELEN

nr.	Kwaliteit van netwerken	Verduurzaming & CO2 reductie	Verbeteren veiligheid	Ontwikkelen agglomeratiekracht	Vergroten inclusieve samenleving	Verbeteren leefbaarheid & gezondheid
	- compleetheit van - doorstroming op - overstapmogelijkheden tussen delen	- verminderen mobiliteit - verminderen CO ² uitstoot - verschonen van mobiliteit	- verbeteren verkeersveiligheid - garanderen externe veiligheid - verbeteren sociale veiligheid	- multimodaal netwerk - betrouwbaarheid op netwerk - gebruik keten- en deelmob. - verbeteren digitaal - verminderen reistijd en kosten	- beschikbaar voor ieder - toegankelijk voor ieder - begrijpelijk	- beperken overlast - verbeteren leefbaarheid - verminderen barrières - vitaliteit van inwoners
30	positief effect	groot negatief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
31	positief effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
32	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
33	groot positief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
34	groot positief effect	neutraal effect	groot positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
35	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect	neutraal effect
36						

BIJDRAGE AAN MOBILITEITSTRANSITIE

nr.	Tijd en plaats onafhankelijk werken	Stimuleren duurzaam reizen	Stimuleren duurzaam vervoer	Stimuleren vitaliteit / gezondheid
	<ul style="list-style-type: none"> - thuiswerken - hybride vergaderen - spreiden verkeer - spitsmijden 	<ul style="list-style-type: none"> - werkgeversaankpak - bezoekersaankpak - fietsstimulering - OV optimaliseren / gebruik stimuleren - ketenbenadering - fietsoverstappunten op orde 	<ul style="list-style-type: none"> - logistieke aanpak - vrachtwagen parkeren met duurzame brandstoffen - digitalisering (transport en logistiek) - modal shift naar spoor/water 	<ul style="list-style-type: none"> - fietsstimulering - werkgeversaankpak - onderwijsaankpak - deelfietssysteem - oplaadpunten
30	×	×	×	×
31	×	✓	×	✓
32	×	✓	×	✓
33	×	✓	×	✓
34	×	✓	×	✓
35	×	✓	×	×
36	×	✓	×	×

KWALITATIEVE BEOORDELING

nr.	Samenvatting	Rangorde
30	Zeer negatieve scoring op duurzaamheid. Positief op compleetheid van het netwerk. Geen SVD kansen. ECHTER voor grensoverschrijdend vrachtverkeer.	Prioritair
31	Grensoverschrijdende fietsverbinding, beperkt gebruik. Verkeersveiligheid verbetert. Kansen op SVD, recreatief.	Belangrijk
32	Fietsverbinding Verkeersveiligheid verbetert. Kansen op SVD, utilitair en recreatief.	Prioritair
33	Zeer positief door completering netwerk. Ook duurzaamheid. SVD kansen.	Noodzaak, urgent
34	Zeer positief door completering netwerk EN in verkeersveiligheid. SVD kansen.	Noodzaak, urgent
35	Alternatief voor auto: inclusiviteit. Maakt netwerk completer.	Belangrijk
36	Betreft pakket van ondersteunende fiets- en automaatregelen, wordt uitgevoerd.	-

DE MAATREGELEN IN BEELD

nr.	Projectnaam	Gemeente	Thema	Financiën geregeld/bekend? (in mln.)	Termijn realisatie
37	Onderzoek aanpak congestie Ringbaan-Noord (Eindhovenseweg-N564) knelpunt leefbaarheid wijk Boshoven. 1e instantie bestaande verbinding, VRI's/cap.	Weert	auto	Nee/?	na 2030
38	Doortrekken Kempische As (N71) tot Weert/A2. Link omleidingsweg Neerpelt en selectie bedrijven terreinen; Aansluiten op Ringbaan West Weert, Route 611 Budel en A2	Hamont-Achel, Budel, Weert	Vrachtverkeer Auto	Nee / ?	na 2030
39	onderzoek Leefbaarheid en autobereikbaarheid De Kempen	Lozen, Hamont-Achel, Budel(-Dorplein), Weert	Vrachtverkeer Auto	Nee / ?	na 2030
40	Betere ontsluiting haven De Kempen, weg (N564) en spoor aansluiting (knelpunt door te kleine sluizen complex)				
41	Bereikbaarheid over water, wegnemen 'Stop van Lozen', sluis 17. EN opwaarderen sluizen Blauwe Kei. VL: sluizen NL? (Nu Cemt-klasse II)	Hamont-Achel, Lommel, NL?	Vrachtverkeer	Nee / ?	na 2030
42	Werkgeversaanpak	Weert, Leudal	Fiets/OV	Ja / 0,114	nu - 2025
43	Logistieke aanpak	Weert, Nederweert	Vrachtverkeer	Ja / 0,078	nu - 2025

BEOORDELING OP DE MOBILITEITSDOELEN

nr.	Kwaliteit van netwerken	Verduurzaming & CO2 reductie	Verbeteren veiligheid	Ontwikkelen agglomeratiekracht	Vergroten inclusieve samenleving	Verbeteren leefbaarheid & gezondheid
	- compleetheid van - doorstroming op - overstapmogelijkheden tussen delen	- verminderen mobiliteit - verminderen CO ² uitstoot - verschonen van mobiliteit	- verbeteren verkeersveiligheid - garanderen externe veiligheid - verbeteren sociale veiligheid	- multimodaal netwerk - betrouwbaarheid op netwerk - gebruik keten- en deelmob. - verbeteren digitaal - verminderen reistijd en kosten	- beschikbaar voor ieder - toegankelijk voor ieder - begrijpelijk	- beperken overlast - verbeteren leefbaarheid - verminderen barrières - vitaliteit van inwoners
37	neutraal effect	negatief effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect	neutraal effect
38	positief effect	negatief effect	positief effect	positief effect	neutraal effect	positief effect
39	positief effect	negatief effect	positief effect	neutraal effect	neutraal effect	positief effect
40						
41	groot positief effect	groot positief effect	positief effect	groot positief effect	neutraal effect	neutraal effect
42						
43						

BIJDRAGE AAN MOBILITEITSTRANSITIE

nr.	Tijd en plaats onafhankelijk werken	Stimuleren duurzaam reizen	Stimuleren duurzaam vervoer	Stimuleren vitaliteit / gezondheid
	<ul style="list-style-type: none"> - thuiswerken - hybride vergaderen - spreiden verkeer - spitsmijden 	<ul style="list-style-type: none"> - werkgeversaankpak - bezoekersaankpak - fietsstimulering - OV optimaliseren / gebruik stimuleren - ketenbenadering - fietsoverstappunten op orde 	<ul style="list-style-type: none"> - logistieke aanpak - vrachtwagen parkeren met duurzame brandstoffen - digitalisering (transport en logistiek) - modal shift naar spoor/water 	<ul style="list-style-type: none"> - fietsstimulering - werkgeversaankpak - onderwijsaankpak - deelfietssysteem - oplaadpunten
37	×	×	×	×
38	×	×	×	×
39	×	×	×	×
40	×	×	✓	×
41	×	×	✓	×
42	✓	✓	×	✓
43	×	×	✓	×

KWALITATIEVE BEOORDELING

nr.	Samenvatting	Rangorde
37	Onderzoek. Doorstroming auto. Negatief op duurzaamheid. Enige verbetering kwaliteit bovenlokale netwerk. Woonwijk, minder congestie, maar o.m. barriere vergroot.	Van belang
38	Scoort negatief op duurzaamheid, maar completeert netwerk voor zwaar verkeer. Verbetering verkeersveiligheid. Geen SVD kansen.	Prioritair
39	negatief op duurzaamheid. Completeert netwerk grensoverschrijdend, vooral zwaar verkeer. Verbetering verkeersveiligheid. Geen SVD kansen.	Prioritair
40	Positief vanwege logistiek. Modal shift mogelijk maken.	Prioritair
41	Positief vanwege logistiek. Modal shift mogelijk maken. ECHTER haalbaarheid zeer afhankelijk van nationale en Europese prioriteiten.	Noodzaak, urgent
42	Gericht op werknemers via werkgevers. Pakket om reizigers te helpen in de mobiliteitstransitie. Bijdrage aan SVD. Positief op duurzaamheid, vitaliteit en beperken auto.	-
43	Gericht op bedrijven. Met kennisdeling en innovaties, logistieke bewegingen verminderen en verslimmen. Draagt bij aan duurzaamheid, doorstroming en beperken overlast.	-

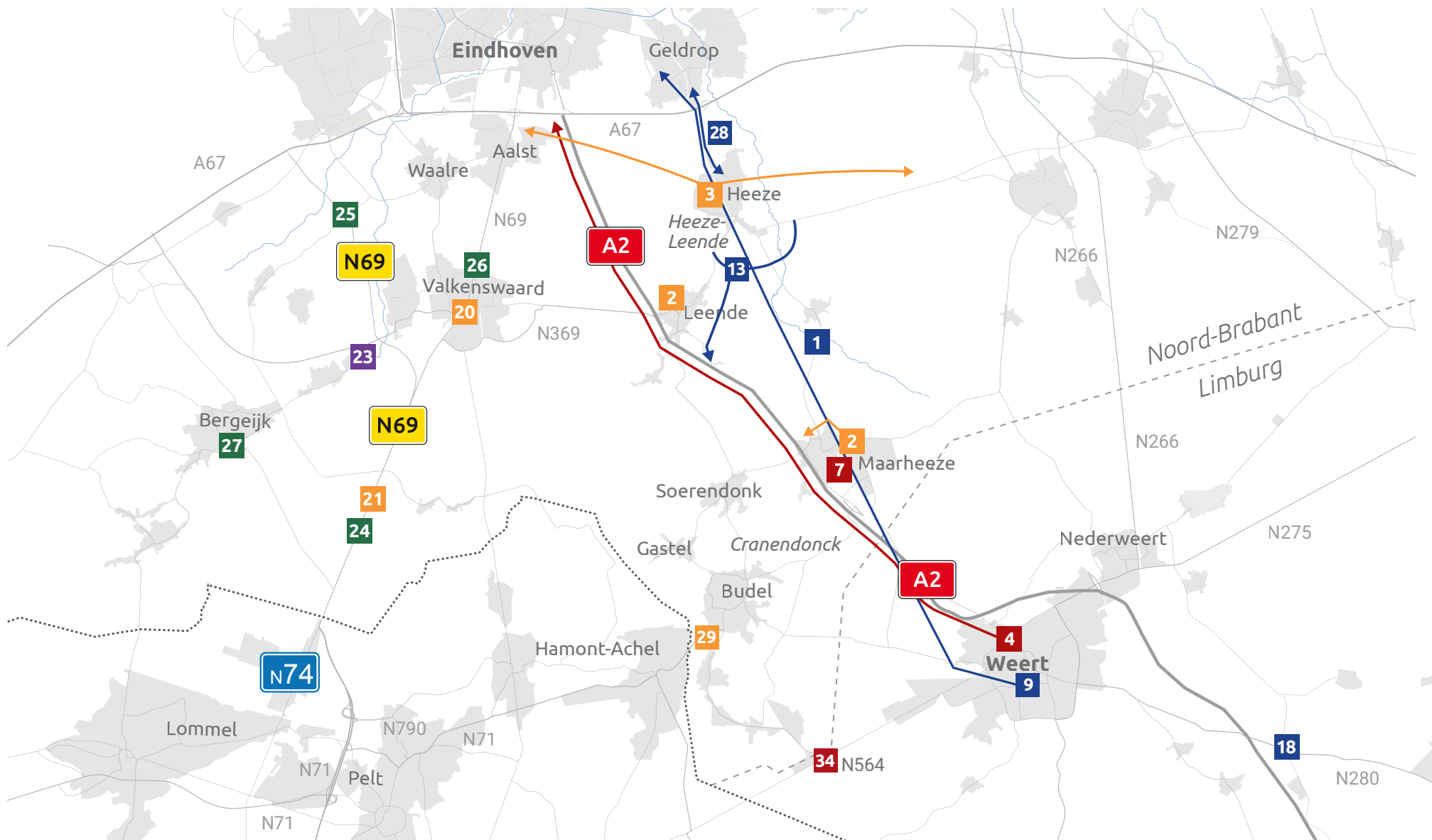
8.2 SORTERING PER DEELREGIO

Sortering deelregio NL-Brabant Zuidoost

nr.	Maatregelen deelregio NL-Brabant	Thema maatregel	Rangorde
1	Ontsluiting bedrijventone Cijnsgoed/Poort 43	vrachtverkeer	Van belang
2	Verbetering doorstroming A2 + flankerend	auto	Prioritair
3	Fietsverbinding Heeze-Aalst	Fiets	Prioritair
4	Doorfietsroute Weert-Eindhoven (<i>regio gemeenten</i>)	fiets	Noodzaak, urgent
7	OV knooppunt Maarheeze – smarthub	OV/hub	Noodzaak, urgent
9	Frequentie treinen sprinter Eindhoven-Weert	OV	Prioritair
13	Centrale as Heeze-Leende	auto	Van belang
28	Inprikker A67 Geldrop	auto	Van belang
29	Aanpak grensoverschrijdend vrachtverkeer, irt. route 611	auto	Prioritair
34	Fietsverbinding missing link grensoverschrijdend	fiets	Noodzaak, urgent
18	Vrachtwagen(rijks)heffing A2	vrachtverkeer	Van belang
20	HOV N69 inclusief hub	OV	Prioritair
21	N69 Zuid, OV verbinding Valkenswaard-Pelt	OV	Prioritair
23	OV doorstroomas Valkenswaard-Bergeijk	OV	Belangrijk
24	N69 Zuid planstudie	auto	Van belang
25	N69 gebiedsakkoord Westparallel	auto	Uitgevoerd
26	N69 gebiedsakkoord nulplus Valkenswaard	auto	Uitgevoerd
27	N69 gebiedsakkoord nulplus Bergeijk	auto	Uitgevoerd

Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang ■ Uitgevoerd

Deelregio NL-Brabant projecten (nr.)



Sortering subregio NL-Limburg Midden

nr.	Maatregelen deelregio NL-Midden-Limburg	Thema maatregel	Rangorde
4	Doorfietsroute Weert-Eindhoven (regio gemeenten)	Fiets	Noodzaak, urgent
5	Snelfietsroute Weert-Nederweert	Fiets	Noodzaak, urgent
6	Doorontwikkeling IC station Weert – hub	OV	Noodzaak, urgent
8	Mobiliteitshub Weert-Noord, onderzoek	OV	Noodzaak, urgent
9	Frequentie treinen sprinter Eindhoven-Weert	OV	Prioritair
10	Personenrailverbinding Antwerpen-Hamont-Weert	OV	Noodzaak, urgent
30	Noodzaak Westtangent	auto	Prioritair
31	Fietsverbinding Mönchengladbach-grote Peel, onderzoek	fiets	Belangrijk
32	Fietsverbinding Weert-Venlo	fiets	Prioritair
33	Fietsssnelweg F71 Mol-Weert	fiets	Noodzaak, urgent
35	OV verbinding Bree-Weert	OV	Belangrijk
36	N266-N275 pakket 9 verbeteringsmaatregelen	Auto	Wordt uitgevoerd
16	Toestaan agrarisch verkeer op provinciale wegen	Overig	Van belang
17	Nieuwe oeververbinding N-vaart	Overig	Van belang
42	Werkgeversaanpak	Overig	Wordt uitgevoerd
11	Locatie Ittervoort, aanleg rotonde op N273	auto	Belangrijk
12	Multimodaal overstappunt Kelperbrug	Auto/fiets	Prioritair
15	Collectief vervoer bedrijventerrein Veldhoven	OV	Prioritair
14	Treinstation(s) Haelen en/of Heythuysen	OV	Belangrijk
18	Vrachtwagen(rijks)heffing A2, idem op N280	vrachtverkeer	Van belang
37	Congestie Ringbaan Noord Weert, onderzoek	Auto	Van belang
43	Logistieke aanpak	Overig	Wordt uitgevoerd

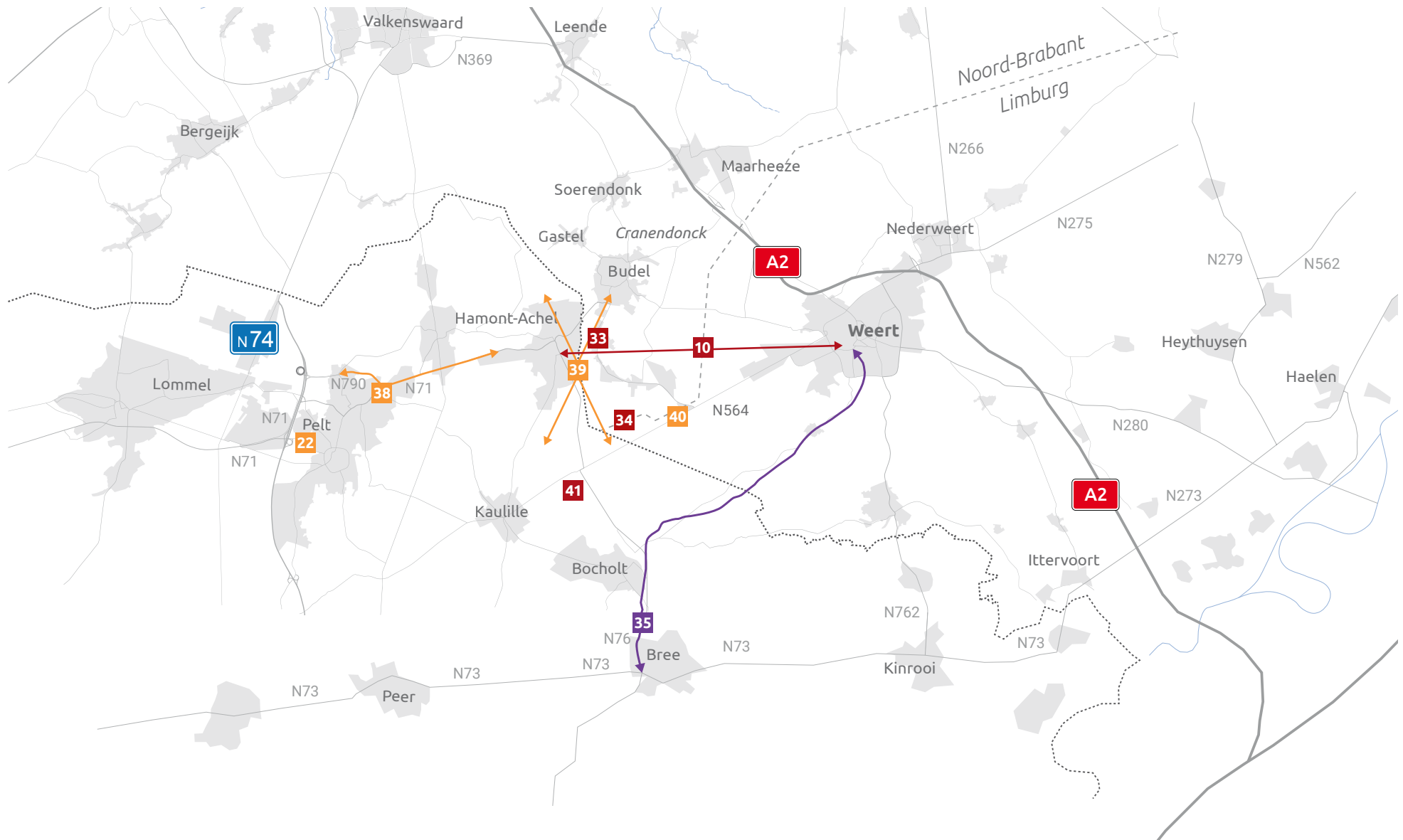
Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk ■ Van belang ■ Wordt uitgevoerd

Sortering subregio B-Limburg

nr.	Maatregelen deelregio NL-Midden-Limburg	Thema maatregel	Rangorde
22	Mobipunt Pelt, hub	OV	Prioritair
33	Fietssnelweg F71 Mol-Weert	Fiets	Noodzaak, urgent
34	Fietsverbinding missing link grensoverschrijdend	Fiets	Noodzaak, urgent
35	OV verbinding Bree-Weert	OV	Belangrijk
38	Doortrekken Kempische as tot Weert/A2	vrachtverkeer	Prioritair
39	Leefbaarheid en autobereikbaarheid de Kempen, onderzoek	Vrachtverkeerauto	Prioritair
40	Ontsluiting haven de Kempen. Weg en spoor	vrachtverkeer	Prioritair
41	Bereikbaarheid over water	vrachtverkeer	Noodzaak, urgent
10	Personenrailverbinding Antwerpen-Weert	OV	Noodzaak, urgent

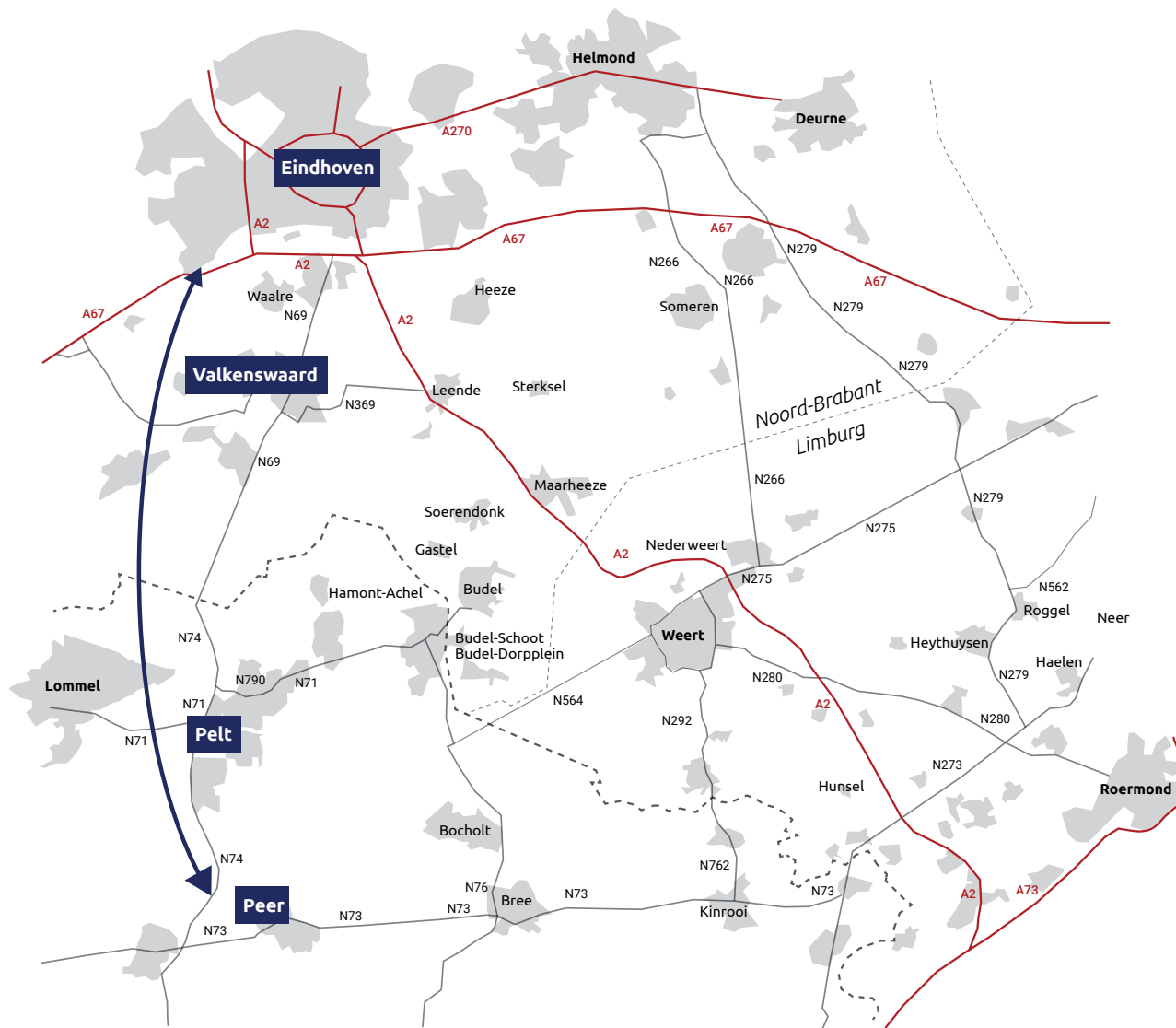
Rangorde: ■ Noodzaak, urgent ■ Prioritair ■ Belangrijk

Deelregio BE-Noord-Limburg projecten (nr.)



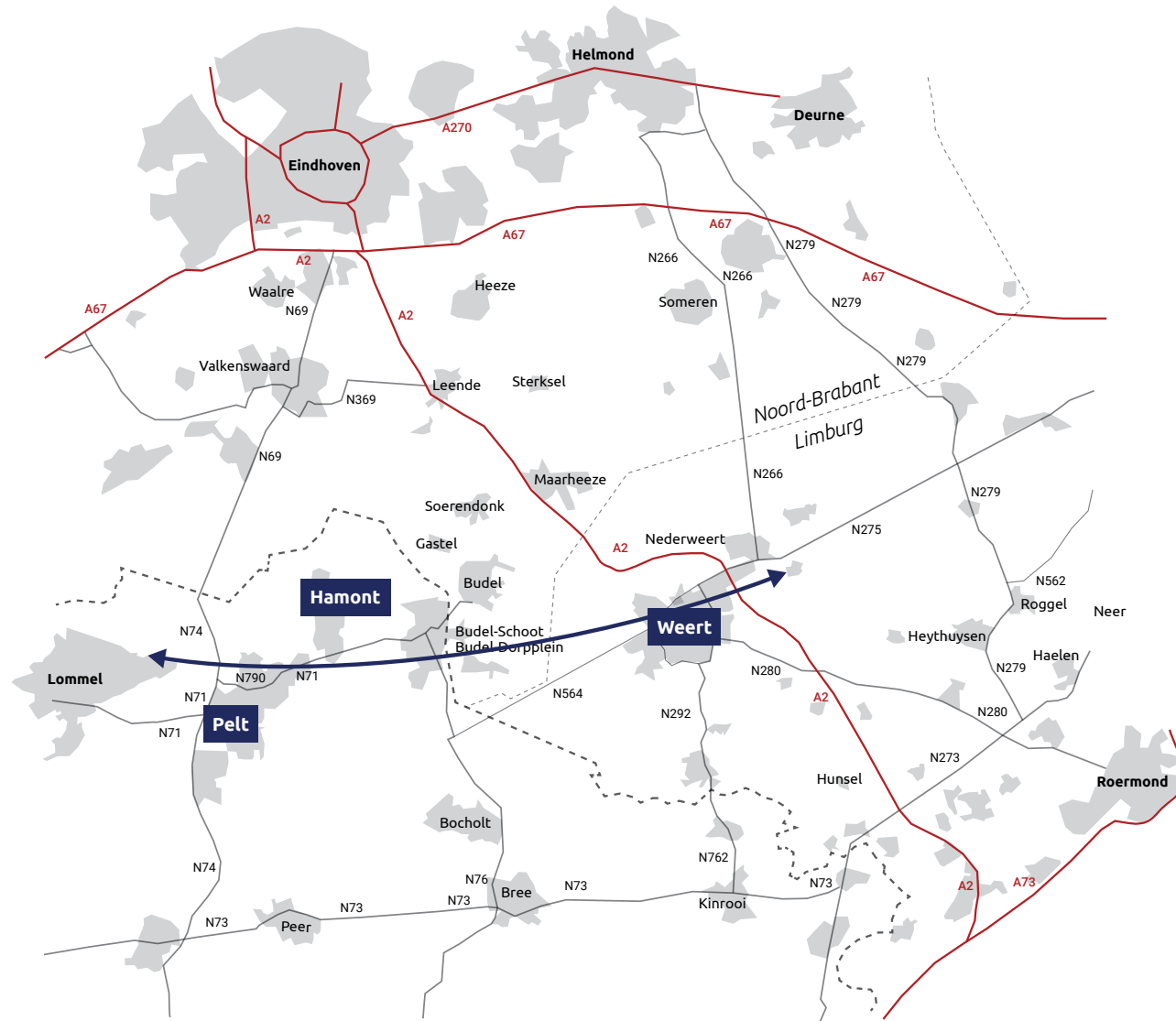
Corridor-2:

secundaire noord – zuid as,
 agglomeratie Eindhoven –
 zuider-Kempen / Noord-Limburg (Vlaanderen)



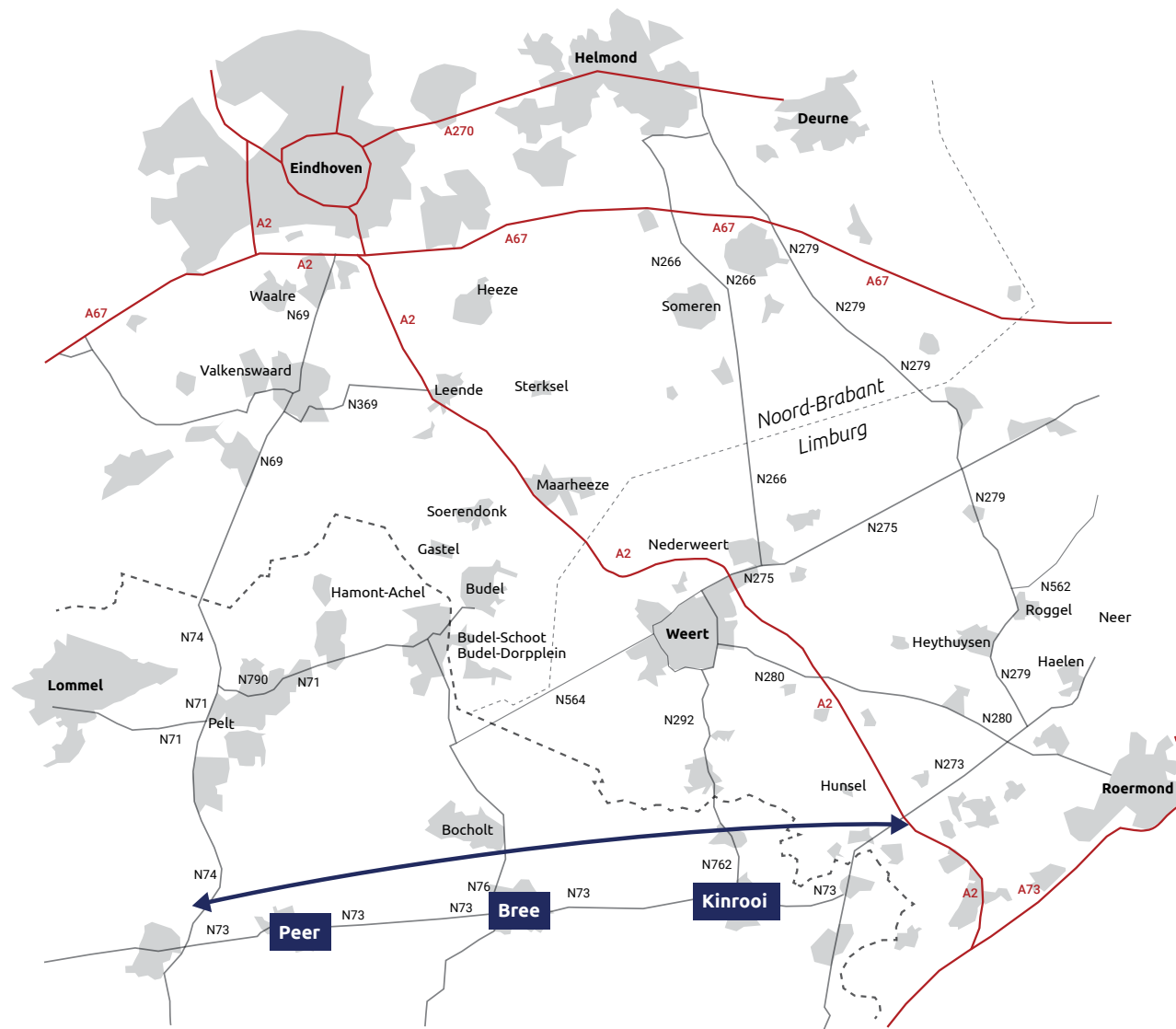
Corridor-3:

primaire oost – west as,
Kempische As (Vlaanderen) –
Midden Limburg (Nederland)



Corridor-4:

secundaire oost-west as,
Noord Limburg (Vlaanderen) –
Maasland / Roermond



NewPlan

Innoveren, Veranderen, Verbinden



Adres

Prinsenkamp 6
5469 PV Boerdonk



Telefoon

06 36 303 923



E-mail

Gerard@NewPlan.nl

Oplegnotitie Gebiedsverkenning Weert en omgeving

Datum: 13/12/2022

Steller: de ambtelijke werkgroep Gebiedsverkenning Weert en omgeving

Rapportage en bestuurlijke behandeling

In de gebiedsverkenning Weert en omgeving zijn de deelregio's Zuidoost-Brabant, Midden-Limburg (NL) en Vlaams Noord-Limburg (BE) op initiatief van de Provincie Limburg samen aan de slag gegaan om inzicht te krijgen in de ambities en ontwikkelingen in 2040, de gebiedsopgave genoemd (fase 1). Opvolgend is geïnventariseerd welke mobiliteitsmaatregelen op dit moment en in de nabije toekomst aan de orde komen om de gebiedsopgave voor 2040 mogelijk te maken (fase 2).

De gebiedsopgave, de knelpunten alsmede de ambities en de door partijen aangereikte maatregelen zijn door u op 8 september 2021 vastgesteld in de rapportage, genaamd 'Gebiedsopgave en mobiliteitsopgave Weert en omgeving' van mei 2021. U heeft tevens opdracht gegeven tot het opstellen van een regionaal afwegingskader (fase 3) en aan de hand daarvan het formuleren van een voorkeursmaatregelenpakket (fase 4), het resultaat daarvan is verwoord in het voorliggende eindrapport 'Gebiedsverkenning Weert en Omgeving, Kruispunt van Limburg en Noord-Brabant'.

Het eindrapport is besproken in een gezamenlijk bestuurlijk overleg op 9 november 2022. De rapportage is positief ontvangen: de gebiedsverkenning is een kans om lands- en provinciegrens-overschrijdend als samenhangende regio samen te werken aan een gezamenlijk mobiliteitssysteem met als doel de Gebiedsopgave 2040 haalbaar te maken, waarbij grenzen een feit zijn maar geen beperkende rol spelen. (Boven-) regionale knelpunten en ambities kunnen hierdoor gezamenlijk voortvarender opgepakt worden. Daarbij is uitgangspunt dat de eigen autonomie en beleidsprogrammering leidend blijft voor het uitwerken van de maatregelen.

Het overleg onderschrijft het belang van een halfjaarlijks Bestuurlijk Overleg in de formule 16 (+ 2), dus de gedeputeerde van de Provincie Limburg-NL, de 14 Belgisch- en Nederlands-Limburgse en Noord-Brabantse gemeenten en de Belgische Vervoerregio Limburg, met de Provincie Noord-Brabant en de Provincie Limburg-BE vooralsnog als agendalid, om telkens de gebiedsmobiliteitsagenda (verder gebiedsagenda genoemd) te bespreken en hierover te besluiten. De ambtelijke werkgroep is opgedragen de governance te concretiseren.

U wordt verzocht om:

- onderhavige oplegnotitie inclusief uitwerking governance Gebiedsverkenning Weert en omgeving;
- het eindrapport inclusief Verdiepingsdocumenten en;
- de informerende brief naar de relevante dagelijkse besturen, Provinciale Staten en de Gemeenteraden en de Voorzitter van de Vervoersregio Limburg bestuurlijk door te geleiden.

Vormgeven governance

In hoofdstuk 7 van het eindrapport 'Gebiedsverkenning Weert en omgeving' van oktober 2022 is de governance beschreven. Voorgesteld wordt om vraagstukken nader met elkaar uit te werken, zoals:

1. welke maatregelen worden opgepakt en hoe verhouden deze zich tot elkaar in termen van inhoud, tijdspad etc. ?
2. wie is bevoegd?
3. wie financiert?
4. wie gaat de doelstellingen en maatregelen mee invullen?

Daaraan kan een cyclus van voorbereiding en besluitvorming verbonden worden. Te denken valt aan het halfjaarlijkse laten plaatsvinden van een Bestuurlijk Overleg met gedeputeerde(n) en wethouders van de deelnemende gemeenten en de Belgische Vervoersregio Limburg.

De cyclus en de invulling worden hierna beschreven:

1. Cyclus overlegstructuur

In het BO-Weo van 9 november 2022 is uitgesproken een specifiek bestuurlijk overleg met gedeputeerde(n), burgemeester(s) en de schepenen en wethouders te willen inrichten met een vergaderfrequentie van twee maal per jaar. Indien hiervoor een bestaand bestuurlijk overleg kan worden gebruikt heeft dit de voorkeur.

Aangesloten kan worden op de bestaande bestuurlijke overlegstructuur 'Bereikbaarheidsplatform A2 Subregio zuid, waar de aan de gebiedsverkenning deelnemende Noord-Brabantse en Limburgse gemeenten – behoudens de gemeente Leudal – al aan deelnemen. Voor het agendaonderwerp gebiedsverkenning Weert en omgeving dient dit overleg uitgebreid te worden met de bestuurlijk vertegenwoordigers uit Limburg-BE én de gemeente Leudal. Nagegaan zal worden of de vergaderdata per jaar worden gepland, zodat de uitnodiging vroegtijdig naar de aansluitende bestuurders kan gaan.

Het initiatief voor dit halfjaarlijkse bestuurlijke overleg ligt bij de provincie Limburg. De agenda en stukken zullen ambtelijk door de werkgroep worden voorbereid.

2. Invulling Bestuurlijk Overleg

Tijdens dit halfjaarlijkse Bestuurlijke Overleg wordt de door de ambtelijke werkgroep opgestelde gebiedsagenda van de gebiedsverkenning Weert en omgeving besproken en vindt besluitvorming plaats over de voortgang, bijsturing en implementatie van het maatregelenpakket.

Aangezien maatregelen zich in diverse stadia bevinden, van de initiatieffase tot de realisatiefase, kan de besluitvorming variëren van het instemmen met het opstarten van een haalbaarheidsonderzoek tot het instemmen met de realisatie, waarbij aandacht besteed wordt aan (het optimaliseren van) de samenwerking, financiering, (tijds)fasering en waar de implementatie belegd wordt.

3. De ambtelijke werkgroep

De werkgroep werkt primair het in het Verdiepingsdocument opgenomen voorkeursmaatregelenpakket uit, beschrijft wat nodig is c.q. welke stappen doorlopen moeten worden om deze gerealiseerd te krijgen en vertaalt deze in een agenda met concrete voorstellen voor het BO. De nadruk bij de voorstellen zal liggen bij wat nodig is om de samenwerking te optimaliseren en het synchroniseren van de samenwerking op het inhoudelijke, financiële en procesmatige (tijd) vlak van het project. In nauwe samenspraak met de partij(en) die als initiatiefnemer van de maatregel optreedt (optreden). Vanzelfsprekend koppelt de werkgroep terug naar de partijen die zij vertegenwoordigen.

De werkgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van de deelnemende partijen, zijde:

- de projectleider van de gebiedsverkenning, zijnde de heer R. Pepels van de Provincie Limburg (NL);
- RMO-coördinator Midden-Limburg, de heer M. Hagoort, namens de deelregio Midden-Limburg (NL);
- Beleidsmedewerker Mobiliteit en Openbare Werken Provincie Limburg, de heer M. Thoelen, namens de deelregio Vlaams Noord-Limburg (BE) en;
- B. Verlijdsdonk namens de deelregio Zuidoost Brabant (NL), namens de subregio A2/Zuid in ZOBrabant én namens de Bereikbaarheidsagenda ZOBrabant .

Uitwerking maatregelen

De gebiedsagenda voor de korte en middellange termijn (tot 2030) van de gebiedsverkenning Weert en omgeving omvat maatregelen die meteen kunnen worden opgepakt en maatregelen die een vervolgaanpak vereisen. Enkele zijn voortzettingen c.q. intensiveringen van reeds lopende maatregelen.

Er wordt gestreefd naar een mix aan maatregelen. Juist een combinatie van maatregelen (o.a. aanleg en aanpassing van infra en gedragsbeïnvloeding, voortzetten en intensiveren werkgevers- en logistieke aanpak en slim benutten) geeft de mobiliteitstransitie een boost. De maatregelen zijn divers en vragen om een maatwerkaanpak door de organisaties die ervoor aan de lat staan. Waar mogelijk wordt aangesloten bij bestaande budgetten en programma's. Het spreekt voor zich dat hierbij telkens gezocht wordt naar een optimale onderlinge samenwerking. Er wordt onder andere gebruik gemaakt van bestaande lokale en regionale organisaties, waarbij telkens bezien wordt waar de uitvoering, financiering en projectleiding van maatregelen het beste belegd kan worden. Dit in verband met het provincie- en landgrensoverschrijdende karakter van de gebiedsverkenning.

Grafisch ziet dit er als volgt uit:

Provincie	Gemeenten Limburg - NL	Gemeenten Limburg - BE	Gemeenten N-Brabant	Vervoerregio Limburg – BE
gedeputeerde	wethouder	wethouder	wethouder	Co-voorzitter



Vorbereiding bestuurlijk overleg
Cluster Mobiliteit (MOB) Provincie Limburg, In samenwerking met secretariaat BO Zuid/Platform A2



Werkgroep
Cluster Mobiliteit (MOB) Provincie Limburg, in samenwerking met een afvaardiging van de deelregio's Zuidoost Brabant (Zuidvleugel), Midden-Limburg-NL (Weerterland) en Noord-Limburg (Vlaanderen)



Uitvoering en borging samenhang		
Zacht	Structuur	Infrastructuur
O.a. uitvoeringsorganisaties, provincies en gemeenten	Bijv. OV-team Provincie	Bijv. Provincie en/of gemeenten



Individuele maatregelen



Koppeling met andere programma's

De Provincies en de gemeenten participeren ook in andere plannen en programma's, die binnen de regio Weert en omgeving en de economische clusters spelen. De gebiedsverkenning Weert en omgeving faciliteert deze programma's en de mobiliteitsdeskundigen van betrokken partijen kunnen, voor zover wenselijk, participeren in de werkgroepen die voor deze plannen en programma's opgesteld worden.