

Raadsinformatiebrief



Kenmerk Z21/108343 / D - 108771

Datum B&W-vergadering dinsdag 30 november 2021

Portefeuillehouder(s) P.H.M. Ruijten

Onderwerp

Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek - mobiliteitsagenda 2021-2040

Samenvatting

De provincie Limburg heeft in 2018 haar mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' vastgesteld. Hierin is sprake van een nieuwe werkwijze. De Provincie wil samen met haar partners (inhoudelijke) gebiedsopgaven op het gebied van mobiliteit formuleren.

De aanpak van mobiliteitsopgaven is veranderd, de zogenaamde mobiliteitstransitie. Dit is voortgekomen uit de noodzaak de groei in complexiteit van mobiliteit aan te kunnen en tegelijkertijd de eigenschappen van mobiliteitssystemen te verbeteren. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur is niet meer vanzelfsprekend. Er vindt een verschuiving plaats naar meer maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit en vervoers- en mobiliteitsdiensten.

Met de uitvoering van de 'gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek' is door de gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Stein, Beek en Beekdaelen, Rijkswaterstaat en de provincie Limburg samengewerkt om te komen tot een gezamenlijke aanpak van de mobiliteitsopgaven in deze regio. Deze aanpak is vervolgens uitgewerkt tot concrete maatregelen en mogelijke oplossingsrichtingen.

De 'gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek' heeft geresulteerd in de 'Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek', die is opgenomen in de laatste hoofdstukken van de gebiedsverkenning. Stip op de horizon is 2040. De Mobiliteitsagenda bestaat uit een gezamenlijk geformuleerde ambitie, een programma dat invulling geeft aan het realiseren van deze ambitie en een actieplan voor de komende jaren.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de korte(re) termijn (tot 2027-2030) en de lange termijn (2031-2040). Voor de komende anderhalf jaar, waarbinnen zowel de gemeenteraads- als de PS-verkiezingen plaatsvinden, is uit de agenda een projectenlijst gedistilleerd, waarmee thans een start wordt gemaakt. De projecten worden gemonitord op hun voortgang en uiteraard zal de projectenlijst op basis van de mobiliteitsagenda periodiek worden aangevuld.

Financiële consequenties

Er zijn geen financiële consequenties.

Juridische consequenties

Er zijn geen juridische consequenties.

Achtergrond / geschiedenis

In het al vigerende mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' van de provincie Limburg wordt de focus gelegd op de regionale opgaven waarin mobiliteit een belangrijke rol speelt. Binnen deze opgaven wordt ingezet op verschillende maatwerkoplossingen die de bereikbaarheid vergroten en de mobiliteit verbeteren. De 'gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek' (WM) behoort tot één van de opgaven.

Toelichting

Aanleiding

De aanpak van mobiliteitsopgaven verandert, de zogenaamde mobiliteitstransitie. De aanleiding van deze mobiliteitstransitie komt onder andere voort uit de behoefte om woonkernen en bedrijven bereikbaar te houden en tegelijkertijd rekening te houden met het klimaatakkoord, de stikstofproblematiek, het bewuster omgaan met de belasting van de fysieke ruimte, de afname van publieke middelen om te investeren en de wens om deze beperkte middelen op een efficiënte en verantwoorde wijze in te zetten.

Doelstelling gebiedsverkenning

Doelstelling is om de mobiliteitsproblematiek te bezien binnen een begrensd gebied en in samenhang met andere taken en opgaven binnen dat gebied. Zonder de omgeving van dat gebied uit het oog te verliezen. Concreet is de doelstelling voor de Westelijke Mijnstreek om de (auto-) mobiliteit met maximaal 5% te laten groeien ten opzichte van het basisjaar 2016, om zo de bedrijven binnen dit grote economische cluster (zoals de Chemelot-site, VDL NedCar), instellingen en woonkernen bereikbaar te houden en tevens de leefbaarheid/leefomgeving van die woonkernen te verbeteren. Doen we dit niet, dan wordt een autonome groei van 17-29% van het gemotoriseerd verkeer verwacht. Vandaar dat de gebiedsverkenning waar mogelijk inzet op de overstap naar andere modaliteiten (water, rail en bus voor het transport van goederen, fiets, e-bike, OV, carsharing en dergelijke voor het vervoer van personen), thuiswerken, digitalisering, slim gebruik maken van bestaande infrastructuur en waar nodig aanpassing van infrastructuur. De gebiedsverkenning richt zich vooral op de N276 en N294/Chemelot, maar dus niet enkel op infrastructurale maatregelen. De gebiedsgerichte uitwerking N276 heeft een direct raakvlak met de gemeente Echt-Susteren. Er wordt onder ander de nadruk gelegd op enkele verkeersveiligheidsknelpunten.

Ambities gebiedsverkenning

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

De ambities zijn:

- verduurzaming en CO2-reductie;
- verbeteren veiligheid;
- ontwikkelen agglomeratiekracht;
- vergroten inclusieve samenleving (het mobiliteitssysteem is voor iedereen beschikbaar, toegankelijk en begrijpelijk);
- verbeteren leefbaarheid en gezondheid.

Het realiseren van de ambities gebeurt via vijf programmalijnen.

1) Bewustwording en gedragsbeïnvloeding:

- het spreiden van het verkeer;
- thuiswerken;
- stimuleren van duurzaam reizen.

2) Fietsinfrastructuur.

3) Vervoers- en mobiliteitsdiensten:

- kaders van de ov-concessie (het Limburgnet);
- overstappunten op orde (fietsenstalling, wacht- en informatievoorziening etc.);
- fiets en openbaar vervoer versterken elkaar.

4) Logistiek

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

5) Infrastructuur

- benutten;
- aanpassen;
- bouwen.

De weg naar 2040

2021 – 2030

- In de periode 2025 tot 2027 wordt er gewerkt aan de verbreding van de A2 tussen de knooppunten Vonderen en Kerensheide. Gedurende deze periode worden inspanningen verricht om de overlast voor de regio te beperken ('Minder hinder' via RWS ZN; Provincie en gemeenten betrokken). Na afronding van de werkzaamheden zal de betrouwbaarheid en veiligheid van de A2 zijn toegenomen waardoor er naar verwachting minder verstoringen zullen optreden. Het onderliggend wegennet profiteert hiervan.
- In de periode tot 2030 worden naar verwachting flinke stappen zijn gezet in het realiseren van een modal shift voor het goederenvervoer en andere maatregelen om de logistiek in de regio te verduurzamen: ontwikkeling van de haven Stein (incl. verkenning multimodale verbinding naar Chemelot Industrial Park), realisatie van buisleidingen, vrachtwagenparkeerterrein(en) in de regio, zero emissie stadslogistiek etc.
- De uitbreidingsplannen van VDL Nedcar worden in de periode 2023-2024 uitgevoerd. Daarbij horen ook de aanpassingen van de N297 en de N276. Bij de besluitvorming van de uitbreidingsplannen VDL Nedcar wordt het definitieve besluit genomen over het tweerichtingenfietspad tussen Sittard en Nieuwstadt aan één zijde van de N276.
- Verkeersveiligheidsknelpunten Pissummerweg, kruispunt Slek, wegvak Slek-Echt en Holtummerweg (allen N276) worden opgelost. Ook het verkeersveiligheidsknelpunt N296-Kokkelert wordt aangepakt.
- De huidige OV-concessie heeft een looptijd tot en met 2031. De kennis die we in de periode tot 2030 op doen op het gebied van openbaar vervoer, kleinschalig collectief vervoer en deelmobiliteit kunnen mogelijk input zijn voor een volgende concessie.
- Chemelot groeit in de jaren tot 2030 uit tot de meest veilige, meest duurzame en meest competitieve chemie- en materialensite in Europa zoals in hun Masterplan 2030 beschreven. Chemelot zet zich in om de groei van het vrachtverkeer van en naar de site te beperken met 50% en door daarnaast in te zetten op een modal shift. Voor het personenverkeer spant Chemelot zich in om een reductie van het autoverkeer te bewerkstelligen. De uitbreiding van de Brightlands Chemelot Campus in noordelijke richting op de site vindt reeds plaats.
- Richting 2030 zal ook duidelijker worden welke ontwikkelingen Chemelot en Campus voorzien richting 2040. De wijze waarop de fysieke uitbreiding van de campus vanaf 2030 naar de noordzijde van de Urmonderbaan (Campus De Lexhy) wordt vormgegeven, is in onderzoek. De uitbreiding zorgt voor wijzigingen in het ruimtegebruik en veranderingen in verkeersstromen waarbij uitgegaan wordt dat de uitbreiding ten aanzien van mobiliteit geen overlast veroorzaakt voor de omliggende wijken, kernen en dorpen.

2030 – 2040

- We reizen bewust.
- We reizen eenvoudig duurzaam en gezond (het mobiliteitssysteem is multimodaal, ondersteund door digitale services).
- Het platteland is vitaal (goede fietsverbindingen en wandelpaden; een fijnmazig en flexibel collectief vervoerssysteem; mobiliteitshubs; digitale vaardigheden, ook van ouderen).

- We verplaatsen onze goederen duurzaam, smart en multimodaal (Smart Logistics Platform: een digitaal en fysiek netwerk van vraag en aanbod; delen van data).
- Door onze keuzes ten aanzien van mobiliteit is de kwaliteit van onze publieke ruimte sterk verbeterd. Daardoor is de leefbaarheid in onze steden en dorpen vergroot.

Aanpak projecten 2021 – maart 2023

Uit de agenda van de gebiedsverkenning mobiliteit is een projectenlijst gedistilleerd voor komend anderhalf jaar. Bij het samenstellen van die projectenlijst is aangesloten bij bestaande budgetten en programma's. Enkele projecten zijn voortzettingen/intensiveringen van reeds lopende projecten. Daarnaast zijn er voor alle programmalijnen projecten benoemd zodat er wordt gewerkt een mix aan maatregelen. Juist met een combinatie van maatregelen die elkaar aanvullen is het mogelijk om de mobiliteitstransitie in de Westelijke Mijnstreek in gang te zetten. In de verschillende projecten werken de overheden met elkaar samen met de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek als kader. Per programmalijn zijn de projecten die relatie hebben tot de gemeente Echt-Susteren omschreven en is de stand van zaken project Pissummerweg toegelicht.

Programmalijn 1 – Bewustwording en gedrag

- Voortzetten en intensiveren werkgeversaanpak (i.s.m. inzet logistiek makelaar; zie onder programmalijn 4). De focus is gericht op de volgende werkgevers: overheden WM (geven het goede voorbeeld), Chemelot, Aviation Valley en centrum Sittard. Via de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg (van alle Zuid-Limburgse gemeenten en de Provincie) is opdracht aan Zuid-Limburg Bereikbaar verleend voor de aanpak. Omdat deze aanpak alle Zuid-Limburgse gemeenten betreft, valt hij onder de zgn. A-module van mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. De realisatie van de aanpak zal uiteraard gemeente-, instelling- en bedrijfsspecifiek zijn.
- Hoewel Echt-Susteren geen deel uitmaakt van de Zuid-Limburgse gemeenten is binnen de gebiedsverkenning mobiliteit afgesproken, dat inhoud boven structuur gaat en de gemeente dus ook van deze aanpak gebruik kan maken.
- Voortzetten programma gedragsbeïnvloeding fiets. Financiering via Uitvoeringskader fiets (bestaande middelen).

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur

- Uitwerken fietsroute tracé Sittard via Susteren naar Echt. De voorgestelde fietsroute wordt verder uitgewerkt in de planvormingsfase.

De voorbereidingen voor het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten N276-Pissummerweg, kruispunt Sleek en wegvak Sleek-Echt zijn al gestart. Ook de N276-Holtummerweg wordt opgestart.

Programmalijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten

- Realisatie deelfietsen. Zuid-Limburg Bereikbaar levert dit najaar een notitie op over de mogelijke aanpak van deelmobiliteit in Zuid-Limburg. Samen met de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek vormt dit de basis voor de uitwerking van een planuitwerking deelfietsen Westelijke Mijnstreek.

Programmalijn 4 – Logistiek

- Intensiveren inzet logistiek makelaar voor de Westelijke Mijnstreek (i.s.m. inzet mobiliteitsmakelaar; zie onder programmalijn 1) om het vrachtvervoer over de weg anders of via andere modaliteiten te reguleren. Omdat deze aanpak vooral de Westelijke Mijnstreek betreft, valt hij onder de zgn. B-module van mobiliteitsagenda Zuid-Limburg, hetgeen betekent dat deze optioneel en specifiek wordt ingezet voor de Westelijke

Mijnstreek, in combinatie met de werkgeversaanpak. Net als bij programmalijn 1 kan ook de gemeente Echt-Susteren gebruik maken van de aanpak onder programmalijn 4.

Programmalijn 5 – Infrastructuur

- N.v.t. voor de gemeente Echt-Susteren

Uitwerking / stand van zaken lopende projecten

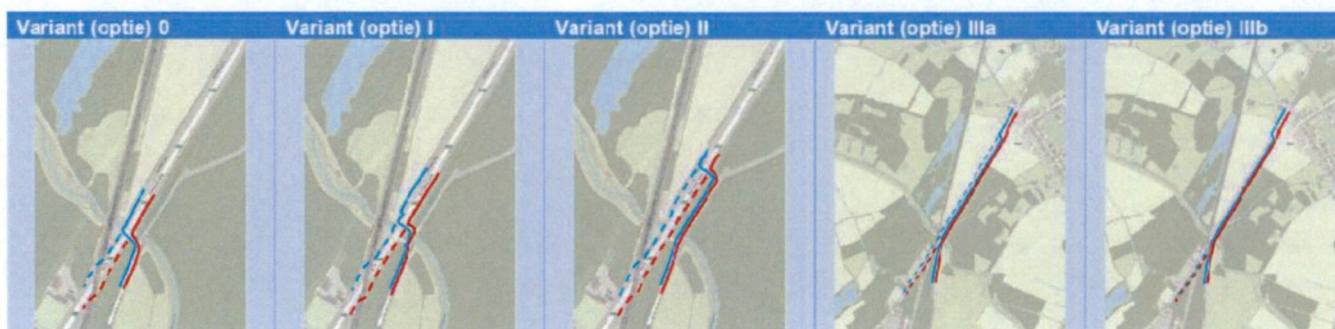
Fietsoversteek Pissummerweg-N276

In 2021 is een variantenstudie voor oplossingsrichtingen uitgevoerd. Er is duidelijk geworden dat er combinatiemogelijkheden zijn met overige knelpunten in de directe omgeving. Dit is kruispunt Slek (snelheid/veiligheid kruisingsvlak) en wegvak Slek-Echt (onduidelijk snelheidsregime 80-50-80-50kmh).

Variantenstudie

In de variantenstudie zijn 5 varianten opgesteld, besproken en beoordeeld. De provincie Limburg, gemeente Echt-Susteren, ProRail, Fietsersbond en Dorpsraad Susteren hebben hierin bijgedragen:

1. Fietsoversteek realiseren ter hoogte van de Pissummerweg.
2. Fietsoversteek realiseren op +/- 30m. van de huidige aansluiting Pissummerweg (noordelijke richting).
3. Fietsoversteek realiseren op +/- 100m. van de huidige aansluiting Pissummerweg (noordelijke richting).
4. Fietsoversteek realiseren nabij kruising N276-Hoogstraat (Slek) en combineren met een kom remmende maatregel. Fietspad oostzijde N276 in twee richtingen berijdbaar maken van en naar Pissummerweg.
5. Fietsoversteek realiseren nabij kruising N276-Hoogstraat (Slek) en combineren met een kom remmende maatregel. Fietspad oostzijde N276 in twee richtingen berijdbaar maken van en naar Pissummerweg en doortrekken tot aan de kruising N276-Oude Rijksweg Noord Susteren. Fietspad westzijde N276 tussen Hoogstraat en Oude Rijksweg Noord saneren.



Afbeelding: Overzicht varianten

Er is geconcludeerd dat variant 1 t/m 3 niet in aanmerking komen voor realisatie. Dit onder andere door de spoorveiligheid (nabijheid overweg) en het niet integraal oppakken van overige knelpunten in de directe omgeving. Variant 4 en 5 worden nader uitgewerkt in de business case.

Combinatie werkzaamheden en knelpunten

De overgebleven varianten geven invulling aan de aanpak van volgende knelpunten:

- Verkeersveilige fietsoversteek/-route N276-Pissummerweg.

- Fysieke snelheidsremming verkeer kruispunt N276-Hoogstraat Slek.
- Wegvak Slek-Echt afwaarderen naar 50kmh.

Naast het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten voert de provincie Limburg tegelijkertijd met deze aanpassingen noodzakelijk onderhoud uit aan dit wegvak N276. Er wordt hiermee werk met werk gemaakt.

De gemeente waardeert de Pissummerweg voorafgaand aan de uitvoering van dit project af voor doorgaand gemotoriseerd verkeer tussen de N276 en de Heidestraat. Bereikbaarheid van bestemmingen / percelen blijft gegarandeerd.

Verlichting Pissummerweg

De gemeentelijke fietsstraat Pissummerweg maakt onderdeel uit van de snelfietsroute en sluit noordelijk en zuidelijk aan op overige niet verlichte (provinciale) fietspaden. Het fietspad vervult momenteel primair recreatief gebruik wat blijkt uit metingen uit 2019. Volgens het huidige vastgestelde beleid wordt uiterst terughoudend omgegaan met het verlichten van de buitenruimte (lees: fietspaden) buiten de bebouwde kom. Openbaar gebied met een recreatief karakter wordt "... niet, tenzij ..." verlicht. De oversteken en kruispunten van het huidige fietspad zijn voorzien van verlichting waardoor er verkeerskundig geen noodzaak bestaat tot uitbreiding en/of aanpassing.

Resteert de vraag het fietspad te verlichten vanwege sociale (on-) veiligheid. De provincie heeft samen met Nobralux, de gemeentelijke beheerpartij, een literatuurstudie uitgevoerd naar het antwoord op de vraag "In hoeverre verhoogt openbare verlichting langs provinciale (brom-) fietspaden de sociale veiligheid?". Het antwoord vanuit deze studie geeft aan dat deze openbare verlichting de sociale veiligheid niet verhoogt en enkel schijnveiligheid brengt.

Het verlichten van het traject tussen de N276 en Bosstraat Susteren resulteert in een investering van geschat €200.000,- á € 300.000,-. Deze investering kan tot 2024 niet uit het huidige beheer budget worden bekostigd aangezien eerder is besloten allereerst in te zetten op het verduurzamen van de openbare verlichting. Het meerjarig investeringsplan laat op korte termijn deze onvoorziene investering niet toe.

Planning

Door de uitbreiding van het project met de aanpak van meerdere knelpunten én de koppeling met het onderhoud aan de N276 start in kwartaal 1 2022 de concrete voorbereiding. De verwachting is vervolgens dat de realisatie in 2023 plaatsvindt.

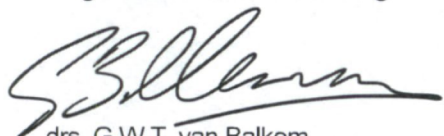
Tijdens de planvoorbereiding wordt wederom de omgeving via stakeholdermanagement betrokken, onder andere de eerder betrokken partijen zoals ProRail, Fietsersbond, Dorpsraad Susteren en de gemeente Echt-Susteren.

Bijlagen

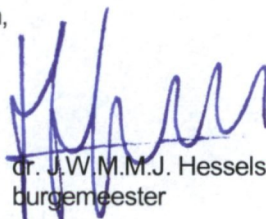
- Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek, mobiliteitsagenda 2021-2040
- Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek, inhoudelijke onderbouwing

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders gemeente Echt- Susteren,



drs. G.W.T. van Balkom
secretaris



dr. J.W.M.M.J. Hessels
burgemeester

Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek

Mobiliteitsagenda 2021 – 2040



Colofon:

Definitief 14 oktober 2021

Dit rapport is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV in opdracht van: Provincie Limburg | Gemeente Echt-Susteren | Gemeente Sittard-Geleen | Gemeente Stein | Gemeente Beek | Gemeente Beekdaelen | Rijkswaterstaat

Fotoverantwoording/auteursrechten:

De foto op het voorblad is eigendom van de gemeente Stein.
Overige foto's zijn eigendom van Hans Büchi van Royal HaskoningDHV tenzij anders vermeld.

Inhoudsopgave

Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek in één oogopslag	4
1. Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Resultaat: Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek	7
1.3 Raakvlakken	8
2. Mobiliteitsagenda WM.....	9
2.1 Ambitie.....	10
2.2 De weg naar 2040.....	12
3. Mobiliteitsprogramma WM.....	15
3.1 Sturing geven aan regionale mobiliteitstransitie.....	15
4. Gebiedsgerichte uitwerking Chemelot e.o.	24
4.1 Mobiliteitsprogramma Chemelot e.o.	26
5. Gebiedsgerichte uitwerking N276.....	33
5.1 Toekomstbeeld N276 2040	33
5.2 Mobiliteitsprogramma N276.....	35
6. Uitwerking Westelijke Mijnstreek overig.....	42
7. Uitvoeringsprogramma Westelijke Mijnstreek	44
7.1 Jaarprogramma 2021-2022	44
7.2 Toelichting jaarprogramma 2021-2022.....	48

Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek in één oogopslag

Gemeenschappelijke mobiliteitsambities

Voor alle over heden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en inwoners die werken, wonen of recreëren in de regio. We werken in de kern aan het verminderen, veranderen en verduurzamen van onze mobiliteit.

Verbeteren veiligheid	Verduurzaming & CO ₂ -reductie	Ontwikkelen agglomeratiekracht	Verbeteren leefbaarheid & gezondheid	Vergroten inclusieve samenleving
-----------------------	-------------------------------------------	--------------------------------	--------------------------------------	----------------------------------

5 programmalijnen 7 knoppen 3 scenario's

Samengesteld o.b.v. het profiel van de regio, bestaande beleids- en uitvoeringsprogramma's en kansen en opgaven die we op korte termijn voor de regio zien.

1. Bewustwording & gedragsbeïnvloeding
2. Fietsinfrastructuur
3. Vervoers- en mobiliteitsdiensten
4. Logistiek
5. Infrastructuur (benutten, aanpassen en bouwen)

Met deze zeven knoppen als prioriteitsvolgorde geven we sturing om onze middelen (ruimte, capaciteit, geld etc.) zo effectief mogelijk en op een verantwoorde wijze in te zetten.

1. Ruimtelijke ordening
2. Anders betalen
3. Bewustwording & gedragsbeïnvloeding
4. Kwaliteitssprong OV, fiets en mobiliteitsdiensten
5. Slim benutten huidige infrastructuur
6. Aanpassen huidige infrastructuur
7. Bouwen nieuwe infrastructuur

We streven naar een reductie van de groei van het gemotoriseerde verkeer in 2040 met gemiddeld 12% over het gehele netwerk.

1.	-12%
2.	-5%
3.	0%

Aanpak in samenhang

- Jaarprogramma 2021-2022
- Vooruitblik 2023 en verder
- Actief aan de slag met scenario -12%
- Opstarten uitwerking scenario's -5% en 0%, mocht voorgaande scenario niet tot gewenste resultaten leiden
- Monitoring

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De regio Westelijke Mijnstreek staat de komende jaren voor de uitdaging om een brede welvaart te realiseren waarbij een balans moet worden gevonden tussen onder andere het realiseren van een prettige leefomgeving voor inwoners, de afnemende en vergrijzende bevolking, de klimaatopgaven en tegelijkertijd het faciliteren van economische ontwikkelingen. Al deze ontwikkelingen vragen om ruimtelijke inpassing, hebben effect op de leefbaarheid, doen een beroep op (schaarse) middelen en hebben gevolgen voor de bestaande infrastructuur en mobiliteit in de regio. Ook externe factoren zoals technologische ontwikkelingen en COVID-19 zijn van invloed op dit mobiliteitssysteem.

Meer algemeen zien we dat de aanpak van mobiliteitsopgaven verandert, de mobiliteitstransitie, voortgekomen uit de noodzaak de groei in complexiteit van mobiliteit aan te kunnen en tegelijkertijd de eigenschappen van mobiliteitssystemen te verbeteren. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur is niet meer vanzelfsprekend. Er vindt een verschuiving plaats naar meer maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit en vervoers- en mobiliteitsdiensten. De aanleiding van deze mobiliteitstransitie komt onder andere voort uit het klimaatakkoord, de stikstofproblematiek, het bewuster omgaan met de belasting van de fysieke ruimte, de afname van publieke middelen en de wens om deze beperkte middelen op een efficiënte en verantwoorde wijze in te zetten. Wanneer we op dezelfde voet door zouden gaan, lopen we het risico dat we onze ruimte, onze mobiliteit én ons financiële draagvlak op slot zetten. De consequenties hiervan hebben niet alleen gevolgen voor mobiliteit.

De maatschappelijke randvoorwaarden voor de auto veranderen door de toenemende druk op de beschikbare ruimte en de noodzaak tot verduurzaming van het mobiliteitssysteem [...] en vragen om een andere aanpak. Beleid dat [...] is gericht op het kunnen blijven benutten van de auto als wezenlijk element in het mobiliteitssysteem, binnen deze veranderende maatschappelijke condities voor veiligheid, leefbaarheid en ruimtegebruik.

In de kern komt het nieuwe beleid voor de auto neer op het vergroten van de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers, het verder reduceren van emissies, investeringen gericht op selectieve versterking van het systeem om de kracht van de auto te kunnen blijven benutten, de rol van de auto te beperken waar het moet (spreiden en mijden) en het versterken van de samenhang in het mobiliteitssysteem.

Toekomstperspectief Automobilititeit 2040 – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Als overheden willen wij de mobiliteitsopgaven in de regio slimmer aanpakken om zo onze ambities te realiseren. Dat vraagt om het vinden van een nieuwe balans tussen collectieve ambities voor leefbaarheid en klimaat en individuele wensen van eindgebruikers. Daarbij bouwen we voort op de weg die we reeds zijn ingeslagen: door te investeren in een beter fietsnetwerk, inzetten op maatregelen die slim, veilig en duurzaam zijn en op activiteiten die zijn ingezet om de modal shift in de logistiek te bewerkstelligen. Met deze aanpak van de mobiliteitsopgaven nemen wij de regie en dragen wij tevens bij aan de ambities van andere beleidsterreinen zoals wonen, gezondheid, klimaat en economie. En voorkomen we dat anderen ons maatregelen opleggen die we zelf hebben nagelaten (denk aan de uitspraak van de rechterbank Den Haag op 26 mei 2021 inzake de CO₂-uitstoot door Shell en diverse soortgelijke uitspraken van Duitse bestuursrechters inzake de luchtkwaliteit in Duitse steden).

De gebiedsverkenning WM is tot stand gekomen in een periode waarin ons mobiliteitsgedrag drastisch is veranderd. COVID-19 en de maatregelen die daarbij het afgelopen jaar van kracht waren, hebben ons het extra zetje gegeven dat we nodig hadden om te laten zien dat we allen in staat zijn om ons mobiliteitsgedrag aan te passen. Om de mobiliteitstransitie in de regio te bewerkstelligen, is de bijdrage van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties daarom van cruciaal belang. Deze gedragsverandering willen we vasthouden. Niet meer opgelegd om te voorkomen dat een virus zich verspreidt, maar omdat we weten dat er een andere mogelijkheid is. Een mogelijkheid die we willen vast houden. Bij voorkeur op vrijwillige basis, maar als het moet via belonen van gewenst gedrag of het bestraffen van het negatieve. We doen dit omdat we zien dat ons eigen (mobiliteits)gedrag bijdraagt aan een mooiere en betere regio.



1.2 Resultaat: Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek

Met de uitvoering van de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek (WM) is door de gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Stein, Beek en Beekdaelen, Rijkswaterstaat en de provincie Limburg samengewerkt om te komen tot een gezamenlijke aanpak van de mobiliteitsopgaven in deze regio. Deze aanpak is vervolgens uitgewerkt tot concrete maatregelen en mogelijke oplossingsrichtingen.

De gebiedsverkenning WM heeft geresulteerd in de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek. Stip op de horizon is 2040. De Mobiliteitsagenda bestaat uit een gezamenlijk geformuleerde ambitie, een programma dat invulling geeft aan het realiseren van deze ambitie en een actieplan voor de komende jaren. Hierbij maken we onderscheid tussen de korte(re) termijn (tot 2027-2030) en de lange termijn (2031-2040). Deze agenda is er op gericht om de vele economische, sociale en maatschappelijke ontwikkelingen die vandaag de dag en in de toekomst (zullen gaan) spelen te ondersteunen. In een separaat rapport *Inhoudelijke onderbouwing Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – Royal HaskoningDHV* is de inhoudelijke onderbouwing van gemaakte keuzes verantwoord.

Deze verkenning is voor ons het startpunt geweest hoe we in de Westelijke Mijnstreek invulling gaan geven aan de mobiliteitsopgaven én welke rol wij als overheid daarbinnen kunnen vervullen. Om de mobiliteitstransitie in onze regio mogelijk te maken, hebben we iedereen nodig. We nodigen onze inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties daarom uit om samen met ons te werken aan het realiseren van deze mobiliteitstransitie. Met deze Mobiliteitsagenda geven wij invulling aan onze rol hierbinnen en benoemen wij de eerste concrete stappen om in 2021 en 2022 mee aan de slag te gaan.

1.3 Raakvlakken

Deze regionale Mobiliteitsagenda WM staat niet op zichzelf. Er spelen in de regio diverse andere opgaven waarbij sprake is van wederzijdse beïnvloeding. Bij de vertaling van de ambities naar doelen en opgaven is het zaak steeds oog te houden voor de effecten van ontwikkelingen op de mobiliteit.

De Mobiliteitsagenda WM vormt input voor o.a. de gebiedsvisie Chemelot (voor de omgeving van Chemelot en vice versa), Logistiek Knooppunt 046, het programma Slim, Veilig, Duurzaam, de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg en de NOVI Zuid-Limburg. Belangrijke andere raakvlakken zijn de tunnelsluiting van de A73 (ten behoeve van onderhoud in de zomer 2023) en de verbreding van de A2 tussen knooppunt Vonderen en Kerensheide (2022-2027, met als zwaartepunt van de werkzaamheden de periode 2025-2027)). Deze werkzaamheden maken dat sommige transitiemaatregelen zoals beschreven in dit document met urgentie dienen te worden opgepakt om zo het verkeer op het onderliggend wegennet te reduceren. Tijdens de bouwperiode van de A2 kunnen er op het onderliggende wegennet geen grootschalige werkzaamheden plaatsvinden.



2. Mobiliteitsagenda WM

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.

Klimaatakkoord – Den Haag – 28 juni 2019

Als overheden in de regio hebben we ons verbonden aan het klimaatakkoord. De doelstellingen uit dit akkoord zijn dan ook een van de vertrekpunten geweest om te komen tot de gezamenlijke Mobiliteitsagenda voor de Westelijke Mijnstreek. Dit uitgangspunt is tevens ingebed in de Mobiliteitsvisie¹ Zuid-Limburg en de uitwerking daarvan in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg.

¹ Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is een gezamenlijk product van de zestien Zuid-Limburgse gemeenten, Rijkswaterstaat Zuid-Nederland en de provincie Limburg.

2.1 Ambitie

De ambities uit het klimaatakkoord zijn samengebracht met de overige mobiliteitsambities van de overheden. Met 2040 als stip op de horizon hebben we als regio vijf ambities geformuleerd die richting geven aan de mobiliteitsopgaven waaraan we gezamenlijk werken:

Verduurzaming en CO₂-reductie

In 2040 is ons mobiliteitssysteem hard op weg om duurzaam en zonder CO₂ te zijn zodat we in 2050 kunnen voldoen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Dit bereiken we door de noodzaak tot het maken van verplaatsingen te verminderen, door het aandeel duurzame vervoerwijzen te vergroten en door het energieverbruik van voertuigen te verminderen 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. Dit doen wij via een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid (Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)) en te voldoen aan de wettelijke normen bij transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast streven we naar sociaal veilige routes zodat iedereen zich prettig voelt om te wandelen, te fietsen of met het openbaar vervoer te reizen.

Ontwikkelen agglomeratiekracht

In 2040 is ons mobiliteitssysteem multimodaal, betrouwbaar en gericht op het faciliteren van keten- en deelmobiliteit om zo de agglomeratiekracht van de Westelijke Mijnstreek te ondersteunen. We zetten in op nabijheid van werk en voorzieningen. Reisdoelen kunnen binnen acceptabele en betrouwbare reistijd en kosten gemakkelijk en comfortabel worden bereikt. Dit doen wij door data-gestuurd te werken en door zorgvuldig en efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

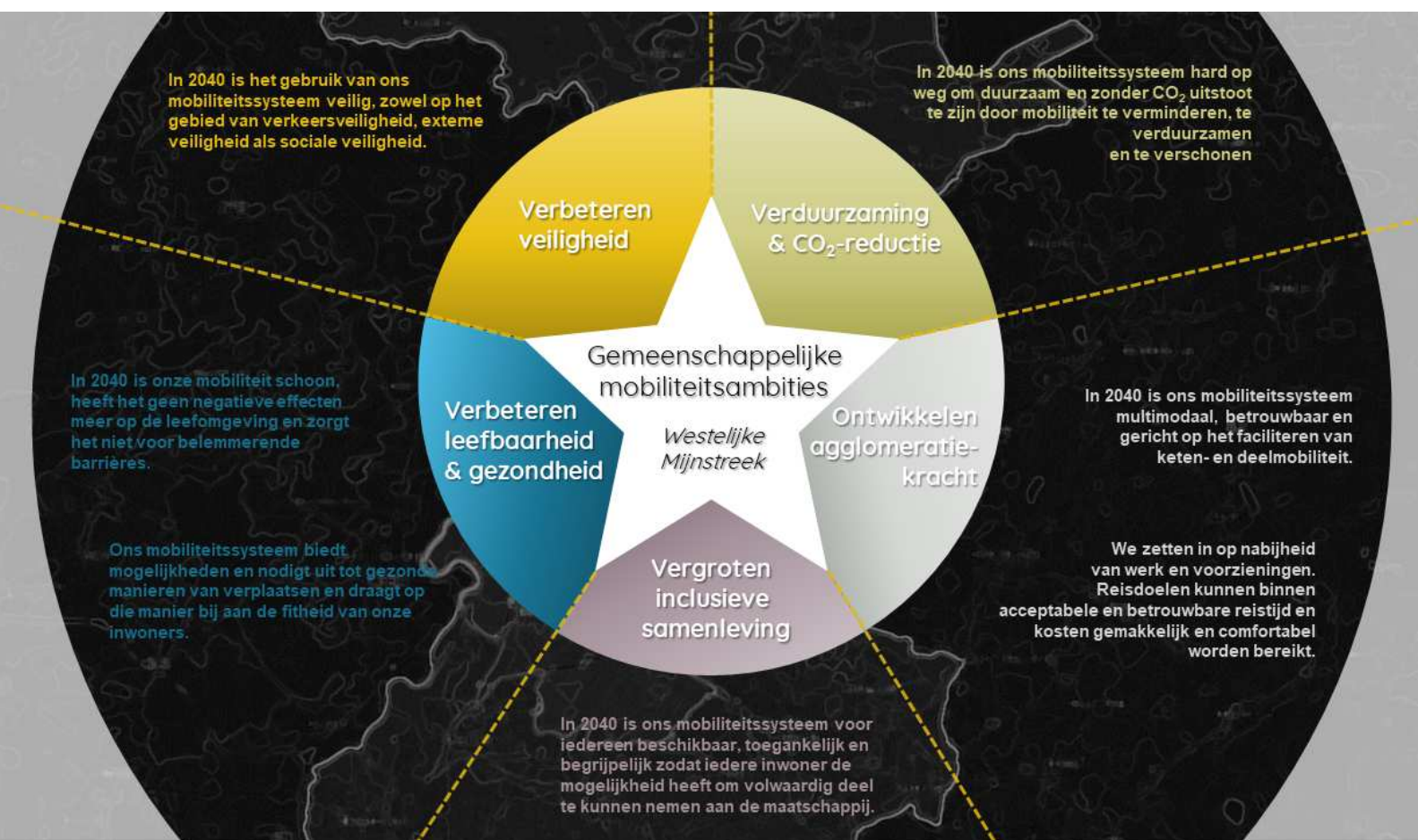
Vergroten inclusieve samenleving²

In 2040 is het mobiliteitssysteem voor iedereen beschikbaar, toegankelijk en begrijpelijk zodat iedere inwoner de mogelijkheid heeft om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Stedelijke functies kunnen hierdoor probleemloos worden bereikt. Bij voorkeur is deze mobiliteit duurzaam. Mobiliteit ondersteunt in het kunnen meedoen aan de samenleving (sociale contacten, steun van anderen, samen leuke dingen doen) en draagt daarmee tevens bij aan de positieve gezondheid van onze inwoners.

² Een inclusieve samenleving is een samenleving waarin iedereen meedoet, ongeacht de culturele achtergrond, gender, leeftijd of beperkingen. De mogelijkheden, talenten en eigen regie van de mens staan centraal.

Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

In 2040 is onze mobiliteit schoon, 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. Door te voldoen aan de (wettelijke) normen voor geluid, fijnstof, stikstof, trillingen en licht en door de overlast van onnodige mobiliteit in woon- en verblijfsgebieden zoveel mogelijk te beperken, werken we aan het verbeteren van de leefbaarheid. We leveren een positieve bijdrage aan de gezondheid en fitheid van onze inwoners door meer ruimte te bieden aan actieve mobiliteit (wandelen, fietsen, steppen, etc.) en door verblijfsgebieden in te richten volgens het STOMP³-principe.



Figuur 1: Gemeenschappelijke mobiliteitsambities Westelijke Mijnstreek

³ De letters STOMP staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer, MaaS-diensten (Mobility as a Service/deelmobiliteit) en (elektrische) Privé auto (incl. parkeren). In het ontwerp van de openbare ruimte staat daarbij de mens centraal.

2.2 De weg naar 2040

Het is moeilijk om twintig jaar vooruit te kijken en een inschatting te maken welke ontwikkelingen er op ons af gaan komen. Daarom hebben wij onze route naar 2040 opgeknipt in twee perioden. In de eerste periode tot 2030 kunnen we al een redelijke inschatting maken wat we kunnen verwachten in de regio:

2021 – 2030

- In de periode 2025 tot 2027 wordt er gewerkt aan de verbreding van de A2 tussen de knooppunten Vonderen en Kerensheide. Gedurende deze periode spannen wij ons in om de overlast voor de regio te beperken. Na afronding van de werkzaamheden zal de betrouwbaarheid en veiligheid van de A2 zijn toegenomen waardoor er naar verwachting minder verstoringen zullen optreden. Het onderliggend wegennet profiteert hiervan.
- In de periode tot 2030 worden naar verwachting flinke stappen gezet in het realiseren van een modal shift voor het goederenvervoer en andere maatregelen om de logistiek in de regio te verduurzamen: ontwikkeling van de haven Stein (incl. verkenning multimodale verbinding naar Chemelot Industrial Park), realisatie van buisleidingen, vrachtwagenparkeerterrein Midden-Limburg, zero emissie stadslogistiek etc.
- De uitbreidingsplannen van VDL Nedcar worden in de periode 2023-2024 uitgevoerd. Daarbij horen ook de aanpassingen van de N297 en de N276.
- De huidige OV-concessie heeft een looptijd tot en met 2031. Een jaar of drie voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe concessie zal gestart worden met de voorbereiding van de aanbesteding. De kennis die we in de periode tot 2030 op doen op het gebied van openbaar vervoer, kleinschalig collectief vervoer en deelmobiliteit kunnen mogelijk input zijn voor een volgende concessie.
- Chemelot Industrial Park groeit in de jaren tot 2030 uit tot de meest veilige, meest duurzame en meest competitieve chemie- en materialensite in Europa zoals in hun Masterplan 2030 beschreven. Dit brengt nieuwe vervoersbewegingen met zich mee, zowel voor het personenverkeer als voor het goederenvervoer. Chemelot Industrial Park zet zich in om de groei van het vrachtverkeer van en naar de site te beperken met 50% door in te zetten op een modal shift. Voor het personenverkeer spant Chemelot Industrial Park zich in om een reductie van het autoverkeer te bewerkstelligen. De uitbreiding van de Brightlands Chemelot Campus in noordelijke richting op de site vindt reeds plaats.
- Richting 2030 zal ook duidelijker worden welke ontwikkelingen Chemelot en Campus voorzien richting 2040. De wijze waarop de fysieke uitbreiding van de campus vanaf 2030 naar de noordzijde van de Urmonderbaan (Campus De Lexhy) wordt vormgegeven, is in onderzoek. De uitbreiding zorgt voor wijzigingen in het ruimtegebruik en veranderingen in verkeersstromen waarbij uitgegaan wordt dat de uitbreiding ten aanzien van mobiliteit geen overlast veroorzaakt voor de omliggende wijken, kernen en dorpen.

Het werkelijke kenmerk van intelligentie is niet kennis, maar verbeeldingskracht.

Albert Einstein

Voor de periode na 2030 hebben we een beroep gedaan op onze verbeeldingskracht over hoe ons mobiliteitssysteem er in 2040 uit zou kunnen zien. Door onze toekomst in 2040 te verbeelden, bieden we onszelf en onze inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties een basis om met ideeën te komen, om mee te doen.

Toekomstbeeld I – We reizen bewust

Met behulp van de inzet van informatie- en educatieprogramma's om het "mobiliteitsbewustzijn" van inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties te vergroten, hebben we het aandeel duurzame en gezonde mobiliteit flink kunnen laten toenemen. Daarnaast is het aantal verplaatsingen niet zo hard gegroeid als we in 2021 hadden voorzien omdat steeds meer werkgevers én werknemers bewust kiezen of reizen voor het werk noodzakelijk is. De kinderen op onze basisscholen krijgen les over hoe je op een gezonde en veilige manier kunt reizen en zij nemen hun ouders daar in mee. Rondom scholen, zowel basis- als voortgezet onderwijs, is de openbare ruimte zo ingericht dat er volop veilig kan worden gefietst, gewandeld en gespeeld. De auto heeft hier geen plaats meer. Het zaadje "mobiliteitsbewustzijn" dat is geplant op de basisschool, dragen de jongeren in onze regio uit. Zij zijn echt onze ambassadeurs. Zij beseffen als geen ander dat de klimaatverandering hun leven bepaalt en de negatieve gevolgen ervan door hen worden gedragen. Daarom maken zij zich hard voor een duurzame en prettige woonomgeving.

Toekomstbeeld II – We reizen eenvoudig duurzaam en gezond

Dat het mobiliteitssysteem multimodaal is, maakt het voor ons in 2040 eenvoudig om duurzaam en gezond te reizen. We worden daarbij ondersteund door digitale services: afspraken in onze agenda, reistijden, gewenste dagelijkse beweging, de grootte van onze beurs en andere criteria leveren ons een reisadvies op maat. En we betalen al onze reizen eenvoudig naar gebruik, via onze mobiele telefoon of wearables. De (hoogwaardige) fietsverbindingen, het openbaar vervoer en andere (deel)mobilitiediensten komen samen op mobiliteitshubs waar het eenvoudig is om een overstap te maken. Station Sittard, als belangrijkste hub in de regio, is de plek om elkaar te ontmoeten: het heeft goede vergader- en werkfaciliteiten en (inter)nationale verbindingen met o.a. Heerlen en Aken, Maastricht en Luik en Eindhoven/Randstad.

Ook ondernemers dragen hun steentje bij aan het makkelijker duurzaam en gezond reizen. Zowel individueel als collectief zorgen zij voor een divers aanbod van deelmobiliteit (fiets, auto, step) waardoor het werknemers makkelijker wordt gemaakt om eenvoudig, duurzaam en gezond te reizen.

Toekomstbeeld III – We wonen op een vitaal platteland

Het is prettig wonen in de kleine kernen en het landelijke gebied van onze regio. Naast de goede fietsverbindingen tussen kernen en voorzieningen en wandelpaden in de woongebieden zorgt de aanwezigheid van een fijnmazig en flexibel collectief vervoerssysteem ervoor dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij. Ouderen zijn steeds vaker digitaal vaardig. Daardoor wordt het online bij elkaar brengen van vraag en aanbod naar mobiliteit steeds eenvoudiger. Ook hier vinden we mobiliteitshubs: voorzieningen zijn waar mogelijk geclusterd en gecombineerd met ruimte voor (deel)mobiliteit, fiets en collectief vervoer.

Toekomstbeeld IV – We verplaatsen onze goederen duurzaam, smart en multimodaal

Bij het goederenvervoer domineert het slim toepassen van multimodale transportmogelijkheden. De basis is hiervoor gelegd in een Smart Logistics Platform: een samenwerking van ondernemers dat bestaat uit een digitaal en fysiek netwerk van vraag en aanbod. Met name het delen van data heeft voor veel winst gezorgd: het efficiënter benutten van het mobiliteitsnetwerk én de besparingen die ondernemers hiermee bereiken. In de stadsdistributie (nu volledig elektrisch) is een omslag gemaakt. Er wordt niet meer dagelijks aan huis bezorgd door e-commerce-bedrijven, maar pakketjes kunnen dagelijks worden afgehaald op distributiepunten bij mobiliteitshubs. Ook een verschuiving naar duurzame brandstofvormen (met de bijbehorende infrastructuur) maakt dat de logistiek in de (eu)regio steeds duurzamer is.

Toekomstbeeld V – We ontmoeten elkaar in onze woon- en winkelstraten

Door onze keuzes ten aanzien van mobiliteit is de kwaliteit van onze publieke ruimte sterk verbeterd. Daardoor is de leefbaarheid in onze steden en dorpen vergroot. Er is volop ruimte voor de voetganger en fietser. In veel straten is de auto slechts te gast. Aan de randen van wijken en dorpen is gezorgd voor parkeerruimte, aansluitend op wandel- en fietsroutes. Ook bij deze parkeerhubs zijn verschillende (deel)mobiliteitsdiensten beschikbaar. Het gebruik van de deelauto wordt steeds populairder omdat we beseffen dat we de auto niet elke dag meer nodig hebben. Vanwege de samenwerking op het gebied van stadslogistiek zijn ook de winkelgebieden tijdens openingstijden prettige gebieden om te verblijven.

3. Mobiliteitsprogramma WM

Op basis van de door ons gestelde ambities, de gebiedskenmerken van de Westelijke Mijnstreek en de ontwikkelingen die de komende jaren op ons af komen, werken we in de kern aan het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit in de regio. Op basis van bestaande beleids- en uitvoeringsprogramma's en instrumenten richten we ons de komende jaren op vijf programmalijnen om de mobiliteitstransitie op gang te brengen. Deze programmalijnen zijn richtinggevend in de activiteiten die we uitvoeren. We benutten kansen die op de korte termijn kunnen worden uitgevoerd.

3.1 Sturing geven aan regionale mobiliteitstransitie

Ik ben slechts één, maar ik ben wel één,

Ik kan niet alles doen, maar ik kan wel iets doen

En omdat ik niet alles kan doen, zal ik niet weigeren datgene te doen wat ik wel kan doen.

Wat ik kan doen, moet ik doen.

En wat ik moet doen, zal ik doen.

Edward Everett Hale - Amerikaanse schrijver

Met de inhoudelijke programmalijnen sturen we als overheden actief op het tot stand brengen van de mobiliteitstransitie. Dit doen we niet alleen in regionaal verband, maar ook binnen ons eigen gemeentelijke en provinciale beleid:

Wij doen het samen

Een complexe opgave als het bewerkstelligen van een mobiliteitstransitie kunnen wij als overheden niet alleen. Daarom vragen wij onze partners en inwoners om mee te doen. We hebben een gedeelde verantwoordelijkheid in het oplossen van de ervaren mobiliteitsopgaven. Daarbij kijken we eerst naar onze verantwoordelijkheid en zoeken we samenwerking in de gedeelde verantwoordelijkheid. In onze aanpak streven we naar win-win waarbij we werken aan het creëren van een gezamenlijke oplossing die meerwaarde heeft doordat het resultaat tegemoet komt aan de meeste individuele belangen.

Op programmaniveau werken wij als overheden samen door uitvoering te geven aan de Mobiliteitsagenda WM waarbij op basis van monitoring, evaluatie en reflectie wordt bijgestuurd. (Ruimtelijke) keuzes die consequenties hebben voor de mobiliteit in de regio, worden in regionaal verband afgestemd. De beleidsmatige vraagstukken pakt de hiervoor verantwoordelijke partij op. Voor de uitvoering van regionale projecten en maatregelen komen uitvoeringsorganisaties als gemeenten, provincie en Zuid-Limburg Bereikbaar in

beeld. Lokale bouwopgaven en projecten worden in lijn met de regionale ambitie opgepakt en uitgevoerd door de betreffende wegbeheerder.

We stellen de mens centraal

Vanuit onze mobiliteitsambitie voor de regio, faciliteren wij inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties om duurzaam en gezond te reizen. Dat doen we vraaggestuurd. Daarvoor is het nodig om ons bewust te zijn van de reisbehoeften in de regio en zo de reiziger en de logistiek vervoerder in staat te stellen om te kiezen welke vervoerwijze (of combinatie van) het beste past bij zijn of haar behoeften. We nodigen hen uit om na te denken over andere vormen van vervoer.

We vergroten ons mobiliteitsbewustzijn

Het realiseren van de mobiliteitstransitie begint bij bewustwording. Te beginnen bij onszelf. Als overheden hebben we een verantwoordelijkheid om te werken aan het creëren van een brede welvaart voor al onze inwoners en bedrijven. In ons dagelijkse werk als ambtenaar, wethouder of raadslid betekent dit dat we ons meer bewust moeten zijn van de (beleids)keuzes die we maken en welke consequenties die hebben voor de mobiliteit.

Naast bewustwording van ons eigen handelen, is ook het vergroten van het mobiliteitsbewustzijn van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties een belangrijk aspect voor het kunnen realiseren van een transitie. Wanneer men zich niet bewust is van het gewenste mobiliteitsgedrag, kan men niet veranderen én kan men zijn verantwoordelijkheid niet nemen om een bijdrage te leveren. We streven ernaar dat iedereen bewuster nadenkt over zijn of haar verplaatsingen of over het verplaatsen van goederen: is de verplaatsing echt nodig, kan het slimmer of zijn er alternatieven?

Conform het Mobiliteitsplan 'Slim op weg naar Morgen' komt de Provincie samen met medeoverheden en maatschappelijke partners tot een integrale aanpak van de mobiliteitsopgaven in een gebied. De ruimtelijke opgave vormt daarbij de basis [...] De mobiliteitsopgave, die hiervan het gevolg is, pakken we gebiedsgericht en in zijn onderlinge samenhang op voor alle modaliteiten - weg, water, spoor, lucht en buis. [...] Deze nieuwe aanpak levert een meerwaarde op in de vorm van tijd, geld en kwaliteit.

Doorstroming, duurzaamheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en kosten zijn belangrijke criteria om te bepalen welke mobiliteitsmaatregelen de voorkeur verdienen. Een evenwichtige mix van maatregelen is het doel. Het beter benutten van bestaande netwerken verdient daarbij de voorkeur boven het realiseren van nieuwe infrastructuur of het aanpassen ervan.

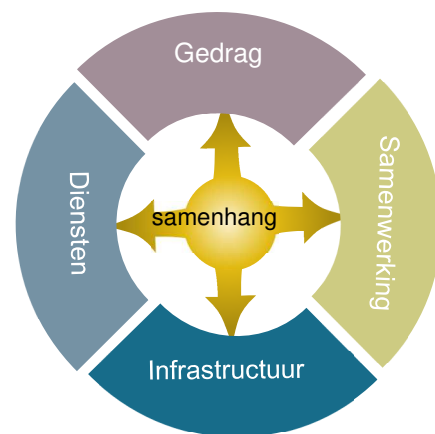
Omgevingsvisie Limburg

We pakken de mobiliteitsopgaven aan

De mobiliteitsopgaven in de Westelijke Mijnstreek bekijken we integraal en pakken we in samenhang aan (zie figuur 2). Uiteraard worden onomkeerbare (onherroepelijke) besluiten uitgevoerd. Bij andere (ruimtelijke) opgaven volgen we de treden van de Ladder van Verdaas. Daarbij is het belangrijk dat mobiliteit vanaf de start integraal deel uit maakt van ruimtelijke ontwikkelingen:

Ladder van Verdaas

- 1 – Ruimtelijke ordening
- 2 – Anders betalen
- 3 – Bewustwording en gedragsbeïnvloeding
- 4 – Kwaliteitssprong OV, fiets en mobiliteitsdiensten
- 5 – Slim benutten huidige infrastructuur
- 6 – Aanpassen huidige infrastructuur
- 7 – Bouwen nieuwe infrastructuur



Figuur 2 - Gewenste werkwijze in relatie tot de inhoudelijke uitwerking van projecten. Het gaat hierbij om een integrale aanpak van inhoud en samenwerking.

De treden geven een prioriteitsvolgorde aan en geen chronologische volgorde. We volgen de Ladder van Verdaas om als overheden zo efficiënt mogelijk met onze middelen (ruimte, capaciteit, geld etc.) om te gaan en daarmee een zo groot mogelijk effect te bereiken. In de praktijk zal het een mix van maatregelen zijn. Het realiseren van infrastructuur maakt daarmee integraal deel uit van de mobiliteitstransitie.

We [provincie Limburg] nemen onze gemeentelijke partners mee in het consequenter hanteren van de Ladder van Verdaas.[...] In eerste instantie voorkomen we onnodige mobiliteit door het toekennen van functies aan locaties en eventueel het prijsbeleid.

Vervolgens worden met behulp van openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement alternatieven ingezet voor (teveel) autogebruik. Daarna kan de bestaande infrastructuur zoveel mogelijk worden benut en aangepast. Tenslotte rest de aanleg van nieuwe infrastructuur. Mocht deze aanpak onvoldoende opleveren dan zal meer dwingende regelgeving, bijvoorbeeld via de Omgevingsverordening en het projectbesluit, worden overwogen.

Omgevingsvisie Limburg

Monitoring, evaluatie en reflectie

We monitoren langdurig het gebruik van ons mobiliteitsnetwerk zoals het auto- en vrachtverkeer, ongevallen, ov-reizigers en fietsintensiteiten zodat we kunnen bijsturen in het realiseren van onze ambities. Naast deze kwantitatieve informatie verzamelen we ook kwalitatieve informatie over ons netwerk: hoe waarderen onze inwoners het fietsnetwerk of hoe staat het met het mobiliteitsbewustzijn van onze inwoners. Daarnaast evalueren we onze projecten op output (zijn de activiteiten uitgevoerd conform plan en binnen budget) en outcome (wat zijn de effecten van de uitgevoerde activiteiten). Om onze inspanningen ten aanzien van de mobiliteitstransitie te kunnen beoordelen, is reflectie en hiervan leren een belangrijke voorwaarde. Dit doen we omdat de toekomst zich nu eenmaal onvoorspelbaar ontwikkelt, financiën onzeker en belangen tegenstrijdig zijn. Door regelmatig te reflecteren kunnen we bijsturen in de realisatie van onze ambitie.

3.2 Programmalijnen

De autonome en regionale ontwikkelingen die zich tot 2040 voordoen in de Westelijke Mijnstreek zorgen voor een toename van het gemotoriseerde verkeer. Deze groei is met behulp van een berekening met een verkeersmodel inzichtelijk gemaakt⁴. We streven, ingegeven vanuit onze ambitie, naar een beperking van deze groei van gemiddeld 12% over het gehele netwerk. Zo kunnen we bedrijven binnen het grote economische cluster in de Westelijke Mijnstreek, instellingen en woongebieden bereikbaar houden en tegelijkertijd de leefbaarheid van de woongebieden verbeteren.

Deze beperking van de groei is in het verkeersmodel voor 2040 berekend door een reductie van het autoverkeer toe te passen met 20% op kantoorlocaties en 10% op overige werklocaties. Dit heeft geresulteerd in een reductie van 12% op het gehele netwerk in 2040 en wordt gerealiseerd door maatregelen uit vijf programmalijnen die in deze paragraaf worden toegelicht.

In onderstaande tabel is de mobiliteitsgroei richting 2040 in de avondspits (drukste moment van de dag) voor de Westelijke Mijnstreek weergegeven:

Jaar	Index
2016	100
2040 Laag	117
2040 Hoog	129
2040 Laag incl. reductiemaatregelen	105

Deze vijf programmalijnen zijn samengesteld op basis van het profiel van de regio⁵, bestaande beleids- en uitvoeringsprogramma's van de overheden en de kansen en opgaven die we op de korte termijn voor de regio zien. De uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 2 en 3 spelen hierin een belangrijke rol.

⁴ Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – Hoofdstuk 10 Berekeningen verkeersmodel gebiedsverkenning WM

⁵ Zie rapport Inhoudelijke onderbouwing Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – Hoofdstuk 2 Gebieds- en Mobiliteitsopgaven

Uiteraard zijn er nog meer ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van de gezamenlijke ambitie. Deze zijn ook opgenomen in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg zoals het aanjagen van emissieloos vervoer, de ontwikkeling van station Sittard als euregionale knoop of de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Ook digitalisering speelt in de toekomst een steeds grotere rol in de wereld van mobiliteit om te komen tot slimmer, veiliger en duurzamer reis- en rijgedrag. Met het kiezen voor vijf specifieke programmalijnen verwachten wij grote stappen te kunnen maken in de mobiliteitstransitie.

Programmalijn 1 – Bewustwording en gedragsbeïnvloeding

We zetten in op duurzame gedragsverandering. In het afgelopen jaar hebben we gezien dat door COVID-19 we ons mobiliteitsgedrag hebben kunnen aanpassen. Het realiseren van gedragsverandering vergt een lange adem. Het is de grondslag voor het realiseren van de mobiliteitstransitie in de regio. De belangrijkste speerpunten binnen deze programmalijn zijn:

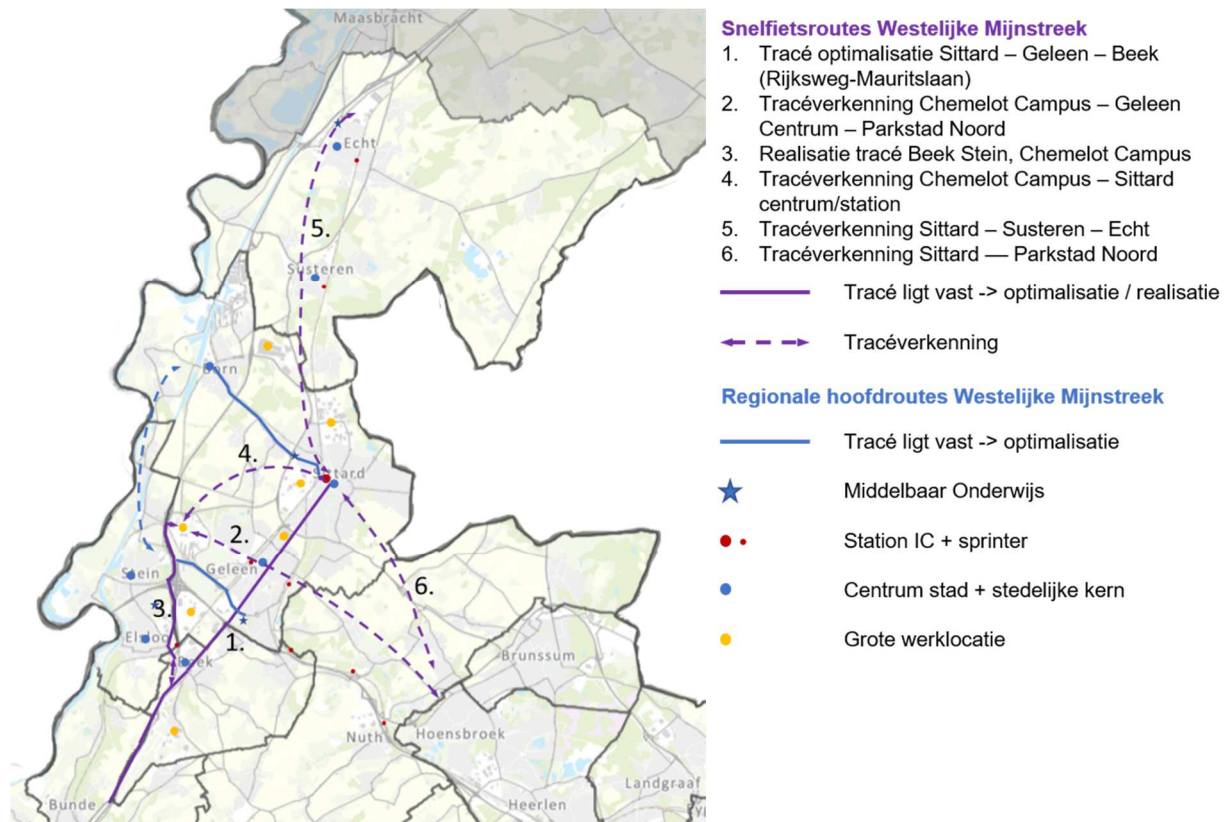
1. het spreiden van het verkeer. Doorstromingsknelpunten in deze regio doen zich met name voor in de spitsperioden. Op andere momenten van de dag treedt er geen vertraging op. Het spreiden van de automobilititeit is daarom een kostenefficiënte maatregel om de regio bereikbaar te houden en de druk op het wegennet te verminderen.
2. thuiswerken. De thuiswerkfaciliteiten zijn door veel werkgevers in het afgelopen jaar op orde gebracht. Werknemers hebben met de voordelen van thuiswerken kennis gemaakt. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat veel werknemers die dit kunnen ook zo'n 2 tot 3 dagen per week thuis willen werken.
3. stimuleren van duurzaam reizen. Via mobiliteitsscans kan bij werkgevers de potentie inzichtelijk worden gemaakt van werknemers die op een duurzamere manier naar hun werk kunnen reizen (per fiets, e-bike of OV). Het is vervolgens aan de werkgever om dit duurzame reizen te faciliteren en te stimuleren.

Het actief inzetten op de werkgeversaanpak is binnen deze programmalijn cruciaal. Daarnaast gebruiken we de uitkomsten van de enquête naar het reisgedrag van inwoners van de Westelijke Mijnstreek om een algemene bewustwordingscampagne te starten. De resultaten van de enquête geven ons inzicht in waar kansen liggen om inwoners te stimuleren om duurzamer te reizen. Redenen om gezonder en duurzamer te reizen zijn gezondheid, milieu en lagere kosten.

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur

De afgelopen jaren hebben gemeenten en provincie al werk gemaakt van het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het stimuleren van fietsgebruik. Gedragsverandering en infrastructuur gaan hier hand in hand. Uit het uitgevoerde onderzoek naar het huidige en toekomstige reisgedrag van inwoners uit de regio blijkt dat de fiets in de Westelijke Mijnstreek richting 2040 een grote potentie heeft. Enerzijds omdat inwoners hebben aangegeven fietsen als duurzame en gezonde mobiliteitsmogelijkheid te zijn. Anderzijds omdat er op dit moment nog veel korte reizen (tot 10-15 km) met de auto worden gemaakt.

De reeds ingezette aanpak van de fietsinfrastructuur wordt voortgezet om het aandeel fietsverplaatsingen in de regio te vergroten. Te beginnen met het opwaarderen en realiseren van een netwerk van snelfietsroutes. De fietsroutes met als bestemming Brightlands Chemelot Campus reiken tot aan grenzen van de site (gates). Vanuit het oogpunt van externe veiligheid en beveiliging van de site is de route op het CIP geen openbare fietsroute en daarmee alleen bestemd voor medewerkers.



Randvoorwaarden voor het vergroten van het aandeel fietsverplaatsingen zijn:

- stimuleren van het fietsgebruik door te investeren in gedragsverandering en door het bieden van positieve prikkels (bv. aantrekkelijke reisregeling voor duurzame en gezonde mobiliteit vanuit werkgevers);
- het verbeteren en veiliger maken van bestaande fietsinfrastructuur. Het op orde brengen en houden van de verkeersveiligheid is, met name voor fietsers, een belangrijke voorwaarde voor mensen om de overstap naar de fiets te kunnen maken;
- realisatie van goede overstapmogelijkheden tussen fiets en andere modaliteiten (zie programmalijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten).
- stallingsvoorzieningen op orde;
- introduceren van negatieve prikkels voor het gebruik van personenauto's (minder parkeerplaatsen, betaald parkeren etc.).

Programmaliijn 3 - Vervoers- en mobiliteitsdiensten

Onder vervoers- en mobiliteitsdiensten scharen we niet alleen het openbaar vervoer, deelmobiliteit en kleinschalig collectief vervoer, maar ook de hubs waar de overstap tussen de verschillende modaliteiten plaatsvindt (stations, carpoollocaties, bushaltes, buurthubs etc.). Uitgangspunt voor deze programmaliijn is dat we het bestaande ov-netwerk beter willen benutten en dit willen uitbreiden met vervoers- en mobiliteitsdiensten zodat er een alternatief netwerk ontstaat voor het individuele autogebruik. Het stimuleren van ketenmobiliteit maakt hier ook deel van uit. Daarnaast vervullen stations een belangrijke hubfunctie bij nabijgelegen gebiedsontwikkelingen.

Randvoorwaarden voor het vergroten van het gebruik van vervoers- en mobiliteitsdiensten zijn:

- kaders van de ov-concessie (het Limburgnet):
 - zoveel mogelijk mensen vervoeren binnen beschikbare middelen;
 - creëren van aanbod dat zoveel mogelijk aansluit bij de verplaatsingsbehoeften van de grootste groep;
 - blijvend versnellen en verbeteren van het ov
- in gebieden waar het openbaar vervoer geen oplossing is voor de vervoersvraag, verkennen we de mogelijkheden van andere vormen van mobiliteit zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit of wensbus.
- overstappunten op orde (fietsenstalling, wacht- en informatievoorziening etc.);
- fiets en openbaar vervoer versterken elkaar.

Programmaliijn 4 - Logistiek

De komende jaren zetten we volop in op het realiseren van een modal shift van het goederenvervoer: van vervoer over de weg naar vervoer via water, spoor en buis. Samen met (logistieke) bedrijven nemen we gezamenlijk de verantwoordelijkheid om te zorgen voor deze verschuiving. Knooppunt 046 Sittard-Geleen-Stein is het programma waarbinnen de regio reeds samenwerkt. Daarnaast stellen wij een logistiek makelaar aan die bedrijven activeert en de samenwerking stimuleert om deze modal shift te bewerkstelligen. Ook de ontwikkeling van een vrachtwagenparkeerplaats met duurzame brandstoffen in Midden-Limburg en zero emissie stadslogistiek kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van meer duurzame logistiek.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richt zich voor wat betreft transport en logistiek op Digitale Transport Strategie (DTS). Doel is om binnen tien jaar alle data binnen het goederenvervoer te digitaliseren zodat gegevens veilig, snel en eenvoudig uit kan worden gewisseld om zo de multimodale transportketens steeds verder te versterken. Met deze digitalisering krijgen ondernemers meer inzicht in wat er gebeurt en kunnen zij voertuigen efficiënter inzetten. Dit levert een besparing op in tijd en geld en draagt bij aan de bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Voor de Westelijke Mijnstreek wordt DTS uitgewerkt via het Programma Topcorridors (logistiek knooppunt 046).

Programmaliijn 5 –Infrastructuur – Benutten Aanpassen Bouwen

De programmaliijn Infrastructuur richt zich op het aanpakken van de verkeersveiligheidsknelpunten, het optimaliseren van de leefbaarheid en het verbeteren van de doorstroming en maakt daarbij integraal deel uit van de realisatie van de mobiliteitstransitie. De laatste drie stappen van de Ladder van Verdaas (zie 3.1) worden in de volgorde slim benutten, aanpassen van de huidige infrastructuur en bouwen van nieuwe infrastructuur gevolgd.

Verkeersveiligheid

In het kader van het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV) wordt momenteel een analyse uitgevoerd naar de verkeersveiligheid in de regio. Op basis van deze analyse, wordt een aanpak voorgesteld om in regionaal verband verkeersonveilige locaties risicogestuurd aan te pakken. Binnen het SPV worden de risico's geconcretiseerd aan de hand van negen beleidsthema's. Niet elk beleidsthema is een even groot risico voor elke wegbeheerder. Voor elke gemeente van de WM is een risicoanalyse uitgevoerd om voor het gemeentelijke wegareaal te bepalen van de meest prioritaire risicothema's zijn. De risicothema's die bij minimaal 3 van de 5 gemeenten voorkomen zijn:

- *Veilige infrastructuur*: 30 en 50 km/u wegen
- *Heterogeniteit in het verkeer*: Landbouwverkeer
- *Kwetsbare verkeersdeelnemers*: Fiets en e-bike, ouderen (met specifieke aandacht voor de oudere (e-)fietser en automobilist)
- *Onervaren verkeersdeelnemers*: Jongere automobilist (18-24 jaar)
- *Rijden onder invloed*⁶
- *Snelheid in het verkeer 30 en 50 km/u wegen*
- *Afleiding in het verkeer*^{*}
- *Verkeersovertreders*^{*}

Leefbaarheid

Wanneer verkeersstromen door woon- en verblijfsgebieden zorgen voor overlast ten aanzien van geluid, lucht of trillingen wordt gezocht naar mogelijkheden om de overlast te verminderen.

⁶ De thema's *Rijden onder invloed*, *Afleiding in het verkeer* en *Verkeersovertreders* zijn op basis van objectieve data moeilijk te onderbouwen, maar zijn wel thema's die landelijk de aandacht krijgen. In overeenstemming met de provincie én gemeenten is daarom besloten deze ook lokaal als risicothema mee te nemen.

Doorstroming

De door de regio aangedragen doorstromingsknelpunten (huidig en verwacht) zijn gevalideerd aan de hand van enkele verkeersmodelberekeningen. Er is een berekening uitgevoerd voor het basisjaar (2016) en voor twee toekomstscenario's: 2040 Hoog en Laag⁷. Vervolgens is een reductie in de groei van het gemotoriseerde verkeer doorgerekend in twee scenario's wat resulteerde in een beperking van de groei in 2040 van circa 5%⁸ (reductiescenario 5%) en een beperking van de groei van circa 12%⁹ (reductiescenario 12%) over het gehele netwerk. Wat deze scenario's betekenen voor de twee deelgebieden, wordt in de hoofdstukken 4 en 5 nader toegelicht.

Op die locaties waar zelfs met de reductie van 12% nog knelpunten worden verwacht op het gebied van doorstroming wordt gezocht naar passende infrastructuurmaatregelen (in de volgorde benutten, aanpassen en bouwen). Er zijn twee oplossingsrichtingen met behulp van het verkeersmodel onderzocht. Met deze berekeningen is inzichtelijk gemaakt of het beter benutten of aanpassen van de infrastructuur voldoende bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming (basis variant) of dat nieuwe infrastructuur hier voor nodig is (luxe variant).

Wanneer de regio middels een actieve inzet op de programmalijnen 1 tot en met 4 de 12% reductie niet weet te realiseren, werken we aan het uitwerken van de doorstromingsknelpunten die bij 5% reductie van het gemotoriseerd verkeer resteren. En uiteindelijk aan die knelpunten die optreden bij 0% reductie.

⁷ Rapport inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 8.1 Chemelot en omgeving en 8.2 N276

⁸ Uitgangspunten reductiescenario 5%: -10% autoverkeer van/naar werklocaties (> 200 arbeidsplaatsen) in alle perioden van de dag en -10% vrachtverkeer van/naar werklocaties (>200 arbeidsplaatsen) tijdens de spitsen. Deze ritten komen terug in de restdagperiode. (op etmaalniveau dus geen reductie). Zie ook: Rapport inhoudelijke onderbouwing – 9.3.3 -Reductiescenario's









⁹ Uitgangspunten reductiescenario 12%: 20% reductie voor zones met >100 arbeidsplaatsen dienstverlening (=kantoor), 10% reductie van al het overige autoverkeer in de spitsen (dus ook doorgaand verkeer en verkeer dat niet gekoppeld is aan de grote kantoorlocaties), in plaats van 0% in het -5% scenario en 10% verplaatsing van vrachtverkeer van de spitsen naar de rest van de dag op grote werklocaties (>200 arbeidsplaatsen), identiek aan het reductiescenario 5%). Zie ook: Rapport inhoudelijke onderbouwing

4. Gebiedsgerichte uitwerking Chemelot e.o.

De geschetste ambitie en de daarbij behorende verwachte vervoersbewegingen uit het Masterplan Chemelot 2030 is als basis gekozen bij de gebiedsgerichte uitwerking rondom Chemelot. Met de regionale Mobiliteitsagenda WM worden de kaders gegeven waarbinnen de ambities van Chemelot voor het onderdeel mobiliteit kunnen worden vormgegeven.

Het aantal arbeidsplaatsen van de Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Park groeit van circa 5.000 arbeidsplaatsen in 2016 naar circa 14.000 arbeidsplaatsen in 2040 (BCC, CIP én Campus De Lexhy). Dat is een toename van zo'n 70% waardoor in 2040 circa 13% van de arbeidsplaatsen in de regio voor rekening van Chemelot komt. In 2040 genereren BCC, CIP en Campus De Lexhy, op basis van berekeningen met het verkeersmodel, zo'n 7% van de totale mobiliteit binnen de Westelijke Mijnstreek. In onderstaande tabel is de verdeling van de mobiliteit van Chemelot over de dag weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen personenvervoer (auto) en vrachtverkeer. Deze percentages zijn onafhankelijk van de gekozen groeiscenario's (2040 Laag, 2040 Hoog, 2040 Laag inclusief reductiemaatregelen) omdat de verhouding in de mobiliteit tussen de regio Westelijke Mijnstreek en Chemelot in al deze scenario's gelijk blijft.

In de ochtendspits is er bijna alleen woon-werkverkeer. Daarvan neemt Chemelot een relatief groot gedeelte in. Gemiddeld gezien is in de regio de avondspits het drukst. Dit wordt veroorzaakt omdat er dan ook verkeer onderweg is met andere motieven dan woon-werk (bijvoorbeeld recreatief verkeer).

	2016			2040		
	Auto 	Vracht 	MVT  	Auto 	Vracht 	MVT  
Ochtendspits	5,0%	6,2%	5,1%	14,2%	11,2%	13,9%
Avondspits	3,2%	6,5%	3,3%	7,2%	12,9%	7,5%
Rest dag	2,1%	5,2%	2,3%	5,3%	11,7%	5,8%
Etmaal	2,7%	5,5%	2,9%	6,6%	11,7%	7,0%

Tabel 1 – Percentage mobiliteit gegenereerd door Chemelot (BCC + CIP) binnen de regio Westelijke Mijnstreek in 2016 en 2040

Om de mobiliteitstransitie in dit deel van de Westelijke Mijnstreek te kunnen realiseren, is samenwerking met Brightlands Chemelot Campus (BCC) en Chemelot Industrial Park (CIP) en zijn bedrijven een belangrijke randvoorwaarde. Als grote werkgever en als bedrijven die veel logistiek transport genereren, kunnen zij een grote bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

Wij vragen van Chemelot en zijn bedrijven:

- zich actief in te zetten op het verduurzamen van het mobiliteitsgedrag van hun werknemers. Met de ervaringen van het afgelopen COVID-19 jaar en een mobiliteitsscan uitgevoerd door Zuid-Limburg Bereikbaar verwachten wij dat er meer dan 10-20% autoverkeer (= ambitie uit het Masterplan) kan worden gereduceerd. Wij verwachten dat BCC en CIP zich inspannen om in 2025 het woon-werk autoverkeer te hebben gereduceerd ten opzichte van 2019 door thuiswerken te faciliteren waar het kan en om werknemers te stimuleren gebruik te maken van duurzame vervoerwijzen (fiets, e-bike, speed pedelec, openbaar vervoer, carpool). We maken nadere afspraken met BCC en CIP over de hoogte van deze reductie;
- het gebruik van deelfietsen onder werknemers van BCC en CIP te stimuleren wanneer overheden deelfietslocaties in de nabije omgeving van Chemelot (o.a. stations Beek-Elsloo en Geleen-Lutterade) realiseren;
- het regionale fietsnetwerk aan te laten sluiten op de fietsstructuur op de site (bij de gates) en te zorgen voor korte, logische en veilige fietsroutes naar de BCC. De route op de CIP is geen openbare fietsroute en is alleen bestemd voor medewerkers;
- uitvoering te geven aan het opstellen van een maatregelenpakket Modal Shift, ter stimulering van veiliger en duurzamer transport (actie 3-4 uit het Masterplan);
- bij het opstellen van een intern verkeersplan (actie 3-5 uit het Masterplan) ook invulling te geven aan het mobiliteitsbeleid van de bedrijven op BCC en CIP om reductie van het personenverkeer te realiseren.

Gegeven het Masterplan 2030 verwachten wij dat Chemelot samen met ons concreet invulling gaat geven aan de hierboven benoemde thema's.



4.1 Mobiliteitsprogramma Chemelot e.o.

Voor de omgeving van Chemelot zijn de programmalijnen als volgt ingevuld:

Programmalijn 1 – Bewustwording en gedragsbeïnvloeding






Een van de belangrijkste maatregelen op het gebied van bewustwording en gedragsbeïnvloeding is de werkgeversaanpak. Dit doen we met inzet van mobiliteitsmakelaars. Zij ondersteunen bedrijven in het verduurzamen van de mobiliteit (woon-werk en zakelijk verkeer) van hun medewerkers. Op basis van een eerste mobiliteitsscan onder vier bedrijven op Chemelot, is te zien dat ruim 90% van de werknemers met de auto naar het werk komt. Zo'n 40% van deze werknemers woont binnen een straal van 15 kilometer. Dit biedt volop kansen om met name overdag in te zetten op het stimuleren van de fiets.

Vanwege de logistieke opgave in de Westelijke Mijnstreek, wordt in samenhang met de werkgeversaanpak ook ingezet op het logistiek makelaarschap. Door de werkgeversaanpak en de logistieke aanpak samen in te laten spelen op het gedrag en de keuzes van de weggebruikers, wordt eerst het gebruik van het wegennet zoveel mogelijk geoptimaliseerd.

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur

Het verkeer op de N294 heeft in zowel de ochtend- als in de avondspits voor een groot deel een herkomst of bestemming in Geleen (+/- 6%), Sittard (+/-17%), Chemelot (+/-19%) en Stein (+/-12%)¹⁰.

In onderstaande tabel zijn de reistijden met de gewone fiets tussen de verschillende kernen en Chemelot weergegeven. Wanneer de kwaliteit van de fietsinfrastructuur wordt aangepast (o.a. VRI's t.b.v. doorstroming, verbreden infrastructuur voor e-bike) kan de reistijd voor de fietser vanuit de verschillende kernen richting Chemelot worden verkort en de aantrekkelijkheid voor huidige en nieuwe fietsers worden vergroot (ondersteund door gedragscampagnes).

Herkomst	Bestemming				
	Gate 1 	Gate 3 	Gate 1 	Chemelot Kerenshofweg 	Chemelot Gate 7 
Sittard centrum (6131 GB)	25 min.	24 min.	28 min.	28 min.	39 min.
Sittard station	22 min.	20 min.	19 min.	30 min.	35 min.
Stein centrum (6171 JT)	10 min.	n.v.t.	15 min.	14 min.	10 min.
Geleen centrum (6161 GN)	n.v.t.	11 min.	27 min.	11 min.	23 min.
Beek centrum (6191 EC)	18 min.	n.v.t.	28 min.	12 min.	8 min.

Tabel 2 – Reistijden centra regio Westelijke Mijnstreek naar Chemelot – Bron: Google Maps, donderdag 20 mei 2021, vertrektijdstip 14.00 uur.

¹⁰ Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9.1.1 N294 Urmonderbaan

Fietsnetwerk

Rondom Chemelot wordt een netwerk van snelfietsroutes gerealiseerd:

Tracé-optimalisatie Sittard – Geleen – Beek – (MAA – Maastricht)

Op de Rijkswegboulevard in Sittard en Geleen wordt meer ruimte geboden aan de fiets en het openbaar vervoer. Op de korte termijn betekent dit een aanpassing van de VRI's waardoor de wachttijd voor fietsers aanzienlijk wordt verlaagd. Op de langere termijn wordt er meer ruimte gemaakt voor de fiets en de bus waardoor de auto te gast is op deze route.

Tracéverkenning Chemelot Campus (gate 3) – Geleen centrum – Parkstad Noord

Verbindt de Chemelot Campus met het centrum van Geleen en de stations Geleen Lutterade en Geleen Oost. Ook de gebiedsontwikkeling Glanerbrook tot regionaal sportcentrum ligt aan deze route. Het verbinden van de Geleenbeekroute (Beekdaelenroute) met de Leisure Lane biedt hier kansen om een snelfietsroute te realiseren. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan het combineren voetgangers en langzame en snelle fietsers.

Bij het ontwerp van de fietsaansluiting bij gate 3 dient rekening te worden gehouden met het vrachtverkeer.

Realisatie tracé Beek – Stein – Chemelot Campus

De afgelopen maanden is een tracéverkenning uitgevoerd naar de verbinding tussen Beek, via Stein naar Chemelot. Het tracé gaat verder vanaf de fietsbrug over de Europalaan aan de westzijde van de A2 naar de Stationsstraat, via station Beek-Elsloo en ten noorden van de rotonde via de Steinderweg aan de westzijde (Sanderboutlaan – Napoleonsbaan – Stadhouderslaan). Voor dit tracé is reeds budget beschikbaar maar er is nog een financieel tekort.

Tracéverkenning Chemelot Campus – Sittard station en centrum

De verbinding tussen de Chemelot Campus en het station en centrum van Sittard dient te worden geoptimaliseerd. Een goede en directe snelfietsroute tussen Sittard en Chemelot Campus kan een goede bijdrage leveren aan het verhogen van het fietsgebruik in de regio. De Urmonderbaan en de Bergerweg zijn beide directe routes die als basis kunnen dienen voor het uiteindelijke tracé. Aandachtspunten in de uitwerking zijn een definitieve keuze in route, kwaliteit van de route en de aantakking op de hoofdroute vanaf de nabije bestemmingen (Chemelot gate 3 en 1, Gardenz, Lindenheuvel, Sportzone, station Sittard en het centrum en de eventuele uitbreiding op de Lexhy).

Aansluiting snelfietsroutes op routes Chemelot-site en campus

Om het fietsgebruik te stimuleren, is het belangrijk dat de routes in de regio aansluiten (via de gates) op de routes op de site en richting de Campus. Kort, logisch, veilig en direct zijn hierbij uitgangspunt. De route op de Chemelot Site is geen openbare fietsroute en is alleen bestemd voor medewerkers, maar zijn tevens een essentiële schakel in het fietsnetwerk.

Programmalijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten

Om het duurzaam reizen onder werknemers van de Brightlands Chemelot Campus en de Chemelot Industrial Park te stimuleren, is de inzet van deelmobiliteit (fietsen) op bestaande ov-hubs een eerste stap. Met name vanaf de stations Beek-Elsloo, Geleen-Lutterade, Geleen Oost en Sittard richting Chemelot. Voorwaarde voor het realiseren van deze locaties is dat werkgevers bijdragen door hun medewerkers te stimuleren gebruik te maken van deze duurzame vervoerwijzen.

In 2022 wordt bij station Beek-Elsloo gestart met de realisatie van een extra stationstoegang met bijbehorende reizigersvoorzieningen aan de zijde van Stein en de realisatie van een volwaardig busstation aan de zijde van Beek. Hiermee wordt de kwaliteit van dit regionale knooppunt verder vergroot als belangrijke schakel in het regionale openbaar vervoernetwerk.

Voor de korte termijn onderzoeken we de mogelijkheden om de carpoollocatie (eventueel tijdelijk tijdens de werkzaamheden aan de A2) een plek te geven in nabijheid van de op- en afrit van de A2 bij Urmond. De carpoollocatie heeft als functie om het verkeer vanuit de regio te bundelen zodat er minder voertuigen in de richting van Eindhoven, Heerlen en Maastricht rijden. Ten tijde van de werkzaamheden aan de A2 kan dit tevens een bijdrage leveren aan de reductie van het autoverkeer.

Programmalijn 4 – Logistiek

Bij het realiseren van de mobiliteitstransitie gaan wij uit van realisatie van lopende studies en projecten die de modal shift bevorderen zoals ook belegd in de aanpak Knooppunt 046. Dit zijn onder andere:

- Optimaliseren haven Stein en de verkenning naar de multimodale verbinding met Chemelot;
- Buisleidingenbundel Rotterdam – Chemelot
- Realisatie vrachtwagenparkeerplaats met duurzame brandstoffen in Midden-Limburg om een veilige parkeerplaats te bieden voor vrachtwagens en daarnaast om de overlast van vrachtwagenparkeren in de regio te verminderen.
- Mogelijke uitbreiding Rail Terminal Chemelot om bij te dragen in het realiseren van een regionale modal shift. Het merendeel van de huidige overslagactiviteiten van de RTC heeft echter (nog) geen verband met de bedrijven op Chemelot Industrial Site. Chemelot faciliteert de groei van de RTC als deze gerelateerd is aan de business van Chemelot site users. Daarnaast dient er in dit kader aandacht te zijn voor het beperken van de overlast van vrachtwagenparkeren in de nabije omgeving.

Wanneer deze projecten niet worden uitgevoerd, heeft dit consequenties voor de mobiliteit in de regio. Op dat moment wordt samen met de betrokken partners gezocht naar andere oplossingen binnen de kaders van deze Mobiliteitsagenda WM.

Om de modal shift voor het goederenvervoer te stimuleren, zetten we een logistiek makelaar in. De logistiek makelaar activeert bedrijven, stimuleert de samenwerking en komt met concrete maatregelen op de modal shift mogelijk te maken. De logistieke aanpak identificeert kansen voor het (gedeeltelijk) verplaatsen van goederenvervoer over de weg naar water en spoor, het bundelen van goederenstromen, efficiënt ophalen en afleveren van goederen, spitsmijden en over alternatieve aanrijtijden.

Voor Chemelot is de ontwikkeling van circulaire satellietsites buiten de Chemelot site essentieel in hun voornemen om de groei van het vrachtverkeer te beperken. De ontwikkeling van deze satellietsites (in Limburg en daarbuiten) is volop gaande.

Programmaliijn 5 – Infrastructuur

De aangedragen doorstromingsknelpunten (huidig en verwacht) zijn gevalideerd aan de hand van enkele verkeersmodelberekeningen. Er is een berekening uitgevoerd voor het basisjaar (2016) en voor twee toekomstscenario's: 2040 Hoog en 2040 Laag.

Locaties Chemelot en omgeving	2016 Basis				2040 Laag				2040 Hoog			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N294-Kruispunt Bergerweg		0,48		0,56		0,51		0,58		2,03		0,67
N294-VRI Gardenz		0,72		0,76		0,98		1,02		1,14		1,11
N294-VRI Burg Lemmensstraat		0,6		0,65		0,82		0,96		0,88		1,05
N294 - VRI A2		0,71		0,91		0,88		1,02		0,93		1,1
N294-VRI Oude Postbaan		0,64		0,74		0,81		1,04		0,87		1,08
N294-(Oude Postbaan - A2)	0,64		0,62		0,94		0,88		0,99		0,91	
N294-Toerit A2 zuid			0,72				0,95				0,98	
N294-Afrit A2 Zuid	0,7				1,04				1,09			
Westelijke Randweg-Rotonde Ziekenhuis		0,63		0,71		0,64		0,73		0,73		0,8
Westelijke Randweg-VRI Laan van Algarve		0,63		0,76		0,63		0,84		0,72		0,93
Westelijke Randweg-VRI Hellingstockstraat		0,74		0,88		0,8		0,9		0,84		0,99
Westelijke Randweg-VRI Vouersweg		0,67		0,83		0,8		0,86		0,81		0,89
VRI Rijksweg-Zuid- Kerenshofweg		1,01		1,16		0,85		1,18		0,97		1,26
VRI Prins Mauristlaan Neerbeek		0,41		0,77		0,5		0,75		0,62		0,84
Stein-Rotonde Stadhouderslaan- Kerenshofweg		0,6		0,67		0,62		0,76		0,7		0,97
A2-Afrit Gate 7		0,84		0,84		0,97		0,85		1,07		0,91

Vervolgens is de reductie van de groei in 2040 voor twee reductiescenario's (5% en 12%) doorgerekend. In onderstaande tabel het eindresultaat van deze berekening¹¹.

Locaties Chemelot en omgeving	2040 Laag				2040 Laag 5% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N294-Kruispunt Bergerweg		0,51		0,58		0,5		0,54		0,42		0,52
N294-VRI Gardenz		0,98		1,02		0,67		0,93		0,63		0,68
(1) N294-VRI Burg Lemmensstraat		0,82		0,96		0,67		0,88		0,72		0,84
(1) N294 - VRI A2						0,83		0,97		0,81		0,93
(1) N294-VRI Oude Postbaan		0,81		1,04		0,75		0,98		0,73		0,96
(1) N294-(Oude Postbaan - A2)	0,94		0,88		0,88		0,83		0,86		0,81	
(4) N294-Toerit A2 zuid			0,95				0,92				0,91	
(4) N294-Afrit A2 Zuid	1,04				0,99				0,95			
(2) Westelijke Randweg-Rotonde Ziekenhuis		0,64		0,73		0,61		0,69		0,55		0,64
(2) Westelijke Randweg-VRI Laan van Algarve		0,63		0,84		0,6		0,78		0,54		0,72
(2) Westelijke Randweg-VRI Hellingstockstraat		0,8		0,9		0,76		0,85		0,72		0,85
(2) Westelijke Randweg-VRI Vouersweg		0,8		0,86		0,75		0,83		0,71		0,82
(2) VRI Rijksweg- Zuid-Kerenshofweg		0,85		1,18		0,82		1,13		0,76		1,1
VRI Prins Mauristlaan Neerbeek		0,5		0,75		0,46		0,71		0,42		0,67
Stein-Rotonde Stadhouderslaan- Kerenshofweg		0,62		0,76		0,58		0,7		0,55		0,65
(3) A2-Afrit Gate 7		0,97		0,85		0,93		0,84		0,88		0,8

Op basis van deze analyse van de doorstromingsknelpunten¹² blijven in de omgeving van Chemelot vier urgente knelpunten over die voortkomen uit het 12% reductiescenario: de verkeersontsluiting Lexhy en de Burgemeester Lemmensstraat (1), de Westelijke Randweg (2), afrit A2 bij Gate 7 (3) en de N294 af- en toerit A2 (4). Voor deze vier knelpunten zijn twee oplossingsrichtingen doorgerekend (basis en luxe variant).

¹¹ Voor nadere toelichting op tabel en uitwerking zie Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9 Aanpak doorstromingsknelpunten

¹² Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9.1 Chemelot e.o.

Verkeersontsluiting Lexhy + Burgemeester Lemmensstraat

- Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising op de Urmonderbaan ter hoogte van de Oude Postbaan lijkt hier onvermijdelijk om de doorstroming op de N294 te kunnen blijven garanderen. Voordat gestart kan worden met de ruimtelijke planuitwerking van de ongelijkvloerse kruising, dient een besluit door Brightlands Chemelot Campus en haar aandeelhouders in samenspraak met de gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg te worden genomen over de definitieve vormgeving van de Campus De Lexhy ten noorden van de Urmonderbaan.
- Het realiseren van een dubbele linksaf strook op de Burgemeester Lemmensstraat richting de N294 draagt in grote mate bij aan de doorstroming rondom Chemelot Industrial Park. Met name vrachtverkeer zal gebruik maken van deze route vanaf gate 3 naar de oprit van de A2. Aandachtspunt op deze route is het ontvlechten van het vrachtverkeer en de fietsers die beide gebruik maken van gate 3.
- Realisatie van de infrastructuur zal niet voor 2027 kunnen plaatsvinden in verband met de werkzaamheden aan de A2.
- Daarnaast stellen wij een aantal voorwaarden aan Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Park:
 - Wij verwachten dat BCC en CIP zich inspannen om in 2025 het woon-werk autoverkeer te hebben gereduceerd ten opzichte van 2019 door thuiswerken te faciliteren waar het kan en om werknemers te stimuleren gebruik te maken van duurzame vervoerwijzen (fiets, e-bike, speed pedelec, openbaar vervoer, carpool). We maken nadere afspraken met BCC en CIP over de hoogte van deze reductie;
 - De Oude Postbaan blijft een openbare verbinding tussen de Bergerweg en de Urmonderbaan tenzij de bereikbaarheid van de kernen ten noorden van Chemelot aantoonbaar niet in het geding komt door afsluiting ervan. De bovenregionale Oostelijke Randweg in de gemeente Stein dient in deze afweging te worden betrokken, als dit leidt tot een verdere afname van verkeersdruk;
 - Maatregelen mogen niet leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid en veiligheid in de omliggende woongebieden.

Westelijke Randweg

- Het verkeer op de Kerenshofweg / Vouersweg / Rijksweg Zuid heeft voor een groot deel een herkomst of bestemming in Beek/Neerbeek, Sittard of Geleen. Een nadere analyse wijst uit dat met name het verkeer in de avondspits zorgt voor doorstromingsknelpunten op de kruisingen van de Kerenshofweg met de Vouersweg en de Rijksweg Zuid/Jos Kleinenlaan.
- De fysieke ruimte langs deze route is zeer beperkt. Infrastructurele maatregelen om de capaciteit te vergroten (bijvoorbeeld door het verbreden van de weg of het realiseren van een extra opstelstrook) lijken niet haalbaar. Een eventuele verbreding zou ten kostte gaan van de aanwezige fietsinfrastructuur.

- Omdat een groot deel van de weggebruikers op deze locatie een bestemming hebben in de nabije omgeving, lijken er veel kansen te zijn voor de fiets:
 - Extra inzet werkgeversaanpak Chemelot (gate 5 – Kerenshofweg);
 - Aanpakken fietsverbindingen: optimalisatie snelfietsroute Sittard-Geleen-BEEK (Rijkswegboulevard) en de regionaal verbindende route van Stein via de Kerenshofweg tot aan Graaf Huyn College.
 - Brede bewustwordingscampagne voor de fiets bij werkgevers in de nabije omgeving van deze locatie.

Afrit Gate 7

Voor de afrit van de A2 bij Gate 7 is een oplossingsrichting geformuleerd. In beide maatregelscenario's (basis en luxe) wordt bij Gate 7 op het Chemelot terrein een rotonde gerealiseerd, waarbij ook de toerit naar de A2 richting Eindhoven aansluit op deze rotonde.

Het realiseren van een rotonde bij Gate 7 is een maatregel die een adequate bijdrage levert aan het verbeteren van de doorstroming op deze locatie.

N294 – Af- en toerit A2

Vanwege de verbreding van de A2 tussen de knooppunten Vonderen en Kerensheide wordt er een nieuwe aansluiting van de N294 met de A2 gerealiseerd. Deze nieuwe aansluiting kan het verwachte verkeersaanbod verwerken. Dit knelpunt is daarom niet verder uitgewerkt.

Overige locaties¹³

Voor de overige locaties waarvan de doorstroming in het 12%-reductiescenario geen knelpunt vormt, zijn in het *Rapport inhoudelijke onderbouwing* mogelijke oplossingsrichtingen voorgesteld. Hieronder is daarvan de conclusie opgenomen:

Retailpark Sittard-Geleen en omgeving

Vormt bij het 5%-reductiescenario een knelpunt. Nieuwe ingrepen aan de N294 die de doorstroming van de weg verminderen, dienen te worden gecompenseerd. Op basis van de berekening voor het luxe maatregelscenario lijkt het mogelijk om een extra VRI te realiseren en tevens een goede aansluiting te behouden. Hieraan worden vanuit de wegbeheerder (Provincie Limburg) een aantal voorwaarden gesteld. Daarnaast verwachten we van het Retailpark dat zij op hun eigen terrein voorzieningen aanleggen voor de fiets om duurzaam reisgedrag te stimuleren. De gemeente Sittard-Geleen kijkt daarbij naar mogelijkheden op het eigen wegennet.

¹³ *Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9.1.1 N294 Urmonderbaan*

5. Gebiedsgerichte uitwerking N276

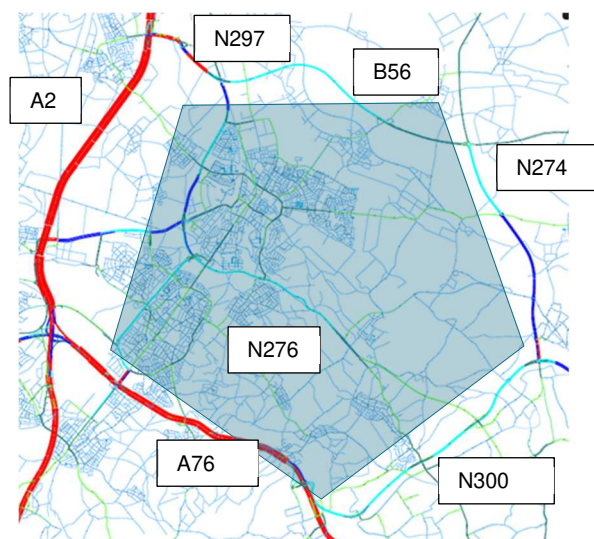
De huidige situatie, de verwachte (ruimtelijke) ontwikkelingen richting 2040 en de Regionale Mobiliteitsagenda WM maken dat er behoefte is aan een hernieuwde visie op de N276. Hierbij wordt de functie en het gewenste gebruik van de N276 herijkt. We werken in de regio aan het beperken van de groei van het verkeersaanbod. We gaan uit van een reductie van het wegverkeer van 12% op het hele netwerk (zie 3.2 – Programmalijs Infrastructuur). Dit is het uitgangspunt voor het Toekomstbeeld N276.

5.1 Toekomstbeeld N276 2040

De N276 is in 2040 nog steeds een belangrijke schakel in het regionale verkeersnetwerk. Doordat we hebben gewerkt aan het beperken van de groei van het gemotoriseerd verkeer, functioneert de N276 goed en blijft daarmee een betrouwbare route, zowel voor de weggebruiker als voor de regio. Het behouden van de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid om zo de robuustheid van het netwerk te borgen, heeft de regio de nodige inspanning gekost.

Functie

De N276 is ook in 2040 een gebiedsontsluitende weg als centrale as gelegen in het centrum van een pentagon rondom Sittard (figuur 3). Deze vijfhoek bestaat uit, met de klok mee, de A76 en A2, N297, B56, N274 en de N300 (Buitenring Parkstad). De N276 heeft als voornaamste functie het ontsluiten en verbinden van de woon- en werkgebieden Parkstad (Brunssum/ Hoensbroek), Sittard, Geleen, Susteren en Echt met het bovengelegen netwerk van (regionale) stroomwegen. De twee belangrijkste radialen lopend van de N276 naar het hoofdwegennet zijn de Westelijke Randweg Geleen, de N294 (Urmonderbaan) en de N297. Er bestaat een belangrijke wisselwerking tussen deze verbindende routes.



Figuur 3 - Netwerk van (boven)regionale verbindende routes



De N276 zal voor de regio goed moeten kunnen functioneren met behoud van de doorstromingsfunctie. Op die manier blijft er balans in het regionale netwerk (de vijfhoek). Als de balans niet wordt behouden, zal verkeer gebruik maken van routes in de regio over wegen van een lagere orde. Dit sluipverkeer heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming in de regio.

Naast de algemene aanpak vanuit de vier programmalijnen uit de Mobiliteitsagenda WM, wordt voor de N276 specifiek ingezet op het:

- verlagen van de veiligheidsrisico's door aanpakken knelpunten (oversteekbaarheid, obstakelvrije ruimte, scheiding landbouwverkeer/snelverkeer;
- leggen van een 1^e prioriteit bij vergroten aandeel duurzame en gezonde mobiliteit. Inzet op verbeteren fiets- en ov-netwerk;
- proactief aanpakken doorstromingsknelpunten om de robuustheid van het netwerk te verbeteren en zo bij te dragen aan een betrouwbare doorstroming en reistijd. Ook gemotoriseerd verkeer beschikt over een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur en ondersteunende verkeerssystemen die het gebruik hiervan veilig en efficiënt maken;
- efficiënt blijven verwerken van het verkeer door gebruik te maken van smart systemen;
- organiseren van regionale afstemming tussen de verschillende wegbeheerders waarbij op basis van monitoring, evaluatie en reflectie kan worden bijgestuurd. (Ruimtelijke) keuzes die consequenties hebben voor de mobiliteit, worden in regionaal verband afgestemd.
- werken aan gedragsbeïnvloeding en verkeers- en mobiliteitsmanagement om verschuivingen in het netwerk te kunnen sturen en op te kunnen vangen.

In 2040 is de N276 voor de weggebruiker een betrouwbare route, is deze voldoende verkeersveilig en is betrouwbaar ten aanzien van de reistijd.

5.2 Mobiliteitsprogramma N276

Vanuit het Mobiliteitsprogramma WM wordt er gestuurd op het realiseren van de mobiliteitstransitie en daarmee ook op het beperken van de groei van het autoverkeer op de N276. Voor de verschillende programmalijnen betekent dat het volgende:

Programmalijn 1 – Bewustwording en gedragsbeïnvloeding

Continuering (o.a. Zuyderland en VDL Nedcar) en uitbreiding van de werkgeversaanpak in de regio. Verder worden er geen algemene gedragsmaatregelen ingezet op de N276 omdat het verkeer op deze route een breed herkomst en bestemmingen gebied heeft. Tijdens geplande verstoringen (evenementen, werkzaamheden etc.) en wanneer wordt geconstateerd dat het gebruik van de N276 toeneemt en er verstoringen ontstaan, dan wordt er in regionaal verband gericht actie ondernomen om het gebruik te sturen (bv. spreiden in tijd, thuiswerken, meer inzetten op de fiets etc.).

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur

De twee snelfietsroutes binnen de gebiedsuitwerking N276 zijn de tracés Sittard – Susteren – Echt en Sittard – Parkstad Noord.

Tracéverkenning Sittard – Susteren – Echt

Er dient een definitieve keuze gemaakt te worden om de hoogwaardige fietsverbinding tussen Sittard – Susteren – Echt te kunnen realiseren en daarmee diverse verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken. De voorbereidingen voor het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten Holtummerweg, Pissummerweg, kruispunt Sleek en wegvak Sleek-Echt zijn reeds gestart. Voor het kunnen maken van een definitieve routekeuze zijn we hierbij afhankelijk van het al dan niet doorgaan van de randweg VDL Nedcar (go/no go besluit oktober 2022). We streven naar een tweerichtingen fietspad vanaf de Pissummerweg tot Sittard-Noord aan één zijde van de N276. Door het fietspad enkelzijdig te maken, vervallen een aantal oversteken en daarmee verkeersveiligheidsknelpunten.

Tracéverkenning Sittard – Parkstad Noord

Het zuidelijke gedeelte van de N276 (Sittard centrum – Doenrade) is voorzien van geregelde of ongelijkvloerse oversteken. Hierdoor hebben fietsers die van dit gedeelte gebruik maken minder overlast van onveilige situaties. Voorstel is om een verkenning uit te voeren naar een gelijkvloerse kruising met de Steenakkerweg. Op die manier kan de uitwisseling van het verkeer in dit gebied beter worden afgeremd waardoor het oversteken ten behoeve van de ov-reizigers veiliger kan worden gefaciliteerd. Het nadeel van deze oplossing is dat de kruispuntvorm vanwege de hoge intensiteiten ruim opgezet moet worden¹⁴.

Het verkeer op de N276 ter hoogte van Windraak heeft met name een bestemming of herkomst in Parkstad of Sittard (+/- 60%). De afstand tussen het centrum van Sittard en

¹⁴ Rapport Inhoudelijke onderbouwing Westelijke Mijnstreek – Hoofdstuk 5.2 N276

Parkstad Noord is zo'n 12 kilometer: een afstand die met de e-bike goed te fietsen is. Daarmee is het een alternatief voor de auto op de N276. Met deze tracé verkenning wordt gezocht naar een optimale fietsverbinding waarbij de veiligheid, directheid en waar mogelijk zo min mogelijk hoogteverschillen kunnen worden overbrugd. Ook bij deze tracéverkenning dient rekening gehouden te worden met een route voor landbouwverkeer.

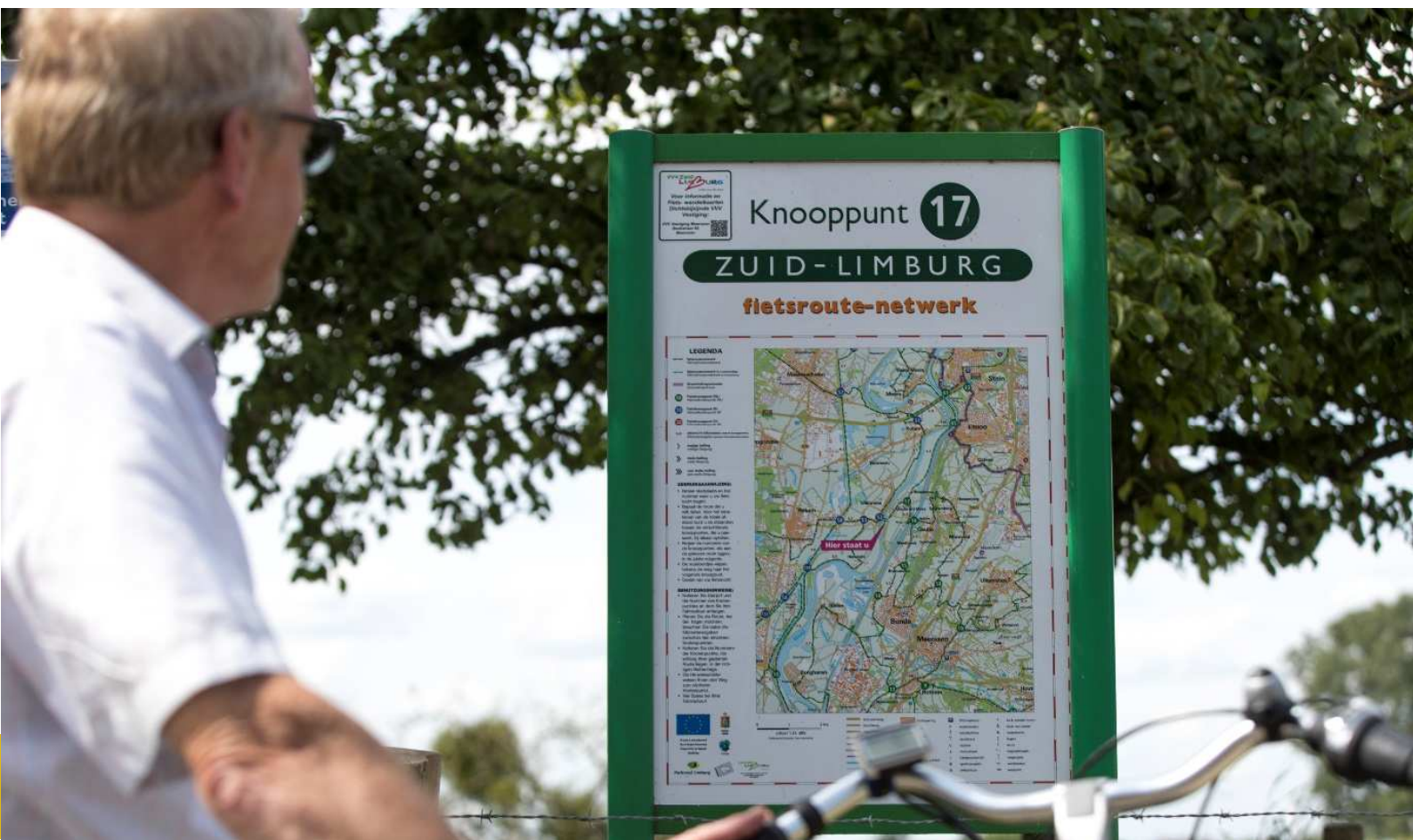
Programmaliijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten

Lijn 40 is de belangrijkste rechtstreekse busverbinding tussen Parkstad en het centrum en station van Sittard en de tussengelegen kernen. De bushaltes langs deze lijn (o.a. haltes Doenrade en Munstergeleen) hebben een belangrijke functie voor de nabijgelegen kernen. De voorzieningen op deze haltes sluiten hierbij aan.

Programmaliijn 4 – Logistiek

De N276 heeft geen specifieke functie voor het vrachtverkeer anders dan het direct verbinden van de bedrijventerreinen in het gebied met de A2 (o.a. Sittard-Noord en Echt-Noord). Daarom worden er geen specifieke maatregelen ingezet.

Wanneer De Berk (Echt-Noord) verder wordt ontwikkeld, kunnen bij de uitgifte van kavels voorwaarden worden gesteld aan de mobiliteit, kan een logistiek makelaar worden ingezet en kan met slimme infrastructuurmaatregelen (iVRI's) gestuurd worden in het gebruik van de N276.



Programmalijn 5 – Infrastructuur

In de gebiedsverkenning WM zijn diverse verkeersveiligheid- en doorstromingsknelpunten door de regio aangedragen.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

De verkeersveiligheidsknelpunten voor fiets maken deel uit van de twee bovengenoemde snelfietstracés. De overige knelpunten worden hier benoemd.

Aansluiting N297 - Nusterweg

In een globale verkenning naar het voorkomen van sluipverkeer door de kern van Nieuwstad is onderzocht of het realiseren van een 4-puntsaansluiting van de N297 bij Nieuwstad hieraan een bijdrage kan leveren. Het realiseren van een extra aansluiting levert geen oplossende bijdrage en is daarom niet verder uitgewerkt.

Op de Vos

Het streven is om de verschillende verkeersstromen rondom Op de Vos te ontvlechten. Dit doen we door een verkenning uit te voeren naar het landbouwrouthenetwerk en de snelfietsroute Sittard-Susteren-Echt. Door het ontvlechten van het langzame en gemotoriseerde verkeer wordt de veiligheid en de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op deze locatie verbeterd.

Windraak – Doenrade – Aansluiting Oirsbeek

Op het traject Windraak – Doenrade - Oirsbeek zijn diverse aspecten die leiden tot verkeersonveilige situaties:

- oversteekbaarheid vanuit zijtakken door korte hiaattijden op de N276;
- parkeeroverlast door aantrekkende werking horeca/ontsluiting en uitbreiding De Uiver;
- verknoping N276 – Steenakkerweg: vormgeving en aanwezigheid van bushaltes
- oversteekbaarheid ter hoogte van de bushaltes Doenrade.

In het onderzoek naar verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid hanteren we de volgende uitgangspunten:

- veilig aansluiten regionale snelfietsroute;
- alternatieve routes voor landbouwverkeer;
- stimuleren gemotoriseerd verkeer richting Parkstad gebruik te maken van de N276 om sluipverkeer door Oirsbeek te voorkomen.

Mogelijke oplossingsrichting zijn:

- omleggen Maastrichterweg vanuit Puth zodat aansluiting beter vormgegeven kan worden.-
- fietsers kunnen daardoor ongelijkvloers kruisen door nieuwe tunnel. De tunnel eveneens benutten voor voetgangers en bushaltes hiernaar toe verplaatsen.
- de ontsluiting van het tankstation en De Uiver verlopen via een parallelstructuur. Ditzelfde geldt voor de ontsluiting van Doenrade;

Voor de korte termijn (realisatie 2021):

- plaatsing komremmer ter hoogte van de bushalte als tijdelijke leefbaarheids- en veiligheidsmaatregel in afwachting van een definitieve oplossing voor de N276.
- VRI en het kruispunt N276 – afslag Oirsbeek zo inrichten dat het doorgaande verkeer richting Parkstad via de N276 wordt geleid en niet door de kernen Oirsbeek en Amstenrade. Op die manier kan de leefbaarheid in deze kernen worden verbeterd. De gemeente Beekdaelen richt beide kernen in als 30 km/u-zone. De provincie Limburg en gemeente maken nadere afspraken over de inrichting van dit kruispunt. Conform afspraken gemaakt rondom de Buitenring én de uitgangspunten van deze gebiedsverkenning dient de doorstroming op de N276 te worden geborgd.

Landbouwverkeer

De N276 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg. Het doel van de Provincie Limburg is om de doorstroming en verkeerveiligheid op deze routes te optimaliseren. Hiervoor is het noodzakelijk het landbouw- en het snelverkeer waar het kan te scheiden.

Landbouwvoertuigen dienen daarom zo veel als mogelijk geweerd te worden van de N276.

Op dit moment is niet duidelijk of de N276 een onmisbare schakel is in het landbouwrouten netwerk of dat er alternatieven beschikbaar zijn.

De beleidsnota Landbouwnetwerk van de Provincie Limburg dient voor deze regio te worden geactualiseerd (o.a. relaties in het gebied, veranderde wet- en regelgeving, intensiteiten).

Daarnaast is een tracéverkenning voor het landbouwverkeer voor de Westelijke Mijnstreek gewenst waarin de afstemming tussen de verschillende netwerken (specifiek die van fiets en landbouwverkeer) dient plaats te vinden.

Doorstroming

De aangedragen doorstromingsknelpunten (huidig en verwacht) zijn gevalideerd aan de hand van enkele verkeersmodelberekeningen. Er is een berekening uitgevoerd voor het basisjaar (2016) en voor twee toekomstscenario's: 2040 Hoog en 2040 Laag.

Locaties N276	2016 Basis				2040 Laag				2040 Hoog			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
Echt-Rotonde A2 aansluiting		0,51		0,6		0,51		0,67		0,58		0,8
Toerit Maasbracht A73		0,58		0,77		0,77		0,9		0,88		1,02
Afrit Maasbracht A73		0,42		0,54		0,51		0,59		0,83		1,31
VRI Fahrenheitweg		0,43		0,85		0,84		0,65		0,88		0,73
VRI Pey		0,58		0,62		0,68		0,75		0,72		0,87
Aansluiting Allee / Op de Vos	0,66	0,75	0,65	0,73	0,74	0,84	0,78	2	0,84	2,01	0,9	2
VRI Hoogveld		0,87		0,88		0,79		1,12		0,92		1,32
N294-Limbricht	0,66		0,59		0,79		0,74		0,9		0,87	
VRI N294		0,49		0,63		0,63		0,73		0,68		0,84
N294-Westelijke Randweg	0,69		0,69		0,83		0,8		0,9		0,88	
VRI Heerlenerweg		0,73		0,8		0,76		0,88		0,87		1
Kruising Watersleyerweg		0,62		0,69		0,68		0,77		0,78		0,87
Windraak	0,66		0,73		0,73		0,82		0,84		0,93	

Vervolgens is de reductie van de groei in 2040 voor de twee reductiescenario's (5 en 12%) doorgerekend. In onderstaande tabel het eindresultaat van deze berekening¹⁵.

Locaties N276	2040 Laag				2040 Laag 5% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
Echt-Rotonde A2 aansluiting		0,51		0,67		0,47		0,62		0,47		0,61
Toerit Maasbracht A73		0,77		0,9		0,71		0,88		0,68		0,84
Afrit Maasbracht A73		0,51		0,59		0,49		0,58		0,48		0,54
VRI Fahrenheitweg		0,84		0,65		0,82		0,62		0,8		0,6
VRI Pey		0,68		0,75		0,65		0,7		0,68		0,65
Aansluiting Allee / Op de Vos	0,74	0,84	0,78	2	0,7	0,78	0,74	2	0,64	0,72	0,67	0,75
VRI Hoogveld		0,79		1,12		0,74		1,07		0,67		0,97
N294-Limbricht	0,79		0,74		0,74		0,71		0,68		0,65	
VRI N294		0,63		0,73		0,55		0,7		0,52		0,65
N294-Westelijke Randweg	0,83		0,8		0,76		0,74		0,72		0,69	
VRI Heerlenerweg		0,76		0,88		0,71		0,83		0,65		0,75
Kruising Watersleyerweg		0,68		0,77		0,62		0,73		0,57		0,66
Windraak	0,73		0,82		0,67		0,77		0,62		0,7	

Op basis van deze analyse van de doorstromingsknelpunten¹⁶ die voortkomen uit het 12% reductiescenario blijven op de N276 twee urgente knelpunten over: de Toerit Maasbracht A73 en VRI Hoogveld over. Voor deze vier knelpunten zijn twee oplossingsrichtingen doorgerekend (basis en luxe variant).

Toerit-Maasbracht A73

Een nadere analyse van de VRI bij de toerit van de A73 bij Maasbracht met behulp van Cocon laat zien dat er in 2040 met 12% reductie geen knelpunt te verwachten is. Om de goede doorstroming te behouden, wordt in dit gebied ingezet op:

- het stellen van voorwaarden aan de uitgifte van de grond van bedrijventerrein De Berk.
- verduurzaming van de logistiek (o.a. inzet logistiek makelaar, iVRI's);

¹⁵ Voor nadere toelichting op tabel en uitwerking zie Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9 Aanpak doorstromingsknelpunten

¹⁶ Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9.1 Chemelot e.o.

VRI Hoogveld

Voor de aansluiting Hoogveld zijn twee oplossingsrichtingen geformuleerd. Deze zijn vervolgens doorgerekend in het maatregelenpakket basis en luxe. Op basis van de modelberekening heeft het toevoegen van een extra rijstrook rechtdoor in beide richtingen op de N276 (als basisoplossing) voldoende oplossend vermogen zodat de ernst van het doorstromingsknelpunt aanzienlijk wordt verminderd. Het vervolgens weer invoegen naar één rijbaan zorgt niet voor extra knelpunten. Er zijn geen grote planologische uitdagingen voorzien voor het verbreden van de N276 op deze locatie.

Overige locaties¹⁷

Voor de overige locaties waarvan de doorstroming in het 12%-reductiescenario geen knelpunt vormt, zijn in het *Rapport inhoudelijke onderbouwing* mogelijke oplossingsrichtingen voorgesteld. Hieronder zijn daarvan de conclusies opgenomen:

VRI Heerlenerweg + aansluiting Watersley

Vormt bij het 5%-reductiescenario een knelpunt. Door het aanpassen van de huidige infrastructuur (dubbele rechtdoor stroken op de N276) en de realisatie van een VRI op de kruising N276 – Watersley kan het knelpunt aanzienlijk worden verlicht en zijn er in de ochtend- en avondspits geen doorstromingsproblemen te verwachten.

Op de Vos

Op basis van de doorrekening van de twee maatregelpakketten (basis en luxe) elders op de N276, zijn de intensiteiten bij Op de Vos bepaald. Deze blijven in het 12%-reductiescenario nagenoeg gelijk aan de IC-verhouding in 2016. Hiermee ontstaat een situatie die acceptabel wordt geacht en met momenten mogelijk kritisch kan zijn. Monitoring vindt plaats om de daadwerkelijke effecten van maatregelen in de regio op deze locatie te meten. Op basis van de resultaten hiervan wordt beoordeeld of de maatregelen voldoen dan wel moeten worden aangevuld of herzien.

¹⁷ *Rapport Inhoudelijke onderbouwing gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek – 9.1.1 N294 Urmonderbaan*

6. Uitwerking Westelijke Mijnstreek overig

Bij (toekomstige) mobiliteitsopgaven in de regio Westelijke Mijnstreek wordt de aanpak zoals beschreven in deze Mobiliteitsagenda toegepast. Dat betekent dat we via de treden van de Ladder van Verdaas oplossingsrichtingen verkennen. In de Gebiedsverkenning WM zijn nog verschillende aandachtspunten besproken die geen onderdeel uit maken van de gebiedsgerichte uitwerking Chemelot en omstreken of de N276. Deze aandachtspunten zijn hieronder nader toegelicht. De aanpak van deze punten volgen de stappen uit de Mobiliteitsagenda.

Verloren van Themaatweg

Omwonenden in Buchten en Holtum vragen om een oplossing voor de overlast langs de Verloren van Themaatweg: een door vrachtwagens druk bereden weg van en naar de binnenhaven Holtum-Noord. De aanpak van de verkeersoverlast rond de Verloren van Themaatweg wordt door provincie en gemeente erkend. In het kader van de BAK Sittard-Geleen is afgesproken dat de problematiek gezamenlijk wordt opgepakt. Bij de oplossingsrichtingen wordt daarbij in elk geval ook onderzocht of en hoe het Plan Vrachtwagen Parkeren en de Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek kunnen bijdragen. De gemeente Sittard-Geleen heeft een eerste voorstel gedaan inzake de Verloren van Themaatweg, waarbij ingezet wordt op infrastructurele maatregelen.

Naar aanleiding van de gebiedsverkenning en de daarbij gehanteerde uitgangspunten onderzoeken gemeente en provincie op welke wijze een oplossing gevonden kan worden voor de veiligheidsproblematiek en geluidsoverlast. Dit onderzoek wordt geagendeerd voor 2021/2022. Indien het onderzoeksresultaat voorligt wordt bekeken hoe de Verloren van Themaatweg past binnen de mobiliteitsopgaven voor de hele regio naar prioritering, financiering en uitvoering.

Mobiliteitsdiensten Aviation Valley

Het openbaar vervoer kan vanwege de ruimtelijke opzet van het bedrijventerrein Aviation Valley niet overal komen zonder doorgaande reizigers te belasten met extra omrijdtijden. Het aanvullen van het openbaar vervoer met deelfietsen kan een passende oplossing zijn om het reizen met het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Station Beek-Elsloo en de bushaltes in het gebied kunnen hierbij als uitvalsbasis dienen. Net als voor Chemelot, vragen we bedrijven het gebruik van deze systemen te stimuleren.

N296 - Kokkelert

De verkeersdruk op de N296 zorgt voor verkeersonveilige situaties op de schoolroute naar Maaseik. De voorbereiding voor het oplossen van dit veiligheidsknelpunt is reeds gestart.

Verkenning fietsbrug langs A76

Oriënterende studie om het bestaande fietspad op de grensoverschrijdende brug langs de A76 te vervangen door een fietsbrug onder de bestaande autowegbrug. Verbindt Belgisch-Limburg (oostzijde) via Westelijke Mijnstreek met de regio Parkstad. Vooral recreatief gebruik, maar met de mogelijkheid voor woon-werkverkeer aansluiting te vinden op de bestaande fietsnetwerken. Project met potentie waarvan een besluit over de realisatie pas op de lange termijn verwacht wordt.



Gebiedsontwikkeling Schinnen

De gebiedsontwikkeling Groeve Bruls en het USAG-terrein vragen om passende mobiliteitsoplossingen waarbij de aandacht uitgaat naar station Schinnen (qua uitstraling en hubfunctie) en de aansluiting met de bestaande fietsinfrastructuur. Een onderzoek in 2022 moet uitwijzen hoe de oplossing past binnen de mobiliteitsopgave voor de hele regio naar prioritering, financiering en uitvoering.

Rotonde Gangelt

Op basis van de analyse van de doorstromingsknelpunten blijkt ook de rotonde bij Gangelt een urgent knelpunt te zijn. Ook het wegvak N274-Neutrale weg bevindt zich in de avondspits op de rand van een knelpunt. De aanpak van dit knelpunt is wenselijk waarvoor contact met de Duitse bevoegde instanties nodig is. Meer inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer op deze route is nodig om te komen tot een passende aanpak van dit knelpunt.

	2016 Basis				2040 Laag				2040 Laag 12% reductie netwerk			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N274-Neutrale weg (L410)	0,45		0,49		0,87		0,92		0,79		0,86	
N274-Rotonde L410 Gangelt(L47)		0,48		0,57		0,99		1,12		0,88		0,98

7. Uitvoeringsprogramma Westelijke Mijnstreek

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

7.1 Jaarprogramma 2021-2022

Voor de komende anderhalf jaar (de periode waarbinnen zowel de gemeenteraads- als statenverkiezingen plaatsvinden, dus tot maart 2023) sluiten wij aan bij bestaande budgetten en programma's. Enkele projecten zijn voortzettingen en intensiveringen van reeds lopende projecten. Daarnaast zijn er voor alle programmalijnen projecten benoemd zodat er wordt gewerkt aan een mix van maatregelen. Juist met de combinatie van maatregelen die elkaar aanvullen is het mogelijk om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. In de verschillende projecten werken de overheden met elkaar samen met de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek als kader.

We starten met de activiteiten die nodig zijn om de reductie van 12% op het gehele netwerk in 2040 te realiseren. Dat vergt als regio een flinke inspanning. Het bewaken van de samenhang (in de voortgang van) projecten is daarbij belangrijk (monitoring). Door inzicht in het feitelijke gebruik van het mobiliteitsnetwerk in de Westelijke Mijnstreek kan tijdig worden bijgestuurd om de beoogde modal shift te bewerkstelligen als ook tijdig voorbereidingen te treffen voor infrastructurele maatregelen. De wijze waarop de monitoring binnen de Westelijke Mijnstreek wordt vormgegeven, sluit aan bij de aanpak die de provincie Limburg momenteel uitwerkt. De resultaten worden voorgelegd aan de gemeenten en/of Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, omdat ze eventueel de basis vormen voor het nemen van extra maatregelen (intensivering programmalijnen 1 t/m 4) of nieuwe infrastructuur.

Daarnaast maken wij een start met het verkennen van een mogelijke aanpak van de (huidige) knelpunten uit het 5% reductiescenario en voor die knelpunten die ontstaan zonder een reductie van het verkeer (2040 Laag). Op basis van monitoringsgegevens kunnen we vervolgens de keuze maken om extra maatregelen wel of niet uit te voeren.

Om de samenwerking in de regio vorm te geven, wordt door de overheden de wijze van governance verder vormgegeven. Ook worden met Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Site nadere afspraken gemaakt over de samenwerking.

Op de volgende twee pagina's is het jaarprogramma voor 2021-2022 opgenomen. Per activiteit is een korte toelichting opgenomen in paragraaf 7.2.

Voor het schema op de volgende pagina's geldt deze legenda voor de tijdlijn:

	Initiatief		Uitvoering
	Haalbaarheid		Beheer
	Planuitwerking		

Jaarprogramma 2021 - 2022

Programmalijn 1 – Bewustwording en gedrag

ID

	2021	2022	2023	2024	2025	>2026	Kostenraming
1.1 Werkgeversaanpak overheden							Individueel
1.2 Werkgeversaanpak							€ 1.600.000
1.3 Onderwijsaanpak							Reeds belegd
1.4 Gedragsbeïnvloeding fiets							€ 2.500.000 ¹⁸

Dekking

Provincie

Gemeente

Overig

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur

ID

	2021	2022	2023	2024	2025	>2026	Kostenraming
2.1 Tracé Beek via Stein – Chemelot							€ 2.405.000
2.2 Tracé Sittard – Echt							€ 25.000

Dekking

Provincie

Gemeente

Overig

Programmalijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten

ID

	2021	2022	2023	2024	2025	>2026	Kostenraming
3.1 Station Beek-Elsloo							€ 8.300.000
3.2 Realisatie deelfietsen							€ 180.000

Dekking

Provincie

Gemeente

Overig

Programmalijn 4 – Logistiek

ID

	2021	2022	2023	2024	2025	>2026	Kostenraming
4.1 Inzet logistiek makelaar							€ 800.000

Dekking

Provincie

Gemeente

Overig

¹⁸ Provinciale Staten hebben op 14 februari 2020 € 2.500.000 gereserveerd voor gedragsbeïnvloeding om het fietsgebruik te stimuleren en de verkeersveiligheid te vergroten. Dit bedrag is beschikbaar voor geheel Limburg en niet alleen voor de WM.

Jaarprogramma 2021 - 2022

Programmalijn 5 – Infrastructuur

ID	Naam	Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	>2026	Kostenraming	Dekking
<i>Provincie</i> <i>Gemeente</i> <i>Overig</i>										
5.10	VRI Oirsbeek	Uitvoeren								
<i>Provincie</i> <i>Gemeente</i> <i>Overig</i>										
5.20	Verloren v. Themaatweg	Onderzoek								
5.21	Retailpark Gardenz (-5%-scenario)	Onderzoek								
5.22	Burg. Lemmenstraat (-12% scenario)	Onderzoek								
5.23	VRI Hoogveld (-12%-scenario)	Onderzoek								
5.24	VRI Heerlenerweg (-5%-scenario)	Onderzoek								
5.25	Komremmer Doenrade	Uitvoeren								
<i>Provincie</i> <i>Gemeente</i> <i>Overig</i>										
5.30	OGK Urmonderbaan (-12% scenario)	Onderzoek								

7.2 Toelichting jaarprogramma 2021-2022

ID	Onderwerp	Toelichting
<i>Programmaliijn 1 – Bewustwording en gedragsbeïnvloeding</i>		
1.1	Werkgeversaanpak overheden	<p>Voortzetten en intensiveren werkgeversaanpak (i.s.m. inet logistiek makelaar)</p> <p>Gemeenten en provincie geven het goede voorbeeld en verduurzamen het woon-werk- en zakelijk verkeer van hun medewerkers. Bij eventuele verhuizing naar een nieuwe werklocatie wordt het onderdeel mobiliteit meegenomen in de afweging voor een locatiekeuze.</p>
1.2	Werkgeversaanpak	<p>Voortzetten en intensiveren werkgeversaanpak (i.s.m. inet logistiek makelaar). Focus op de volgende werkgevers: Chemelot, Aviation Valley en centrum Sittard.</p> <p>ZLB voert reeds de werkgeversaanpak uit. Deze wordt geïntensiveerd voor de regio WM. Er is veel winst te behalen door werknemers van de Chemelot bedrijven op een andere manier van en naar hun werk te laten reizen. Ook het centrum (met o.a. Zuyd Hogeschool) en de stationsomgeving van Sittard zijn potentiële locaties waar de werkgeversaanpak een bijdrage kan leveren.</p>
1.3	Onderwijsaanpak	<p>Continueren onderwijsaanpak. Onder andere Zuyd Hogeschool. Initiatief bij Zuid-Limburg Bereikbaar (lopend programma).</p>
1.4	Gedragsbeïnvloeding fiets	<p>Voortzetten programma gedragsbeïnvloeding fiets. Financiering via Uitvoeringskader Fiets (bestaande middelen).</p> <p>Provinciale Staten hebben op 14 februari 2020 € 2.500.000 gereserveerd voor gedragsbeïnvloeding om het fietsgebruik te stimuleren en de verkeersveiligheid te vergroten. Dit bedrag is beschikbaar voor geheel Limburg en dus ook beschikbaar voor de Westelijke Mijnstreek. Middelen zijn gereserveerd o.a. voor aanhaking landelijke werkgeversaanpak, faciliteren van ketenmobiliteit en bieden van meer fietscomfort.</p>

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur

- | | | |
|-----|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.1 | Tracé Beek via Stein – Chemelot | <p>De afgelopen maanden is een tracéverkenning uitgevoerd naar de verbinding tussen Beek, via Stein naar Chemelot. Dit heeft geresulteerd in het rapport <i>Hoogwaardige fietsverbinding Beek – Stein – Chemelot Campus (tracéverkenning Royal HaskoningDHV, juni 2021)</i>.</p> <p>Na besluitvorming (najaar/winter 2021) wordt het tracé verder uitgewerkt in de planvormingsfase. Er zijn middelen gereserveerd voor de uitvoering van de route. Echter, er is nog een tekort.</p> |
| 2.2 | Tracé Sittard – Echt | <p>Uitwerken hoogwaardige fietsverbinding tussen Sittard – Susteren – Echt. De voorgestelde fietsroute wordt verder uitgewerkt in de planvormingsfase. Voor het kunnen maken van een definitieve routekeuze zijn we hierbij afhankelijk van het al dan niet doorgaan van de randweg VDL Nedcar (go/no go besluit oktober 2022). De voorbereidingen voor het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten Holtummerweg, Pissummerweg, kruispunt Sleek en wegvak Sleek – Echt zijn reeds gestart. Tracé in samenhang met landbouwroutenetwerk vormgeven.</p> |

Programmalijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten

- | | | |
|------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1 | Station Beek-Elsloo | <p>Financiering beschikbaar. Het station wordt gerealiseerd in de periode 2022 – 2024. Dit knooppunt station is een belangrijke schakel in het regionale ov-netwerk.</p> |
| 3.3. | Realisatie deelfietsen | <p>Zuid-Limburg Bereikbaar levert najaar 2021 een notitie op over de mogelijke aanpak van deelmobiliteit in Zuid-Limburg. Samen met de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek vormt dit de basis voor de planuitwerking deelfietsen Westelijke Mijnstreek.</p> <p>Om de ketenmobiliteit te verbeteren en te stimuleren, is de inzet van deelmobiliteit (fietsen) op bestaande ov-hubs een eerste stap. Met name vanaf de stations Beek-Elsloo, Geleen-Lutterade en Geleen Oost richting Chemelot zijn kansrijk. Om het gebruik van de deelfietsen te stimuleren, is medewerking van bedrijven in deze omgeving van belang. Raming betreft de exploitatie van 5 locaties met 12 fietsen voor drie jaar. Er is mogelijk een subsidie vanuit het Rijk beschikbaar voor de realisatie van deelmobiliteit locaties.</p> |

Programmalijn 4 - Logistiek

- | | | |
|-----|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.1 | Inzet logistiek makelaar | <p>Intensiveren inzet logistiek makelaar voor de Westelijke Mijnstreek (i.s.m. mobiliteitsmakelaar)</p> <p>De komende jaren dient een modal shift gerealiseerd te worden door meer vervoer over water, rail en buis te laten plaatsvinden. De logistiek makelaar activeert bedrijven, stimuleert de samenwerking en komt met concrete maatregelen op de modal shift mogelijk te maken.</p> |
|-----|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Programmalijn 5 - Infrastructuur

Slim benutten

5.10 VRI Oirsbeek

VRI en het kruispunt N276 – afslag Oirsbeek zo inrichten dat het doorgaande verkeer richting Parkstad via de N276 wordt geleid en niet door de kernen Oirsbeek en Amstenrade. Op die manier kan de leefbaarheid in deze kernen worden verbeterd. De gemeente Beekdaelen richt beide kernen in als 30 km/u-zone. De provincie Limburg en gemeente maken nadere afspraken over de inrichting van dit kruispunt. Conform afspraken gemaakt rondom de Buitenring én de uitgangspunten van deze gebiedsverkenning dient de doorstroming op de N276 te worden geborgd.

Provincie Limburg pakt dit in samenwerking met de gemeente Beekdaelen op.

Aanpassen

5.20 Verloren van Themaatweg

Uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen voor de aanpak van de veiligheidsproblematiek en geluidsoverlast. Gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg maken nadere afspraken om te onderzoeken op welke wijze een oplossing gevonden kan worden voor de veiligheidsproblematiek en geluidsoverlast. Dit onderzoek wordt geagendeerd voor 2021/2022. Indien het onderzoeksresultaat voorligt wordt bekeken hoe de Verloren van Themaatweg past binnen de mobiliteitsopgaven voor de hele regio naar prioritering, financiering en uitvoering.

5.21 Retailpark Gardenz (-5%-scenario)

Aansluiting Retailpark Sittard-Geleen op N294. Om de verkeersstromen rondom Retailpark Sittard-Geleen in goede banen te leiden, is een ingreep rondom de N294 gewenst. Ingrepen die de doorstroming van de weg verminderen, dienen te worden gecompenseerd binnen de daarvoor gestelde kaders. De gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg pakken dit gezamenlijk op in een haalbaarheidsstudie.

5.21 Burg. Lemmensstraat (-12% scenario)

Starten met het inzichtelijk maken welke processen/tijdlijnen van invloed zijn op het kunnen starten met een ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising Urmonderbaan i.c.m. aansluiting Burgemeester Lemmensstraat. Het realiseren van een dubbele linksaf strook op de Burgemeester Lemmensstraat richting de N294 draagt in grote mate bij aan de doorstroming rondom Chemelot Industrial Park. Met name vrachtverkeer zal gebruik maken van deze route vanaf gate 3 naar de oprit van de A2. Aandachtspunt op deze route is het ontvlechten van het vrachtverkeer en de fietsers die beide gebruik maken van gate 3.

5.23 VRI Hoogveld (-12%-scenario)

Uitvoering 'no-regret'-maatregel (aanpassen VRI en vergroten capaciteit opstelstroken). De provincie Limburg pakt dit in samenwerking met de gemeente Sittard-Geleen op. Planvorming verdergaande infrastructurele maatregelen: 2022-2023. Monitoring: 2022-2023. Besluitvorming uitvoering indien SVD-maatregelen onvoldoende oplossend vermogen bieden: vanaf 2024.

5.24 VRI Heerlenerweg (-5%-scenario)

Uitvoering 'no-regret'-maatregel (aanpassen VRI en vergroten capaciteit opstelstroken). De provincie Limburg pakt dit in samenwerking met de gemeente Sittard-Geleen op. Planvorming verdergaande infrastructurele maatregelen: 2022-2023. Monitoring: 2022-2023. Besluitvorming uitvoering indien SVD-maatregelen onvoldoende oplossend vermogen bieden: vanaf 2024.

5.25 Komremmer Doenrade

Voor de korte termijn (realisatie 2021) wordt een komremmer geplaatst ter hoogte van de bushalte als tijdelijke leefbaarheids- en veiligheidsmaatregel in afwachting van een definitieve oplossing voor de N276.

Provincie Limburg pakt dit in samenwerking met de gemeente Beekdaelen op. Financiering via SPV-gelden.

Nieuw

5.30 OGK Urmonderbaan

Starten met het inzichtelijk maken welke processen/tijdlijnen van invloed zijn op het kunnen starten met een ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising Urmonderbaan i.c.m. aansluiting Burgemeester Lemmensstraat.

Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising op de Urmonderbaan ter hoogte van de Oude Postbaan lijkt hier onvermijdelijk om de doorstroming op de N294 te kunnen blijven garanderen. Voordat gestart kan worden met de ruimtelijke planuitwerking (integraal ontwerp), moet nog een besluit worden genomen over de definitieve vormgeving van De Lexhy en hoe zij deze willen verbinden met het huidige terrein. Realisatie van de infrastructuur zal niet voor 2027 kunnen plaatsvinden in verband met de werkzaamheden aan de A2.



RAPPORT

Inhoudelijke onderbouwing Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek

Dit rapport bevat de inhoudelijke onderbouwing van de totstandkoming van de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek 2021-2040

Klant: Provincie Limburg

Referentie: BH4017-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 14-10-2021



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 302
6199 ZN Maastricht
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**
reception.mst-am@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Inhoudelijke onderbouwing Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek

Foto voorblad Eigendom gemeente Stein

Referentie: BH4017-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: P01.01/S0

Datum: 14-10-2021

Projectnaam: Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek

Projectnummer: BH4017

Auteur(s): Johanneke Koelstra

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Gebieds- en mobiliteitsopgaven	2
1.1	Bereikbare steden Sittard en Geleen	2
1.2	Vitaal platteland	6
1.3	Sterke economische & concurrerende logistieke sector	11
1.4	Grenzeloze vrijetijdseconomie	16
2	Toekomstbeelden Mobiliteit Westelijke Mijnstreek 2040	21
2.1	Makkelijk duurzaam en gezond reizen	21
2.2	Mobiliteit in het landelijk gebied	21
2.3	Leren anders te reizen	22
2.4	Deelmobiliteit	22
2.5	Goederenvervoer	22
2.6	Leefstraten en geïntegreerde mobiliteitsconcepten	23
3	Enquête reisgedrag inwoners Westelijke Mijnstreek	24
3.1	Demografie respondenten	24
3.2	Vervoersvoorkeur: hoe reizen mensen nu?	24
3.3	Kennen, kunnen en willen	25
3.4	Drijfveren duurzame en gezonde mobiliteit	27
3.5	Nodig om duurzamer en gezonder te reizen	27
3.6	Demografie en vervoersvoorkeur	27
3.7	Conclusie	28
4	Fietsnetwerk	29
4.1	Chemelot en omgeving	30
4.2	N276	31
5	Vervoers- en mobiliteitsdiensten	32
5.1	Deelmobiliteit	32
5.2	Openbaar vervoer	32
5.3	Collectief vervoer	33
6	Landbouwverkeer N276 en N294	34
7	Strategisch Plan Verkeersveiligheid	35

8	Aanpak doorstromingsknelpunten	36
8.1	Chemelot en omgeving	37
8.2	N276	44
9	Berekeningen verkeersmodel Gebiedsverkenning WM	50
9.1	Doel van de opdracht	50
9.2	Doorlopen stappen	50
9.3	Reductiescenario's	52
9.4	Maatregelscenario's	53
9.5	Bijlage 1: ingevoerde plannen 2040	56
10	Agenda Westelijke Mijnstreek 2023 e.v.	58

1 Gebieds- en mobiliteitsopgaven

De gebieds- en mobiliteitsopgave Westelijke Mijnstreek beschrijft de kwalitatieve ambitie voor deze regio. Het is een weergave van strategische en beleidsdocumenten van de direct betrokken partners op die onderwerpen die raakvlakken hebben met mobiliteit. Dit vanuit het perspectief van de Omgevingswet waarbij de integraliteit tussen opgaven binnen het fysieke domein uitgangspunt is. Dat maken we via de gebiedsopgaven inzichtelijk. De verzamelde informatie is vervolgens geordend conform de regionale opgaven die benoemd zijn in het Mobiliteitsplan Slim op weg naar morgen. Daarbij is gekozen voor het samenvoegen van de opgaven *Bereikbare economische clusters* en *Concurrerende logistieke sector* vanwege de overlap van deze twee opgaven.

1. Bereikbare stad Sittard
2. Vitaal platteland
3. Bereikbare economische clusters en Concurrerende logistieke sector
4. Grenzeloze vrijetijdseconomie

De teksten opgenomen in dit hoofdstuk zijn besproken en vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Westelijke Mijnstreek van 20 november 2020.

1.1 Bereikbare steden Sittard en Geleen

1.1.1 Regionale opgave

We houden onze stedelijke gebieden aantrekkelijk en bereikbaar

De twee steden in de Westelijke Mijnstreek zijn Sittard en Geleen. Ook deze regio moet rekening houden met een verdere afname van winkelaanbod in alle lagen van de detailhandelsstructuur. Sittard zal met zijn historisch centrum en een uitgebreid aanbod aan voorzieningen de meeste aantrekkingskracht uit oefenen en de centrale kern in de regio blijven, al staat deze wel onder druk. Winkelgebieden worden compacter gemaakt, om hun aantrekkelijkheid en levendigheid te behouden. Hier vindt ook transformatie naar andere functies plaats (bijv. wonen i.p.v. winkels in de aanloopstraten). De grote kantorenlocaties liggen in Sittard. Ook hier is een overschot en zal een transitie naar andere functies plaats moeten vinden. De stationsomgeving van Sittard ontwikkelt zich steeds meer tot multifunctioneel gebied met horeca en vergaderfaciliteiten. Het vestigen van regionale functies in deze stationsomgeving en in de binnenstad versterkt de agglomeratiekracht van de gehele regio. De bovenregionale retailparken Gardenz en de Makado zoeken naar nieuwe aanvullende functies om op de langere termijn te overleven zonder concurrerend te worden met de binnenstad van Sittard. Het Zuyderland Medisch Centrum ontwikkelt zich steeds meer tot 'Health Campus': niet alleen genezing, maar ook preventie en revalidatie vindt hier plaats. Samen met co-vestiging Heerlen vindt specialisatie plaats waardoor de reisafstanden voor patiënten en bezoekers toenemen.

Huidige situatie

- De Westelijke Mijnstreek telt twee steden: Sittard en Geleen
- Sittard is het regionale ontmoetingscentrum voor de omliggende kernen vanwege de aanwezigheid van:
 - stedelijke voorzieningen;
 - het historisch centrum;
 - een uitgebreid winkelsegment;
 - diverse zorgvoorzieningen.
- Sittard is een relatief kleine stad met een oppervlakte van circa 5 x 5 km² hemelsbreed.
- Sittard is complementair aan de steden Maastricht en Heerlen.
- Geleen heeft met haar centrum het profiel van innovatief winkel- en dienstencentrum.

Ruimtelijke ontwikkeling (winkelen)¹:

- De verzorgingsfunctie van Sittard (centrum) en Geleen (Gardenz) staat onder druk. De aantrekkingskracht van deze centra is niet vergelijkbaar met die van Maastricht en Heerlen. Daar komt bij dat in de regio en daarbuiten winkelgebieden zijn die van invloed zijn op de verzorgingsfunctie van Sittard en Geleen, zoals Makado Beek en In Der Fummer in Tuddern.
- Het centrum van Sittard wordt door bezoekers (inwoners en overige bezoekers) beoordeeld met een 7,5 (Parkeren voor de deur: 6,4 – Stallingsmogelijkheden fiets: 7,1 – Bereikbaarheid auto: 7,3 – Bereikbaarheid per OV: 7,3 – Bereikbaarheid per fiets: 8,0)
- Het centrum van Geleen wordt door bezoekers (inwoners en overige bezoekers) beoordeeld met een 6,9 (Parkeren voor de deur: 7 - Stallingsmogelijkheden fiets: 7,5 - Bereikbaarheid per auto: 7,6 - Bereikbaarheid per OV 6,9 – Bereikbaarheid fiets: 8,3))

Onderwijs:

- Basisonderwijs
- Middelbaar onderwijs:
- MBO – DaCapo en Vista College (Sportzone)
- HBO – Zuyd Hogeschool – Ligne (centrum)

Wonen²:

- De aanwezigheid van compact centrum met een mix van speciale winkels, horeca en cultuur maakt wonen in de directe omgeving aantrekkelijk.
- Fysieke opgave woningmarkt is onlosmakelijk verbonden met sociaal-economische en gezondheidssituaties van inwoners van steden en dorpen en het voorkomen van segregatie.
- Omgevingskwaliteit (lucht, nabijheid groen) en kwaliteit openbare ruimte is hierbij van belang.
- De leefomgeving draagt positief bij aan de gezondheid en het welzijn van haar inwoners en de natuur.

Zorg³:

- Ziekenhuizen ontwikkelen zich steeds meer tot 'Health Campussen', waar niet alleen genezing, maar ook preventie en revalidatie plaatsvinden.
- Ziekenhuis (Zuyderland) met gespecialiseerde vestigingen in Heerlen en Sittard-Geleen.

Bewegen en gezondheid

- Circa 80% van de jongeren (12 t/m 16 jaar) voldoet niet aan de beweegnorm van 1 uur actief per dag⁴.
- Circa 55% van de volwassen inwoners voldoet niet aan de beweegnorm⁵

Veiligheid

Jongeren (12 t/m 16 jaar) voelen zich onveilig op straat buiten eigen buurt (23%), op straat in eigen buurt (12%), op het station (12%), in het ov (11%)⁶

¹ Koopstromenonderzoek Limburg 2019 - factsheets

² Concept POVI 22 juni 2020

³ Concept POVI 22 juni 2020

⁴ Gezondheidsmonitor jeugd 2019 – GGD Zuid-Limburg

⁵ Gezondheidsatlas GGD Zuid-Limburg

⁶ Gezondheidsmonitor jeugd 2019 – GGD Zuid-Limburg

Ontwikkelingen

- De komende jaren neemt de druk op steden toe. Steeds meer mensen verhuizen naar de stad. Met de ontwikkelingen rondom COVID-19 en woningprijzen ontstaat er ook een ontwikkeling de andere kant op.
- Efficiënt ruimtegebruik wordt nagestreefd.
- Er is sprake van vergrijzing en ontgroening.
- De kwaliteit (aansluitend bij behoefte van verschillende doelgroepen) van de woning en woon- en leefomgeving wordt steeds belangrijker voor de bewoner en daarmee ook voor het vestigingsklimaat.

Ambitie

Ontmoeten⁷:

- Aantrekkelijk maken van het historisch centrum Sittard door het behouden van aantrekkelijkheid en levendigheid (compactere winkelcentrum, transformatie aanloopstraten).
- Sittard als regionaal ontmoetingscentrum behouden.

Wonen en leefomgeving⁸

- Op korte- en middellange termijn toekomstgeschikt maken van verouderde en niet-courante woningvoorraad;
- Op korte termijn voldoen aan de vraag naar woningen voor specifieke doelgroepen.
- Voldoende kwalitatieve en betaalbare woningen;
- Brede welvaart van de Limburger verbeteren (woonomgeving).

Wonen⁹:

- Centra Sittard en Geleen:
 - Ruimtelijk programma van functies en voorzieningen te diversifiëren en af te stemmen op de toekomstige noden zoals veranderende bevolkingssamenstelling en doelgroepen: studenten, starters, (jonge) ondernemers, (internationale) kenniswerkers, etc.)
 - Inzetten op leefkwaliteit en vitaliteit van het centrum.
 - Upgrade van publieke ruimte
- Stadswijk:
 - Transformatiewijken met een divers aanbod aan woningen: levenslang wonen van starter tot senior.
 - Herstellen grote landschappelijke structuren
 - Postzegelparkjes (ruimte ontstaan door sloop)
 - Locaties: De Kluis, Geleen-Noord, Lutterade, Ophoven, Overhoven, Stadbroek
- Buitenvijk
 - Individuele ingrepen: energiezuinig, duurzaam en/of levensloopbestendig.
 - Vergroten belevingswaarde (groen, wadi's, waterbuffers)
 - Geen verdere uitbreiding woningen
 - Locaties: Broeksittard, Geleen-Zuid, Kemperkoul / Europapark, Kollenberg, Landgraaf, Limbrichterveld, Lindenheuvel, Ophoven-Zuid, Sanderbout

Ruimtelijke ontwikkeling

- Om als regio Zuid-Limburg aantrekkelijk en concurrerend te zijn, wordt ingezet op het versterken van de agglomeratiekracht van de drie grote steden. Zij vormen in hun onderlinge samenhang het kloppend hart van Zuid-Limburg en de bredere Euregio (waaronder Eindhoven, Luik, Aken)¹⁰.

⁷ Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016

⁸ Concept POVI 22 juni 2020

⁹ Transformatievisie Wonen Westelijke Mijnstreek

¹⁰ Concept POVI 22 juni 2020

- Centrum Geleen¹¹ – gevraagd om wenkend perspectief dat de woon- en leef kwaliteit van het centrum verbetert.
 - Voorzien in een toekomst met een nieuwe mix van woningen, werkplekken en voorzieningen.
 - Samenleving die duurzaam, gezond, veilig en sociaal, dynamisch en innovatief is.
 - Ruimte voor het nieuwe wonen.
 - Versterking relatie Chemelot Campus

Ruimtelijke economie¹²

- Grootschalige ontwikkelingen in winkels, kantoren en bedrijven zoveel mogelijk geclusterd in stedelijk gebied;
- Concentreren en kwalitatief versterken van de kantoorontwikkelingen in de centrumgebieden en aanpalende stationsomgevingen.
- Kwalitatieve versterking van de bestaande voorraad;
- Ruimte creëren voor nieuwe initiatieven.
- Vermijden concurrentie perifere winkelgebieden Gardenz en Makado met stadscentrum Sittard.

1.1.2 Mobiliteitsopgave

Mobiliteitswensen

Transformatievisie Wonen Westelijke Mijnstreek

- Een mobipunt binnen landelijke kernen waar deelauto's en -fietsen en hun elektrische equivalenten kunnen worden ontleend, moet de bereikbaarheid met omliggende kernen garanderen, aangezien het reguliere OV-aanbod hier eerder beperkt is.
- Fietsverbindingen vanuit buitenwijken en zachte doorsteken in de wijk om de fietsbereikbaarheid van de stad en stadswijk vanuit buitenwijken te verbeteren en een duurzame verplaatsingspatroon te stimuleren.

Mogelijke impact ontwikkelingen en ambities op mobiliteit

Specialisatie ziekenhuizen / zorg:

- Woon-werk (artsen/(verplegend) personeel): specialisatie verplaatst – langere woon-werkafstand.
- Zakelijk verkeer: tussen ziekenhuislocaties, werken op beide locaties
- Patiënten en bezoekers: langere reisafstand, bij langdurige behandeling ook vaker bezoeken over langere reisafstand
- Ouderenzorg: (toename) Wmo-vervoer naar ziekenhuis locatie / langere afstanden

Ruimtelijke ontwikkelingen

- (Meer) mobiliteit tussen steden en omliggende kernen en meer landelijke gebieden vanwege concentratie van voorzieningen in grotere kernen en steden (doelgroepen: recreatief, wekelijkse boodschappen, grotere aankopen, winkelen)

Binnen stad korte afstanden vanwege de nabijheid van voorzieningen (doelgroepen: onderwijs, recreatief, woon-werk, wekelijkse boodschappen)

Kansen mobiliteit

- MZL¹³: Het vestigen van regionale functies in deze stationsomgevingen, in of aanpalend aan de binnensteden, versterkt de agglomeratiekracht van de gehele regio.
- MZL: Stationsomgevingen, zoals rondom het internationale knooppunt Maastricht en de euregionale knooppunten Heerlen en Sittard, ontwikkelen steeds meer tot multifunctionele gebieden met horeca en vergaderfaciliteiten.

¹¹ <https://www.bnsp.nl/studielocatie-sittard-geleen-nieuw-elan-voor-wonen-en-leven-in-het-centrum-van-geleen/>

¹² Ontwerp-structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg, winkels, kantoren, bedrijventerreinen, juni 2017

¹³ MZL – Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

- MZL: Er zit rek in het Daily Urban System (DUS) tussen steden: sommige netwerken kunnen intensiever gebruikt worden en volop kansen voor ketenmobiliteit.
- MZL: Basisvoorzieningen zijn grotendeels in de nabijheid en goed bereikbaar (te voet, fiets en met auto).
- Benutten bestaande spoorverbindingen vanuit IC-station Sittard.
- Sittard is relatief klein stad, hemelsbreed 5 x 5 km² en niet te heuvelachtig. Dit biedt kansen voor de fiets en de e-bike.
- Versterken stationsomgeving Geleen-Lutterade i.k.v. versterking relatie Geleen-Centrum met Chemelot vv i.c.m. multimodale ontsluiting Chemelot Campus

Uitdagingen mobiliteit

- Leefbaarheid vs bereikbaarheid/doorstroming
- POVI: ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van sommige centra, met name buiten de binnensteden laat soms te wensen over
- MZL: Op korte afstanden (wat is kort?) heeft Zuid-Limburg een sterk DUS. Op middellange en lange afstanden verliest het DUS concurrentiekracht (wonen en werken) t.o.v. andere regio's in Nederland. Reistijd met auto is al goed, reistijd met OV kan beter.
- MZL: Basisvoorzieningen zijn grotendeels in de nabijheid en goed bereikbaar (te voet, fiets en met auto). Echter kan de bereikbaarheid naar het hoofdnetwerk (knooppunt) verbeterd worden.

Focus relaties gebiedsverkenning

BOVENREGIONAAL
Verbindingen Zuid-Limburg naar
Eindhoven/Randstad, Luik, Brussel, Aken/Keulen



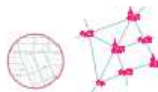
REGIONAAL
Verbindingen tussen grote steden: Maastricht,
Heerlen, Sittard/Geleen en Aken



RELATIE STAD-LAND
Verbinding tussen landelijk gebied en stad



LOKAAL
Binnen steden en kernen en tussen kernen



1.2 Vitaal platteland

1.2.1 Regionale opgave

We willen ons platteland aantrekkelijk en leefbaar houden

De regio heeft kent een aantal verstedelijkte kernen waar belangrijkste voorzieningen (winkels, scholen, cultuur) aanwezig zijn waar de kleinere kernen op aangewezen zijn. Ook deze regio moet rekening houden met een verdere afname van winkelaanbod in alle lagen van de detailhandelsstructuur.

Vernieuwende concepten (o.a. centrum Echt) zorgen ervoor dat kernen aantrekkelijk blijven en functie voor de omgeving of de regio behouden. De bovenregionale retailparken Gardenz en de Makado zoeken naar nieuwe aanvullende functies om op de langere termijn te overleven zonder concurrerend te worden

met de binnenstad van Sittard. Het meer landelijke deel van de regio is vooral aan de randen gelegen met omvangrijke landbouwgebieden en natuurgebieden zoals het Geleenbeekdal. Grote delen van Beekdaelen liggen in het nationale landschap Zuid-Limburg en met de Grensmaas heeft de regio aantrekkelijke gebieden die een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio. De stad-landzones De Graven, landgoederenzone Swentibold en het landelijke gebied van het Graetheide plateau blijven functioneren als uitloop- en recreatiegebied van Sittard-Geleen en omliggende kernen. De regio wil het potentieel van het landschap beter benutten door duurzame en passende vormen van (extensieve) recreatie te stimuleren, zoals bijvoorbeeld de kalksteengroeve in Koningsbosch, om daarmee een alternatief te bieden voor het heuvelland. Ook de landbouw is een sector die van oudsher belangrijk is voor dit gebied. De landbouw staat echter onder druk en de schaalvergroting zal in de komende jaren verder door zetten. Om de efficiency-slag te kunnen maken zal de landbouw met steeds groter materieel steeds grotere afstanden moeten af leggen. Het landbouwverkeer maakt met name gebruik van de Oost-West verbindingen. Vooral gedurende de oogsttijd staan verbindingen (verkeersveiligheid, doorstroming) dan onder druk. Daarnaast verbreedt de landbouw zich met functies als educatie en toerisme.

Indeling

Onderscheid tussen dorpen en verstedelijkte kernen waarbij we de indeling volgen conform Transformatievisie WM hanteren:

Dorpslinten met historische en landschappelijke kwaliteit:

- Berg aan de Maas, Catsop, Dieteren, Doenrade, Einighausen, Geverik, Graetheide, Groot Genhout, Guttecoven, Holtum, Kelmond, Klein Doenrade, Klein Genhout, Kleine Meers, Maasband, Maria Hoop, Meers, Nagelbeek-Hegge, Obbicht, Oirsbeek, Puth, Roosteren, Sint Joost, Schipperskerk, Sweikhuizen, Thull, Veldschuur, Windraak

Landelijke kern met aanwezigheid van voornaamste dagelijkse voorzieningen:

- Amstenrade, Born, Grevenbicht, Koningsbosch, Limbricht, Nieuwstadt, Munstergeleen, Schinnen, Spaubeek, Urmond

Stedelijke kern met historische centra met commerciële en maatschappelijke voorzieningen: Beek, Elsloo, Neerbeek, Stein, Echt, Susteren en Nuth

Huidige situatie

Wonen¹⁴:

- Dorpslint:
 - Ingebed in omliggende landschap
 - Geven de streek zijn identiteit
 - Uniek woonmilieu
- Landelijke kern
 - Beschikken over voornaamste dagelijkse voorzieningen
 - Dorps en landelijk karakter
- Verstedelijkte kern
 - Historische centra met commerciële en maatschappelijke voorzieningen

Centrum/ontmoeten:

- Centrum in een verstedelijkte kern: Beek, Elsloo, Neerbeek, Stein, Echt, Susteren en Nuth
- Boodschappencentrum in een landelijke kern: Amstenrade, Born, Grevenbicht, Dieteren, Limbricht, Nieuwstadt, Roosteren, Munstergeleen, Schinnen, Spaubeek, Urmond
- Buurtcentra: Koningsbosch, Oud-Geleen, Munstergeleen, Grevenbicht, Schinnen, Oirsbeek, Amstenrade, Spaubeek, Neerbeek

¹⁴ Transformatievisie Westelijke Mijnstreek

Ruimtelijke economie – perifere winkelgebieden¹⁵

- Gardenz wordt door bezoekers (inwoners en bezoekers) met een 7,8 gewaardeerd (Parkeren voor de deur: 8,6 – Stallingsmogelijkheden fiets: 7,1 – Bereikbaarheid per auto: 8,6 – Bereikbaarheid per OV: 5,2 – Bereikbaarheid per fiets: 8,0)
- Makado wordt door bezoekers (inwoners en bezoekers) met een 8,3 gewaardeerd (Parkeren voor de deur: 9,0 – Stallingsmogelijkheden voor de fiets: 8,0 – Bereikbaarheid per auto: 9,0 – Bereikbaarheid per OV: 7,7 – Bereikbaarheid per fiets: 8,6)

Keurmerk Cittaslow gemeente (Echt-Susteren):

- staat voor kwaliteit van leven;
- is een gemeenschap en biedt sociale cohesie
- handhaaft en ontwikkelt waardevolle landschappen en biodiversiteit
- stelt kwaliteit op prijs
- geeft d.m.v. haar kwaliteiten betekenis aan de verhouding tussen stad en land.

Onderwijs

- Basisonderwijs
- Middelbaar onderwijs (Groenewald, Connectcollege)
- MBO – Vista – Beek, Aviation Valley

Bewegen en gezondheid

- Circa 80% van de jongeren (12 t/m 16 jaar) voldoet niet aan de beweegnorm van 1 uur actief per dag¹⁶.
- Circa 55% van de volwassen inwoners voldoet niet aan de beweegnorm¹⁷ van wekelijks 2,5 uur matig intensief bewegen.

Veiligheid

- Jongeren (12 t/m 16 jaar) voelen zich onveilig op straat buiten eigen buurt (23%), op straat in eigen buurt (12%), op het station (12%), in het ov (11%)¹⁸

Landbouw

- Verdeling type landbouw in de regio: circa 70% akkerbouw, 20% melkvee, intensieve veehouderij beperkt.
- Vooral in oogsttijd piek belasting. Landbouwverkeer met name oost-west georiënteerd, maar ook deels noord-zuid.

Ontwikkelingen

- Het aantal inwoners neemt richting 2050 licht af (circa 5%), waarbij de afname in het landelijk gebied sterker is dan in de stad (Sittard-Geleen)¹⁹. Met ontwikkelingen rondom COVID-19 ontstaat er ook een ontwikkeling de andere kant op.
- Het aandeel ouderen neemt nog toe tot in ieder geval 2040. Het aandeel 65+ is hoger in het landelijk gebied dan t.o.v. de stad (Sittard-Geleen).
- Tot 2030 is er wel behoefte aan een toename van woningen a.g.v. verdunning gezingsamenstelling.
- Inbreiding en concentratie van voorzieningen.
- Ontwikkelingen landbouw: schaalvergroting bedrijven en daarbij ook langere afstanden tussen bedrijf en landbouwgronden, grotere landbouwvoertuigen. Ook komende jaren overgang naar duurzame, circulaire, vraaggerichte productie.
- Grensoverschrijdend landbouwverkeer beperkt.

¹⁵ Koopstromenonderzoek Limburg 2019

¹⁶ Gezondheidsmonitor jeugd 2019 – GGD Zuid-Limburg

¹⁷ Gezondheidsatlas GGD Zuid-Limburg

¹⁸ Gezondheidsmonitor jeugd 2019 – GGD Zuid-Limburg

¹⁹ CBS

- Nabijheid van voorzieningen is over het algemeen goed²⁰
- Het aantal zorgbehoefte mensen neemt toe. Deze doelgroep heeft grote behoefte aan verzorging in de thuissituatie met behulp van burens, familie en vrijwilligers²¹.

Ambitie

Wonen²²:

- Dorpslint:
 - Demografische krimp -> gevolg draagvlak voor voorzieningen neemt af
 - Voorzieningen – keuze voor kwaliteit voor nabijheid. (Maatschappelijke) voorzieningen in kleine kernen verdwijnen opdat capaciteit van voorzieningen in grotere nabijgelegen kern kan toenemen (kwalitatieve dienstverlening)
 - Om leefbaarheid en sociale cohesie te waarborgen is ruimte voor ontmoeten gewenst: Kleinschalige/ mobiele dienstverlening (boodschappenservice, krantenwinkel, mobiel zorgpunt, dorpscafé)
- Landelijke kern:
 - Meer ruimte voor kwalitatief en publiek toegankelijk groen.
 - Voorzienende functie t.o.v. omliggende kernen.
 - Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en deze clusteren (meer opportuniteit voor ontmoetingen)
- Verstedelijkte kern:
 - Poreuze stadsranden en landschapsvingers
 - Uitbouwen tot een sterkere voorzieningenknoop: opschalen maatschappelijke voorzieningen, versterken kernwinkelgebied
 - Publieke ruimte als aangename ontmoetingsplek

Wonen en leefomgeving²³

- Woongebied aantrekkelijk maken voor zowel kenniswerkers als arbeidskrachten en hun gezinnen.
- Woongebieden verbinden met onderwijs, zorg, werk en vrije tijd in hele gebied.
- Transformatie van de huidige woon- en leefomgeving noodzakelijk. Hierbij staat een gezonde en veilige woon-, en leefomgeving centraal.
- Realisatie van een woningvoorraad die kwalitatief en kwantitatief aansluit bij de vraag.
- Inspelen op minder inwoners, minder jonge mensen en verdubbeling van de bevolkingscategorie ouderen

Ontmoeten²⁴

- Behoud van (be)leefbare kernen.
- Bij keuzes maken in behoud/concentratie van voorzieningen is bereikbaarheid belangrijker dan aanwezigheid/nabijheid²⁵.
- Stimuleren burger- en vrijwilligersinitiatieven die zich inzetten om voorzieningen in kernen te behouden of op te zetten.
- Ambities voor het buitengebied Echt-Susteren²⁶:
 - De rust en ruimte in ons buitengebied behouden en waar mogelijk versterken.
 - Verdere versterking tegen gaan.
 - Vergroting van de contrasten tussen de aanwezige landschappen.
 - Komen tot een blauw-groene ecologische ladder (landschapselementen (groen en water) in een agrarisch cultuurlandschap).

²⁰ MZL

²¹ Bidboek Citta-slow Echt-Susteren

²² Transformatievisie Westelijke Mijnstreek

²³ Concept POVI 22 juni 2020

²⁴ Bidboek Citta-slow Echt-Susteren

²⁵ Transformatievisie Westelijke Mijnstreek

²⁶ Bidboek Citta-slow Echt-Susteren

- Behoud van een economisch gezonde, duurzame agrarische sector met het juiste bedrijf op de juiste plek.
- Ruimte bieden aan een breed georiënteerde plattelandseconomie.

Ruimtelijke economie²⁷

- Concentratie van verstedelijking gericht op behoud van een onderscheidend detailhandelsaanbod
- Concentratie en combinatie van maatschappelijke voorzieningen
- Grootschalige ontwikkelingen in winkels, kantoren en bedrijven zoveel mogelijk geclusterd in stedelijk gebied;
- Vermijden concurrentie perifere winkelgebieden Gardenz en Makado met stadscentrum Sittard.
-

1.2.2 Mobiliteitsopgaven

Mobiliteitswensen

Vanuit Transformatievisie Westelijke Mijnstreek:

- Een mobipunt in landelijke kernen waar deelauto's en -fietsen en hun elektrische equivalenten kunnen worden ontleend om de bereikbaarheid met omliggende kernen te garanderen, aangezien het reguliere OV-aanbod hier eerder beperkt is.

Mogelijke impact ontwikkelingen en ambities op mobiliteit

- (Meer) mobiliteit tussen steden en omliggende kernen en meer landelijke gebieden vanwege concentratie van voorzieningen in grotere kernen en steden (doelgroepen: recreatief, wekelijkse boodschappen, grotere aankopen, winkelen)

Kansen mobiliteit

- Benutten van de aanwezige spoorverbindingen met Sittard, Roermond, Heerlen en Maastricht (stations Beek-Elsloo, Echt, Susteren, Spaubeek, Schinnen en Nuth).
- MZL: OV en maatwerkvervoer elkaar laten verstreken.
- Regio beschikt over een groot fietsnetwerk.

Uitdagingen mobiliteit

- MZL: Mobiliteit betaalbaar houden

Focus relaties gebiedsverkenning

RELATIE STAD-LAND
Verbinding tussen landelijk gebied en stad



LOKAAL
Binnen steden en kernen en tussen kernen



²⁷ Ontwerp-structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg, winkels, kantoren, bedrijventerreinen, juni 2017

1.3 Sterke economische & concurrerende logistieke sector

Knooppunt 046 - We vergroten de bereikbaarheid van de Brightlands campussen en andere economische clusters en we behouden en versterken de hotspot Zuid-Limburg in de top 10 van Europese logistieke vestigingsplaatsen.

1.3.1 Regionale opgave

Met grote spelers als VDL NedCar, Maastricht Aachen Airport, Chemelot BrightlandsCampus en Industrial Parc, Businesspark Midden-Limburg en logistieke hotspots zoals de havens in Stein en Holtum is de Westelijke Mijnstreek een van de belangrijkste economische motoren van Limburg. Doorontwikkeling is essentieel voor deze bedrijven om vitaal te blijven. De regio ondersteunt deze doorontwikkeling waarbij een duurzame en impactvolle bijdrage aan werkgelegenheid, een veilige leefomgeving, innovatie, CO₂-reductie en toegevoegde waarde voor Limburg de inzet is. Chemelot geeft deze ontwikkeling concreet gestalte door een transformatie naar European Circular Hub (klimaatneutraal in 2050) en VDL NedCar werkt aan concrete plannen om een tweede klant aan te trekken.

Een robuuste (multimodale) bereikbaarheid en doorstroming is daarin randvoorwaarde. De regio voldoet aan die randvoorwaarde door een uitgebreid multimodaal infrastructuur netwerk (weg: A2, A73, A76, N276, N274, N297, A46 (Dui), N296, N294, water: Julianakanaal en havens Stein en Born, rail: spoor Maastricht/randstad en luchthaven: MAA). Mede hierdoor blijft de regio ook logistiek van nationaal belang en zal zich verder door ontwikkelen als een belangrijk knooppunt/corridor in het mainportnetwerk waarin Rotterdam de 'gateway to Europe' is. De logistieke sector zal zijn toegevoegde waarde verder vergroten door in te zetten op innovaties en op samenwerking tussen onderwijs/onderzoek, ondernemingen en overheid om te komen tot een systeem waarin nieuwe kennis wordt ontwikkeld en gedeeld. De regio is binnen Limburg een van de drie 'hotspots' waar de logistieke sector zich bij voorkeur kan door ontwikkelen.

Huidige situatie

- Economische clusters in de regio maken deel uit van mondiaal opererende ketens.
- Economische clusters in het gebied zijn belangrijk voor de werkgelegenheid (Brightland Campus Chemelot, Aviation Valley, VDL Nedcar) Werkgelegenheid ruim 62.500 banen²⁸. Sectoren industrie, groot- en detailhandel, MedTech en Hightech en dienstverlening. 5% sector vervoer en opslag.
- Capaciteit van terminaloverslag en -voorzieningen aanwezig. Multimodale aansluitingen (rail, buisleiding, water) en -verbindingen. Ruimte voor hoogwaardige voorzieningen (logistiek gerelateerde) bedrijventerreinen en uitbreidingscapaciteit.
- Specialisatie 046 – Chemie, automotive, bouw
- Goederenvervoercorridors ontwikkelen zich binnen drie handelingsperspectieven
 - Mainport Rotterdam as gateway to Europe
 - Sterk verbonden Mainportnetwerk
 - Sterke productie en distributieknooppunten in een grenzeloos netwerk

Brightlands Chemelot Campus (BCC)

- Een van de economisch motoren in de Westelijke Mijnstreek
- Dé plek voor onderzoek naar (bio)circulaire chemie als basis voor nieuwe materialen en chemische productieprocessen.
- Ambitie om één van de technologische hotspots te worden op het gebied van hoogwaardige materialen, chemie en celwetenschap.
- Samenbrengen van bedrijven, toegepast onderzoek en onderwijs op de campus.

²⁸ LISA 2017

VDL Nedcar

- Een van de economische motoren in de Westelijke Mijnstreek. Op dit moment circa 4.500 banen.
- Just in Time delivery – beperkte voorraad

Aviation Valley

- Regionale luchthaven van nationale betekenis
- MAA en omliggende bedrijventerreinen
- Provincie behartigt publieke taken
- Huidige bedrijvigheid (logistiek, maintenance, Med-tech en High-tech bedrijven) 5.000 arbeidsplaatsen.
- Luchthaven gespecialiseerd in afwikkeling voor specifieke cargo (E-commerce / HighTech / MedTech (2^e van NL), vakantiecharters en General Aviation (GA)

Modal shift:

- Doorlopende lijndienst via binnenvaart (haven Born)
- Doorlopende lijndienst via wegen (haven Born)
- Van weg en spoor naar buis en water (haven Stein)
- Groei terminals:
 - Optimalisatie Terminal Born (haven Born)
 - Groei haven Stein
 - Capaciteit luchtvaart voor specifieke cargo

Bedrijventerreinen

Bovenregionaal

- Businesspark Midden-Limburg
- De Berk 3
- De Loop West

Overschot aan bedrijventerreinen (geldt voor heel Zuid-Limburg)

Locaties:

- Kerensheide
- Businesspark Geleen
- Kampstraat Geleen
- Krawinkel
- Business Park Stein
- Schuttersstraat Beek
- Stationstraat-Zuid Beek
- Beeker Hoek
- AFCENT Schinnen
- Canisius / Breinder/ Nagelbeek Schinnen
- De Horsel Schinnen

Covid-19:

- Mede als gevolg van de coronacrisis wordt steeds meer via internet besteld. Warehouses / sharehouses worden daardoor steeds meer gemeengoed: op bereikbare locaties waar men ook bestelde pakketten kunnen ophalen.

Ontwikkelingen

- Limburgse economie ontwikkelt zich in hoog tempo tot een kennisintensieve economie. Naast nieuwe bedrijvigheid draagt dit ook bij aan versterking van de maakindustrie.
- Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen volgen elkaar in hoog tempo op, in de richting van een circulaire economie. Deze ontwikkelingen bieden tegelijkertijd kansen voor groei bedrijvigheid en innovaties van nieuwe sectoren.

- Versterking logistieke positie Nederland via het programma Goederenvervoercorridors Zuidoost (Rotterdam – Noord-Brabant – Limburg – Duitsland).
- Duurzame ontwikkeling:
- Clean Energy Hub cluster Holtum-Noord en Vonderen

Ambitie Chemelot Industrial Park (CIP)

- CIP in 2050 klimaat-neutrale chemiesite. Benodigd: voldoende beschikbaarheid van betaalbare en groene energiedragers. Anderzijds om de ontwikkeling van een integraal buisleidingennetwerk tussen kust en achterland
- Samen ruimte maken voor de meest veilige, meest duurzame en meest competitieve chemie- en materialsite in Europa. Criteria:
- Meest veilige site:
 - Wettelijke vereisten en hogere ambities: veiligheid in omgeving, veiligheid op de site, veilig transport
 - Borging van veiligheidsruimte voor ontwikkelingen masterplan
- Meest duurzame site:
 - Voldoen aan wettelijke vereisten voor: klimaat en energie, milieu en natuur. Reductie uitstoot broeikasgassen in 2030 met 59%, en minimaal 95% in 2050.
 - Efficiënt omgaan (milieu)ruimte en resources: ruimtegebruik, logistiek en mobiliteit
 - Leefbaarheid en gezondheid in de omgeving waarborgen
- Meest competitieve site:
 - Mogelijkheid hebben tot duurzaam (circulair en klimaatneutraal)
 - Een ondernemend en synergetisch cluster
 - Een concurrerend kostenniveau in verhouding tot geboden kwaliteit
- CIP als economische motor van de regio
- Realisatie circular hub met regionale proeftuin. Circulaire economie stelt daar eisen aan het ruimtegebruik voor de inzameling en opslag van materialen.
- Streven naar integrale samenwerking met overheidspartijen, bedrijven, kennisinstellingen en burgers
- Voor CIP is de transitie naar een circulaire site op basis van groene moleculen en CO2 neutraal energieverbruik essentieel.

Ambitie VDL Nedcar

- Uitbreiden fabrieksterrein voor het werven van nieuwe klanten (multicliëntstrategie)
- Duurzame ontwikkeling van de gebieden rondom de fabriek in samenwerking met aanpalende gemeenten en Provincie Limburg. Balans tussen economie, milieueffecten en leefbaarheid omliggende kernen.
- Groei van jaarlijkse productie van 200.000 auto's naar maximaal 400.000
- Fysieke uitbreiding naar 60ha., waarvan 25 ha. Nieuw bedrijventerrein.
- Verankeren automotivesector in Limburg.
- Verwachte positieve effecten voor de regio:
 - Uitbreiding van 6.500 naar ongeveer 10.000 medewerkers
 - Bestedingen van het toegenomen aantal werknemers
- De komst van nieuwe toeleveranciers en extra investeringen ten gevolge van de uitbreiding.

Ambitie MAA / Aviation Valley

- In 2025 is Aviation Valley uitgegroeid tot een bruisende economische locatie met een Euregionale topositie:
 - Logistic Excellence
 - Airport Village
 - Maintenance, Repair & Overhaul
- Onderscheidend en verbindend in innovatie, logistiek, luchtvaarttechniek, duurzaamheid en onderwijs
- Verwachting tussen de 600 en 1.800 nieuwe banen in de komende jaren
- Verbinding MAA met economische clusters in Limburg (TEFAF, kennisinstellingen, Greenport en Brightlandscampussen)

- Realiseren samenhang tussen bedrijventerrein Technoport Europe en de overige bedrijventerreinen
- Uitwerken integrale gebiedsvisie met richting voor ontwikkeling functies in het gebied Aviation Valley.
- Het aantal gehinderden mag ten opzichte van de huidige vergunde situatie in de toekomst niet toenemen
- Sturen op balans tussen economische kansen, veiligheid en belangen leefomgeving (milieu, gezondheid)
- 700.00 passagiers en 250.000 ton vracht (waarvan 50.00 truck)
- Integrale ontwikkeling A2-zone / Vliegveldweg

Ambitie Limburgse logistiek

- Vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem dat bijdraagt aan duurzame economische groei, waarover gebruikers tevreden zijn.
- Optimalisatie logistiek knooppunt 046 (Sittard-Geleen/Stein/Beek/Echt)
- Gebiedsgerichte en integrale ontwikkeling van knooppunten met een publiek-private samenwerking voor gerichte investeringen op de korte, middellange en lange termijn. Dit zorgt voor een versnelling van optimalisatie van het knooppunt en realisatie van meerdere doelen tegelijk.
- Blijven werken aan de concurrentiepositie in het internationale speelveld.
- Ontwikkeling in drie mogelijke scenario's
 - Physical Distribution Hub: groei logistieke sector
 - Advanced Logistics Region: toegevoegde waarde door kennis toevoeging. Vraagt om nieuwe samenwerkingsmodellen
 - Value Added Integrated Supply Chain Ecosystem: integratie met andere sectoren. Richt zich op krachtenbundeling.
- Keuze voor scenario sterk afhankelijk van economische, technologische en geopolitieke ontwikkelingen. Ontwikkeling van de scenario's worden gefaciliteerd. Derde scenario eest nastrevenwaardig (voor economie en regio)
- Verwachting groei en duurzame ontwikkeling van de economische industriële en logistieke clusters in Sittard-Geleen/Stein/Beek/Echt (VDL Nedcar, Chemelot Campus, industriepark, Holtum-Noord, Aviation Valley, Businesspark Midden-Limburg, de Berk, de Loop, het Vonderen)
- Ontwikkelkansen toekomstbeeld 2030:
 - Doorlopende lijndiensten Rotterdam – Antwerpen – Duitsland (vaarweg tussen Rotterdam en Antwerpen geschikt voor duurzame binnenvaart en 4-laags varen)
 - Veilige Goederenvervoercorridors (opstellen gezamenlijk gedragen visie veiligheid CIP)
 - Versterking van de economische clusters (strategische samenwerking (orgware) en ruimte voor economische groei (hardware).
 - Clean energy hubs voor energietransitie, circulariteit en schoon transport (Holtum Noord en Vonderen)
 - Kwaliteit van bereikbaarheid voor wonen en werken

Figuur 3.4 Drie scenario's voor de toekomst van de Limburgse logistiek



1.3.2 Mobiliteitsopgave

Impact ontwikkelingen en ambities op mobiliteit

Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Park:

- Groei van 5.000 banen tot 2030 (P2030). Van circa 12.600 ritten per etmaal nu naar circa 25.000 ritten per etmaal in 2030²⁹.
- Beperken automobilititeit (woon-werk) d.m.v. mobiliteitsmanagement -> reductie autoverkeer op site in 2030 van maximaal 10-20%.
- Door voorbereiding van circulaire grondstoffen op circulaire satelliet sites beperken we de groei van vrachtverkeer van en naar de site met circa 50% waardoor het aantal vrachtritten groeit van 2.000 ritten per etmaal nu naar 5.000 per etmaal in 2030.
- Daarbij wordt ingezet op multimodale ontsluiting om modal shift mogelijk te maken. De verwachte reductie vrachtwagentransport in 2030 bevindt zich tussen de 10 en 20%.
- Voorkomen van files (i.r.t. verkeersveiligheid) – kruising Urmonderbaan – Oude Postbaan

VDL Nedcar

- Beleidskeuze van het bedrijf (Just in time delivery) stelt eisen aan de doorstroming op het wegennet rondom de fabriek.

Aviation Valley

- In 2024 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht

Knooppunt 046

- PvA046: scenario PDH - vraag naar voldoende beschikbare ruimte (bedrijventerreinen) en optimale logistieke verbindingen (infrastructuur).
- PvA046: toename van goederenvervoer (2014 – 2040): WLO 7% (laag) en 23% (hoog).
- PvA046: vergroting van capaciteit voor weginfrastructuur is specifiek nodig op strategische locaties rondom economische clusters met nabijgelegen woonkernen.
- PvA046: verkenning integrale overslaglocaties

Kansen mobiliteit

- Samenwerking met VDL Nedcar op het gebied van duurzame automobilititeit en goederenvervoer?
- Verkenning naar ontlasting van piekmomenten door aanpassing van distributie en werknemerspatronen (mindware en software).

Uitdagingen mobiliteit

- Aviation Valley: Bereikbaarheid van de luchthaven voor passagiers kan beter.
- Aviation Valley: verbinding met OV heeft nieuwe impuls nodig
- Verduurzaming Aviation Valley
- Integrale ontwikkeling A2-zone / vliegveldweg, met nadruk op veiligheid en ontsluiting
- Aandacht voor balans tussen leefbaarheid en bedrijvigheid rondom economische en logistieke clusters

²⁹ Masterplan Chemelot 2030

Focus**BOVENREGIONAAL**

Verbindingen Zuid-Limburg naar
Eindhoven/Randstad, Luik, Brussel, Aken/Keulen

**REGIONAAL**

Verbindingen tussen grote steden: Maastricht,
Heerlen, Sittard/Geleen en Aken

**1.4 Grenzeloze vrijetijdseconomie****1.4.1 Regionale opgave**

Recreatie, sport, cultuur, toerisme en het landschap zijn belangrijke economische drijvers van onze provincie.

Grote delen van Beekdaelen liggen in het nationale landschap Zuid-Limburg en met de Grensmaas en het smalste stukje Nederland en daarmee heeft de regio aantrekkelijke gebieden die een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio. De stad-landzones De Graven, landgoederenzone Swentibold en het landelijke gebied van het Graetheide plateau blijven functioneren als uitloop- en recreatiegebied van Sittard-Geleen en omliggende kernen. De regio wil het potentieel van het landschap beter benutten door duurzame en passende vormen van (extensieve) recreatie te stimuleren en daarmee een alternatief te bieden voor het heuvelland.

Huidige situatieToerisme

- Westelijke Mijnstreek is een opkomende toeristisch-recreatieve regio met riviernatuur, (industriële) erfgoed en mooie dorpjes. Kan profiteren van de naamsbekendheid van Zuid-Limburg.
- Werkgelegenheid:
 - 8% van de banen in ZL in de toeristisch-recreatieve sector. Sittard-Geleen 4,6%.
- Attracties / evenementen:
 - Sport: Tom Dumoulin Bikepark, stadion Fortuna Sittard, Watersley Sport en Talentpark (NK MTB-parcours), De Haamen Beek, Adsteeg/Maasberg (wielrennen).
 - Leisurpark De Bandert met sportvelden/-hal, kartbaan All-in Echt, Valdeludo natuurspeeltuin en zwembad
 - Livar Experience Centre
 - Historische binnenstad Sittard
 - Bioscopen Foroxity Sittard en Service Bioscoop Echt
 - Schouwburg Sittard
 - Cultureel verleden bestaande uit kastelen, kloosters en kerken.
 - Evenementen, waaronder Oktoberfeest Sittard (250.000 bezoekers per jaar³⁰), Sint Joep en Sint Rosa. Heiligdomsvaart Susteren.
- Bezoekers³¹:
 - Met name rustzoekers komen naar Zuid-Limburg
 - Aantal gasten ZL 1.549.000 (NL) – 537.000 (buitenlands)
 - Aantal overnachtingen ZL 4.800.000 (NL) – 1.500.000 (buitenlands)
 - Op basis van de regionale economie is tevens de zakelijke toerist te vinden in het (kwalitatieve) hotelaanbod in de Westelijke Mijnstreek: hoge bezetting met name op doordeweekse dagen.

³⁰ Visie Vrijetijdseconomie Zuid-Limburg

³¹ Visie Vrijetijdseconomie Zuid-Limburg

Natuur en landschap³²

- Veelzijdig landschap – stad en land (groen en landelijk). Vanuit oorspronkelijk landschap een aantrekkelijk cultuurlandschap ontwikkeld.
- Landschap als motor van regionale sociale en economische ontwikkelingen.
- Drager van oplossingen voor grote opgaven:
 - Klimaatverandering
 - Verduurzaming voedselvoorziening
 - Gezond ouder worden
 - Energietransitie
- Bijdrage aantrekkelijk vestigingsklimaat: afwisseling tussen stad en landelijk gebied, waardevolle natuur en rijke cultuurhistorie.
- Landelijk gebied fungeert als “tuin” (recreatie, gezondheid, welzijn en landbouw) voor inwoners van omringende steden en dorpen.
- Geleenbeekdal en het dal van de Roode Beek aangewezen als ecologische verbindingzone en ecologische ontwikkelingszone.
- Landbouw bepaalt voor een groot deel het aanzien van het buitengebied. Agrarisch cultuurlandschap.
- Het landschap in het gebied rondom CIP is de overgang tussen Heuvelland en Maasvallei (onderdeel van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg) bestaat uit het Graetheideplateau en de stad-landzone de Graven.
- Een robuust landschappelijk groen-blauw raamwerk (landschapselementen (groen en water) in een agrarisch cultuurlandschap) zorgt hierbij voor samenhang tussen de verschillende deelzones waaronder de ecologische verbinding tussen het Limbrichterbos en het Maasdal.
- De stad-landzone en het Graetheide plateau vervullen een belangrijke rol in de landschappelijke en ecologische relaties tussen Maasvallei en Geleenbeekdal. Het is belangrijk om aanwezige natuurwaarden in goudgroene natuurzones (waaronder de Lexhy, het lint 't Hout t/m Annendaalse bos, batte natuurplein De Doort, kalkmoeras het IJzerenbos) en Natura2000-gebieden te respecteren.
- De randen van het stedelijk gebied zijn ontwikkeld tot een dynamische stad-landzone, die zorgt voor een goede overgang van stedelijk gebied naar het cultuurlandschap op het Graetheideplateau.
- Aanwezigheid Natura 2000 gebieden (Bunder- en Elslooërbos en Geleenbeekdal, Grensmaas, kloostercomplex Maria Hoop en Abdij Lilbosch)
- Gebied tussen MAA en kern Beek is een ecologische verbindingzone tussen Geleenbeekdal en Maasdal.

Algemene ontwikkelingen

- Relevante trends³³:
 - Beleving & betekenis (storytelling). Bezoek aan de regio moet je ráken
 - Verdwijnen traditionele doelgroepen (jongeren, ouderen, gezinnen) – Bezoekers zijn op zoek naar kwaliteit – veelheid aan niches / leefstijlen³⁴. Gasten uit Nederland, België en Duitsland.
 - Actieve buitenrecreatie (wandelen, fietsen, sporten, bootcamps) is populairder geworden. Voor ZL met name fietsen (wielrennen, mountainbiken, e-bikes, fietsvakanties).
 - Inwoners willen net zo goed genieten van Zuid-Limburg als haar bezoekers. Behoeft van inwoners bestaat naast behoefte van gasten.
 - Ontdek je eigen streek (musea, cultuurhistorische gebouwen, etc.)
- Covid-19:
 - Toename behoefte om in de eigen omgeving buiten te recreëren.
- Onderzoeken Landschapspark Swentibold
- Spooremplacement Susteren en omstreken (goud- en zilvergroene natuur)

³² Concept POVI 22 juli 2020

³³ Visie Vrijtijdseconomie Zuid-Limburg

³⁴ <https://leefstijlvinder.nl/>

Ambitie

Toerisme³⁵

- Limburg blijvend in top 3 van meest aantrekkelijke vrijetijdsregio's in NL
- In 2030 is Zuid-Limburg een toekomstbestendige bestemming, waarin:
 - Toerisme blijft bijdragen aan duurzame economische structuurversterking van de regio;
 - Kwalitatieve groei boven kwantitatieve groei gaat;
 - Landschappelijke en stedelijke kwaliteiten elkaar versterken;
 - De vrijetijdseconomie helpt om natuur en landschap te ontwikkelen;
 - Inwoners en gasten heel Zuid-Limburg kunnen beleven.
- In de ontwikkeling van de landschappelijke kwaliteiten van Zuid-Limburg wordt in de WM de beleving van landschappelijke kwaliteit voor toeristen, recreanten en eigen inwoners verder ontwikkeld.
- Aanspreken nieuwe doelgroepen WM:
 - Inzicht- en avontuurzoekers geïnteresseerd in authentieke, culturele ervaringen.
 - Bezinningstoerisme
 - Zakelijk toerisme.
 - (eu)regionale verblijfstoerist
 - Wandelaar en fietser
- Optimaliseren van de positieve effecten van toerisme WM:
 - Onontdekte parels en er is ruimte voor meer recreanten en toeristen om hiervan te genieten. De ligging tussen grote internationale fietsroutes en de natuurontwikkeling van het Rivierpark Maasvallei biedt kansen voor het verder ontwikkelen van (grensoverschrijdend) wandel- en fietstoerisme.
 - Het realiseren van een recreatief fietsroutenetwerk binnen de Westelijke Mijnstreek kan zorgen voor een spreiding van recreatieve drukte die momenteel wordt ervaren in het Heuvelland en Rivierpark Maasvallei.
 - Realisatie van een uniform wandelknooppuntennetwerk (Knopen Lopen) op schaal van Zuid-Limburg.
 - Het spreiden van recreatieve drukte kan bijdragen aan het stimuleren van de lokale economie die in deze tijden van Covid-19 en digitalisering het economisch zwaar hebben.
 - Het kwalitatief hotelaanbod is in de Westelijke Mijnstreek de laatste jaren enorm toegenomen. Het positioneren en infrastructureel verbeteren van de extensieve recreatie (wandelen en fietsen) draagt bij aan het positioneren van de Westelijke Mijnstreek als toeristische en recreatieve bestemming. Dit als onderdeel van Zuid-Limburg; dit gebaseerd op zijn eigen kwaliteit.
 - WM is centraal gelegen in de euregio en is hierdoor een goede uitvalsbasis.
- Duurzaam toerisme als voorwaarde en kans. Duurzaam vervoer van toeristen en recreanten is hierin van belang.
- Voor een florerende vrijetijdseconomie zijn de kwaliteit van landschap en natuur, aantrekkelijke steden en een goede bereikbaarheid van belang. Een stabiele balans is nodig:
 - Tussen beleving en bescherming van landschap en natuur
 - Tussen belangen van toeristen, recreanten en inwoners
 - Tussen uiteenlopende wensen van verschillende groepen recreanten
- Smalste stukje Nederland – grensoverschrijdend toerisme
- Realiseren aantrekkelijk kwalitatief hoogwaardig en grensoverschrijdend fietsnetwerk met een hoge belevingswaarde.

Landschap³⁶

- Kenmerkende kwaliteiten en afwisseling in Limburgse landschap behouden.
- Leidende principes:
 - Bevorderen complementariteit tussen platteland en stedelijke kernen
 - Benutten grensoverschrijdende kansen

³⁵ Visie Vrijetijdseconomie Zuid-Limburg

³⁶ Concept POVI 22 juli 2020

- Kwaliteitsimpulsen in landschap bieden kansen voor meer gezonde Limburgers.
- Versterken groenblauwe mantel van beekdalen, hellingen, droogdalen en stad-landzones. Beekdalen klimaat robuust inrichten.
- Verbinden landschap met vrijetijdseconomie.
- Accentueren en behouden van landschappelijke en cultuurhistorische relicten wordt nagestreefd.
- Bestaande landschapselementen behouden en versterken en waar nodig nieuwe toevoegen.
- Ruimte voor water is meer dan ooit nodig voor veilig woon- werkklimaat.
- Openbare ruimte meer en meer geschikt maken om regenwater af te voeren/op te vangen bij extreme situaties.
- De kwaliteiten van het huidige (historische) cultuurlandschap worden zoveel mogelijk behouden door duurzaam onderhoud en als basis genomen bij de versterking van het landschap.

1.4.2 Mobiliteitsopgave

Mobiliteitswensen

Vanuit visie Vrijetijdseconomie Zuid-Limburg

Kansen voor verbetering van de openbaarvervoerverbindingen met alle buitenlandse omliggende regio's en voor het koppelen van fietsroutes over de grens.

Ontwikkelingen mobiliteit

- Op bepaalde routes wordt overlast ervaren door grote groepen fietsers (wielrenners/toerfietsers) en de combinatie tussen wielrenners en overige recreatieve fietsers en voetgangers (o.a. Urmond, Stein)
- Funvervoer wordt steeds populairder.
- In Zuid-Limburg: toenemende mate van overlast door scooter verhuur.

Kansen mobiliteit

- Mobiliteit kan de vrijetijdseconomie versterken: fiets- en wandeltoerist maakt gebruik van het mobiliteitsnetwerk.
- Verschillende partijen zien veel in een grensoverschrijdend (België, Nederland, Duitsland, Luxemburg) fietsnetwerk (utilitair en/of recreatief) waarbij waar bij diverse lange afstand routes aan elkaar worden gekoppeld (Kolenroute met een fietsbrug over de Maas, Rondje Westelijke Mijnstreek, Beekdaalenroute, Leisure Lane, Kalkbaanroute en de Vennbahn)
- Het combineren van routestructuren met doorlopende ecologische, lijnvormige verbindingen is een belangrijk onderdeel van de groenblauwe structuren.
- Het realiseren van een recreatief fietsroutenetwerk binnen de WM (waaraan onontdekte parels) kan ook zorgen voor spreiding van toeristen uit het drukbezochte Heuvelland.
- Regio beschikt over een groot fietsnetwerk.

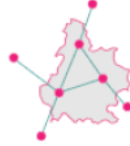
Uitdagingen mobiliteit

- Balans vinden tussen de verschillende groepen in het landelijk gebied die gebruik maken van dezelfde infrastructuur (wielrenners, wandelaar, e-bikers, fietsers).
- Doorstroming richting belangrijke toeristische trekpleisters.
- Robuustheid netwerk rondom evenementen
- Duurzaam fietsnetwerk en veilige verbindingen

Focus relaties gebiedsverkenning

REGIONAAL

Verbindingen tussen grote steden: Maastricht,
Heerlen, Sittard/Geleen en Aken



RELATIE STAD-LAND

Verbinding tussen landelijk gebied en stad



2 Toekomstbeelden Mobiliteit Westelijke Mijnstreek 2040

2.1 Makkelijk duurzaam en gezond reizen

In 2040 weet de reiziger de weg in het multimodale mobiliteitssysteem. Hij/zij reist slim, schoon, gezond en veilig en wordt daarbij geholpen met vertrouwde digitale services. Ook ouderen hebben ruime ervaring met digitalisering. De digitale services zijn ontwikkeld door de gezamenlijke vervoersaanbieders met hulp van de overheid. In 2020 was deze service een app op je smartphone die je een advies gaf over de slimste manier van reizen. De eerste versies hielden daarbij rekening met afspraken in je agenda, betrouwbare aansluitingen en reistijden. In latere versies kwamen daar steeds meer functies bij waarbij rekening gehouden werd met een gezonde hoeveelheid dagelijkse beweging, het minimaliseren van CO₂ uitstoot en geluidsproductie in rustige gebieden, en bij je portemonnee passende reiskosten. Later kwam daar nog bij dat je ook locaties van je afspraken met anderen door de app kon laten bepalen. De app berekent op basis van de herkomst van alle deelnemers aan de bijeenkomst wat de efficiëntste, qua reizen meest duurzame locatie is waardoor het aantal reiskilometer en CO₂-uitstoot van de groep afnam én dat de reistijd meer gelijkelijk over de deelnemers werd verdeeld. Het succes van deze digitale services heeft mede tot stand kunnen komen door de ontwikkeling van gecombineerde overstaplocaties (mobiliteitshubs) en vergader- en werkfaciliteiten. Diverse bedrijven hebben daartoe delen van hun kantoor beschikbaar gesteld die ze na de Coronacrisis niet meer nodig hadden omdat er structureel veel meer thuis gewerkt wordt.

Ook het reizen met het openbaar vervoer is veel makkelijker geworden. Je checkt in en uit met de app op je mobiele telefoon en de app registreert vertrouwelijk welke vervoermiddelen en diensten je tijdens je reis benut. Bijvoorbeeld naast de treinreis of busrit ook de OV-fiets die je hebt gebruikt voor de laatste kilometer en de koffie die je op het perron hebt besteld voor onderweg. De app berekent vooraf jouw optimale ketenverplaatsing en informeert je over de kosten. De prijzen fluctueren afhankelijk van de drukte en het tijdstip van de dag. Je kunt in de app zien wanneer het goedkoper is om te reizen.

Al deze ontwikkelingen bij elkaar hebben een reductie van het zakelijk personenverkeer van 40% ten opzichte van 2019 tot gevolg gehad en een vergelijkbare afname van de CO₂ emissies als gevolg van de mobiliteit.

2.2 Mobiliteit in het landelijk gebied

Voor de inwoners van kleine kernen en in het landelijk gebied is een fijnmazig en adaptief collectief maatwerksysteem ontwikkeld, aangevuld met mobiliteitshubs in de dorpen. Uitgangspunt van dit systeem is dat betrouwbaarheid en beschikbaarheid voor iedereen belangrijker is dan snelheid. Hiertoe hebben alle vervoersdiensten zoals de OV-vervoerder, Omnibuzz, buurtbus, vrijwilligersorganisaties zoals de wensbus, de handen in een geslagen en een gezamenlijke dienst ontwikkeld voor iedereen die vanuit deze gebieden wil reizen. Door deze samenwerking konden veel meer vervoersdiensten worden aangeboden met eenzelfde budget. Zeiden in 2020 wethouders nog dat ze vaak vrijwel lege busjes zagen rijden. Nu is dat niet meer het geval vanwege het beter benutten van het reeds beschikbare vervoer waar dat mogelijk was én de digitalisering heeft een belangrijke rol gespeeld in het beter koppelen van vraag en aanbod van vervoer.

Ook de fiets en E-bike hebben het landelijk gebied veroverd. Enerzijds door kwalitatieve verbeteringen in het fietsnetwerk met aandacht voor veiligheid en comfort, aan de andere kant doordat de gemeentes zich hebben ingespannen om voorzieningen op fietsafstand bereikbaar te houden en schaalvergroting af te remmen. Waar dat mogelijk was zijn de voorzieningen, ontmoetingscentra en mobiliteitshubs in dorpen gecombineerd. Zo zijn in verschillende kernen de parkeerplaatsen bij winkelcentra (deels) vervangen door een bushalte met goede, overdekte fietsenstallingen. Ook het omgekeerde is gebeurd: voorzieningen zijn geclusterd rond trein- en busstations.

Door deze maatregelen ligt het fietsgebruik in de Westelijke Mijnstreek anno 2040 op hetzelfde niveau als in de rest van Nederland. Daarmee heeft de regio een knappe inhaalslag gemaakt.

2.3 Leren anders te reizen

Deze veranderingen gingen natuurlijk niet van zelf. De regio heeft met informatie- en educatieprogramma's de inwoners en bedrijven in de regio gestimuleerd om mee te doen omdat et aanleggen van meer infrastructuur de regio meer kwaad dan goed zou doen. Vooral jongeren werden enthousiast over dit programma omdat zij als geen ander beseften dat de klimaatverandering wel eens hun leven zou kunnen gaan bepalen als er niet snel een andere weg werd ingeslagen. Kinderen wordt al vroeg op de basisschool geleerd hoe je je op een gezonde en veilige manier kunt verplaatsen en wat de effecten zijn van bepaalde vormen van mobiliteit op het klimaat en de gezondheid zijn. Dit sluit aan bij verschillende programma's die nu al op school worden gehouden (De Gezonde School – waarbij de school niet alleen zorgt voor educatie, maar ook voor gezond eten op school in de pauzes). Door deze lesprogramma's zijn jongeren hun ouders gaan stimuleren om zich gezonder/duurzamer te verplaatsen. Inmiddels worden in een straal van 250 meter rondom de basisscholen geen parkeerplaatsen meer gerealiseerd en zijn schoolzones gebieden waar alleen wordt gelopen en gefietst de standaard in de hele regio. In woonwijken zijn aantrekkelijke looproutes naar de basisscholen (en andere voorzieningen) ingericht. Dit alles heeft de veiligheid op school routes enorm verhoogd en heeft bijgedragen aan gezonder verplaatsingsgedrag. In verschillende buurten halen ouders om beurten een aantal kinderen op en wandelen samen gezellig naar school.

2.4 Deelmobiliteit

De fossiele brandstofauto als gouden koe is inmiddels als statussymbool wel geslacht. Elektrisch rijden heeft dit beeld deels overgenomen. Bij VDL-Nedcar worden al meer dan tien jaar alleen nog elektrische auto's geassembleerd die grotendeels uit gerecyclede materialen zijn opgebouwd en voor het merendeel voor deelmobiliteit worden gebruikt. VDL is in de regio (en daar om heen) zelf aanbieder van deelmobiliteit geworden. Aanvankelijk voor eigen personeel in het kader van de werkgeversaanpak, vervolgens is deze succesvolle dienst regio breed doorontwikkeld.

Bij alle stations en mobiliteitshubs zijn tegenwoordig deelfietsen en -auto's beschikbaar die je met behulp van de app of je bankpas kunt lenen. De gebruikskosten voor de fietsen zijn heel laag en nemen af naar mate je meer kilometers fietst in een maand. Op die manier wordt het fietsgebruik gestimuleerd en is fietsen toch een optie geworden op plekken waar je je eigen fiets niet bij de hand hebt. Ook door toeristen wordt hier veelvuldig gebruik van gemaakt. Er is keuze uit gewone en elektrische fietsen die goed worden onderhouden door een samenwerkingsverband van regionale fietsmakers.

2.5 Goederenvervoer

Bij het goederenvervoer domineert het slim toepassen van de multimodale transportmogelijkheden. De samenwerking in de logistieke sector is enorm toegenomen doordat begin jaren '20 gestart is met een Smart Logistics Platform. CIP was hiervan de grote initiator die in het kader van de ontwikkeling van hun Circular Hub zocht naar de beste mogelijkheden om het transport van hun grondstoffen op een duurzame, CO2-neutrale manier te organiseren. Het platform is een gecombineerd systeem dat bestaat uit een digitaal en een fysiek netwerk waarin vraag en aanbod van goederenvervoer slim worden gekoppeld. In het digitale netwerk worden data gedeeld en in het fysieke netwerk wordt het aanbod via de verschillende modaliteiten slim gecombineerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een aantal speciaal ingerichte Cargohubs.

Ook in de stadslogistiek is een omslag gemaakt en wordt er meer en meer met de transportfiets binnen de stad bezorgd. Landelijke regelgeving heeft ertoe geleid dat e-commerce-bedrijven niet meer mogen aanbieden dagelijks aan huis te leveren. In elk postcode gebied mogen slechts 2 keer per week pakketten aan huis worden afgeleverd. Wie zijn pakket sneller wil hebben dient het af te halen bij een distributiepunt dat op fietsafstand bereikbaar is. Daarbij is het afleveren van een pakket op een afhaalpunt nu goedkoper voor een consument en wordt de bezorger daar niet minder voor betaald. Veelal liggen die distributiepunten bij de mobiliteitshubs in de wijken en dorpen. De bezorgdiensten zijn inmiddels volledig geëlektrificeerd en rijden slim door de woongebieden heen. Daardoor is het veiliger en leefbaarder. Zo rijden ze bijvoorbeeld niet in de buurt van basisscholen en basisschoolroutes rond de begin- en eindtijden van de lessen.

2.6 Leefstraten en geïntegreerde mobiliteitsconcepten

De openbare ruimte is als gevolg van de mobiliteitstransitie ook veranderd. In vergelijking met 2020 is er nu in de stedelijke gebieden veel meer ruimte voor de voetganger en fietser. In veel straten is de auto slechts te gast en zijn de openbare parkeermogelijkheden beperkt. Aan de randen van wijken en dorpen daarentegen is meer parkeerruimte ontstaan op handige plekken, aansluitend op wandel- en fietsroutes. Bij veel van deze parkeerplaatsen zijn deelauto's en -fietsen beschikbaar.

Ook door het deelgebruik is er minder ruimte nodig voor automobilititeit in de openbare ruimte. De in 2020 bekende elektrische laadpalen zijn verdwenen en zijn vervangen door inductielaadplekken. De vrijgekomen ruimte kan benut worden voor het veiliger en aantrekkelijker maken van fietsroutes en voetpaden en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit maakt dat inwoners steeds meer in hun eigen omgeving recreëren. Deze aanpassingen in de openbare ruimte hebben de leefbaarheid verhoogd en ervoor gezorgd dat de openbare ruimte vaker een ruimte is om te bewegen en elkaar te ontmoeten. In veel straten is daardoor de sociale cohesie verbeterd en het welzijn van burgers gestegen.

In de vastgoedontwikkelingen in de stedelijke en landelijke gebieden worden mobiliteitsopties geïntegreerd in nieuwe concepten. Zo is het aanbod van deelvoertuigen een standaardonderdeel van het wooncomfort van de appartementen en kantoorgebouwen die na 2020 zijn gebouwd. Dit bespaart ruimte voor stalling, terwijl beschikbaarheid en parkeerruimte toch zijn gegarandeerd. Ook in de nieuwe werkgebieden zijn deelvoertuigen in 2030 de standaard. Daarbij is sprake van een gevarieerd aanbod dat vanuit het bedrijvenparkmanagement wordt georganiseerd. Zo hebben de bedrijven er zelf geen omkijken naar. Ook in kleinere kernen zijn de mobiliteitsdiensten beschikbaar waarmee bewoners zich met één van de vormen van gedeelde mobiliteit (regiotaxi, deelauto, deelfiets of-step) kunnen verplaatsen naar de dichtstbijzijnde mobiliteitshub.

3 Enquête reisgedrag inwoners Westelijke Mijnstreek

Als onderdeel van de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek is een enquête uitgevoerd onder inwoners van de gemeenten in de Westelijke Mijnstreek. Het doel van de enquête is vierledig:

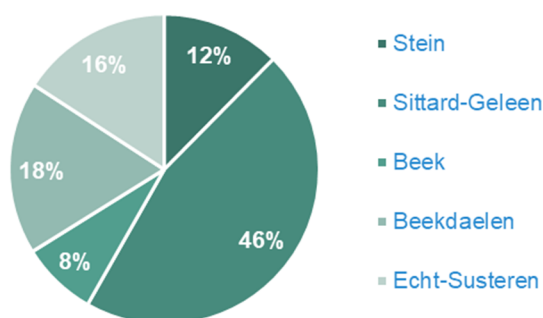
- het verkrijgen van inzicht in het huidige mobiliteitsgedrag van de inwoners;
- het verkrijgen van inzicht over het bewustzijn, mogelijkheden en de motivatie van inwoners om duurzamer en gezonder te reizen;
- het toetsen van mogelijke oplossingsrichtingen en kansen;
- het verzamelen van informatie zodat een vervolgaanpak voor bewustwordings- en gedragscampagnes op maat voor inwoners van de regio kan worden uitgewerkt.

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten en conclusies weergegeven. Een overzicht van alle (cijfermatige) resultaten zijn in het bezit van de leden van de werkgroep Westelijke Mijnstreek.

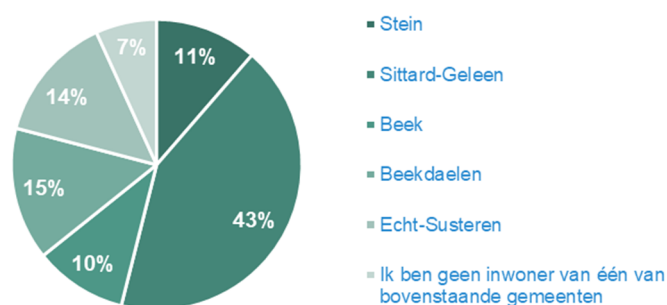
3.1 Demografie respondenten

In totaal hebben 764 inwoners de enquête volledig ingevuld, waarvan iets meer mannen dan vrouwen. De helft van de respondenten was tussen de 45 en 65 jaar oud en ruim 60% heeft een HBO-opleiding of hoger behaald. Deze zwaartepunten in leeftijd en opleidingsniveau kunnen de resultaten hebben beïnvloed. Het overgrote deel van de respondenten is werkzaam of met pensioen. De verdeling van respondenten per gemeente komt grotendeels overeen met de verdeling in inwoners per gemeente volgens het CBS 2021.

Inwoners per gemeente
(CBS - 2021)



Verdeling deelnemers enquête



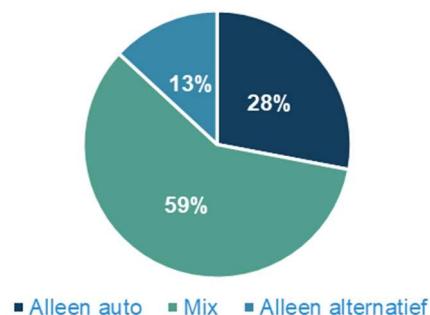
3.2 Vervoersvoorkeur: hoe reizen mensen nu?

Allereerst hebben wij gevraagd welke vervoermiddelen men het vaakst gebruikt voor een aantal reisdoeleinden (werk, kinderen naar school brengen, dagelijkse voorzieningen, recreatie en bezoek aan vrienden of familie). Dit betekent niet dat zij nooit andere vervoermiddelen gebruiken, maar wel welk vervoermiddel hun voorkeur heeft. De fossiele brandstofauto wordt voor vrijwel alle gevraagde doeleinden het vaakst gebruikt. Wel valt op dat het gebruik van de (gewone) fiets ook vaak voorkomt. Daarnaast zegt 21,7% van de respondenten dat de coronacrisis behoorlijk of heel veel invloed heeft gehad op hun gebruik van vervoermiddelen. Wat opvalt is dat meer dan 40% van de respondenten aangeeft de auto te gebruiken bij een hoofdbezigheid (werk) tussen de vijf en tien kilometer afstand vanaf huis.

Op basis van de gegeven antwoorden zijn de respondenten verdeeld in drie categorieën:

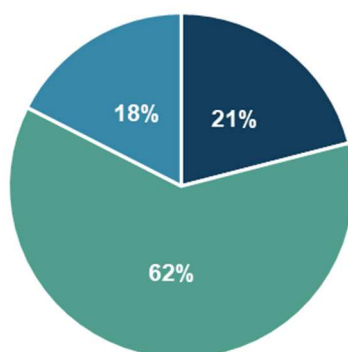
1. mensen die alleen een voorkeur hebben voor de auto;
2. mensen die een voorkeur hebben voor een mix van auto met andere modaliteiten;
3. mensen die alleen een voorkeur hebben voor alternatieve/duurzame modaliteiten. In deze laatste groep valt ook scootergebruik, maar slechts een handjevol respondenten gaven aan deze modaliteit te gebruiken. Uit de overige analyses blijkt dat vervoersvoorkeur onder andere samenhangt met leeftijd, woongebied en afgelegde afstanden.

Voorkeur modaliteiten



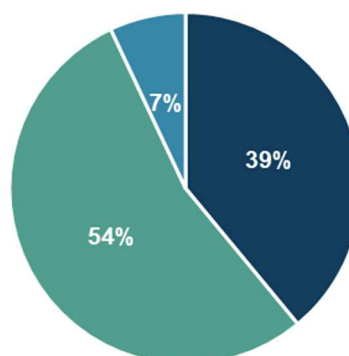
Er zijn verschillen in de voorkeursmodaliteiten tussen het meer stedelijke gebied (stad³⁷, stedelijke³⁸ of landelijke³⁹ kern) en kleinere woonkernen en buitengebied.

In de stad



■ Alleen auto ■ Mix ■ Alleen alternatief

In een dorpslint of overig



■ Alleen auto ■ Mix ■ Alleen alternatief

3.3 Kennen, kunnen en willen

Om te peilen waar mensen staan op het gebied van bewustwording (kennis), mogelijkheden (kunnen), motivatie (willen) zijn een twintigtal stellingen voorgelegd. Deze stellingen zijn ook gebruikt om inzicht te krijgen in welke oplossingsrichtingen uit de gebiedsverkenning WM kansrijk zijn.

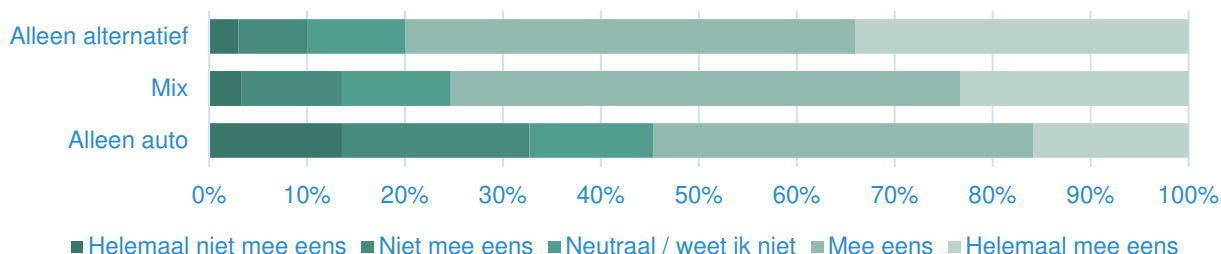
Hoe groter de voorkeur voor de auto, hoe minder men zich bewust is van het vervoermiddel dat men kiest en weet wat de alternatieven zijn om zonder auto op hun bestemming te komen.

³⁷ Stad: Sittard of Geleen

³⁸ Stedelijke kern: Beek, Elsloo, Neerbeek, Stein, Echt, Susteren of Nuth

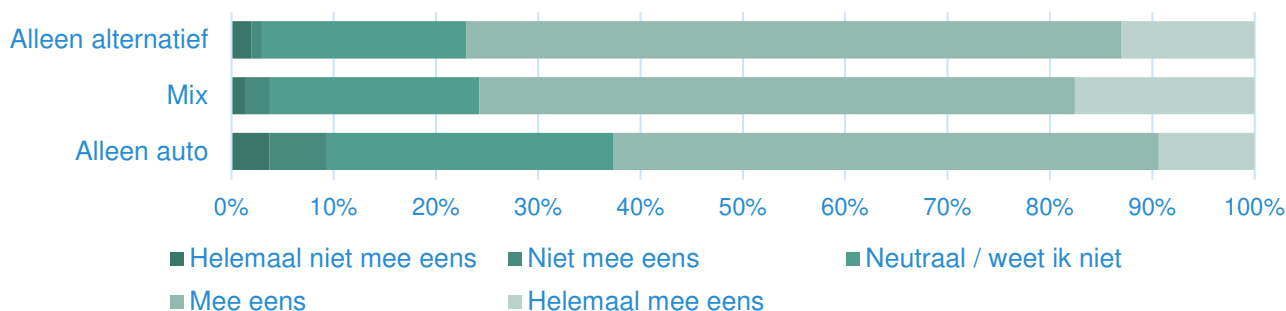
³⁹ Landelijke kern: Amstenrade, Born, Grevenbicht, Koningsbosch, Limbricht, Nieuwstadt, Munstergeleen, Schinnen, Spaubeek

“Ik kies bewust welk vervoermiddel ik gebruik om op mijn bestemming te komen.”

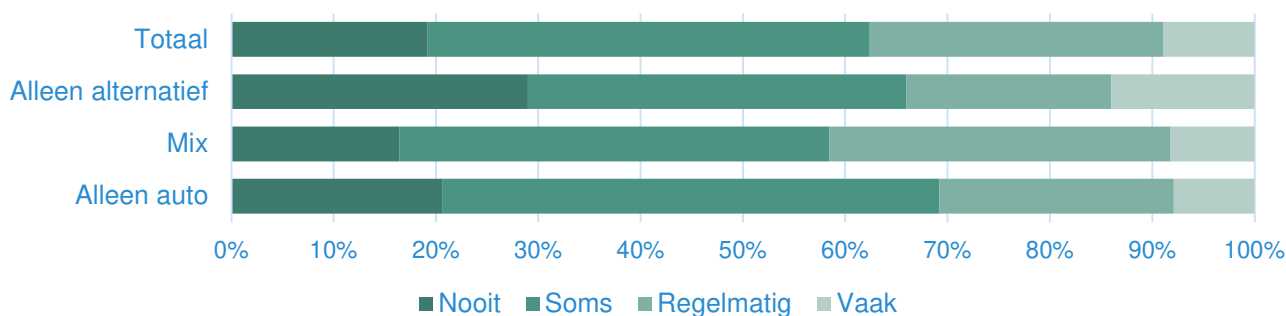


Daarnaast valt op dat het overgrote deel van de respondenten aangeeft te proberen duurzaam en gezond te leven, ongeacht vervoersvoorkeur. Dit komt echter niet overeen met de antwoorden op de vraag “Denkt u weleens na over hoe u gezonder of duurzamer kunt reizen?”. Mogelijk zijn mensen minder bewust bezig met duurzaamheid en gezondheid dan ze zelf denken. Of scharen ze reisgedrag niet onder de mogelijkheden om duurzaam en/of gezond bezig te zijn. Of duurzaam reizen vergt nog (te) veel obstakels om in het dagelijkse gebruik toe te passen.

“Ik probeer duurzaam en gezond te leven.”

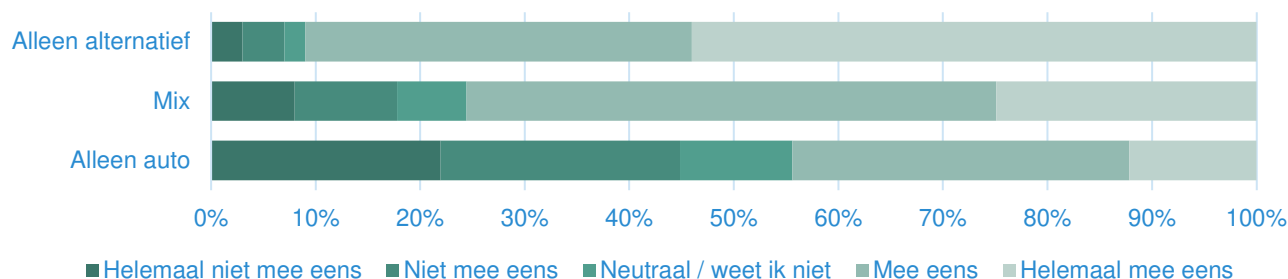


Denkt u weleens na over hoe u gezonder of duurzamer kunt reizen?



Wat betreft de mogelijkheden voor gezonde/duurzame alternatieven (kunnen), hangt een grotere voorkeur voor de auto samen met een negatievere mening over de kosten van het openbaar vervoer en de tijd die het kost om met het openbaar vervoer te reizen. Ook geven mensen die alleen een voorkeur voor de auto hebben veel vaker aan dat zij het (helemaal) niet eens zijn met de stelling “Het openbaar vervoer bij mij in de buurt is prima geregeld”. De vraag is echter of dit daadwerkelijk zo is, of dat er sprake is van een gebrek aan ervaring met en kennis over het openbaar vervoer. De kosten van elektrische auto’s lijken met name voor de groep met een voorkeur voor alleen auto te hoog.

“Ook zonder auto weet ik hoe ik op mijn bestemmingen (zoals werk of voorzieningen) kan komen.”



Qua motivatie en oplossingen is het duidelijk dat het gros van alle groepen vaker zou willen fietsen. Daarnaast staan mensen met een voorkeur voor alleen alternatieven positiever tegenover deelmobiliteit dan de andere groepen. Ook geeft 41% - 51% aan het niet erg te vinden om minder te reizen, als dat beter is voor het milieu. Er is vooral aandacht nodig voor goede en directe fietsroutes, en in mindere mate voor de kwaliteit van de fietspaden. Eventueel zouden meer of snellere busverbindingen een stimulans kunnen zijn om vaker met de bus te reizen.

3.4 Drijfveren duurzame en gezonde mobiliteit

Wat betreft de redenen en benodigdheden om duurzamer en/of gezonder te reizen, lijkt vervoersvoorkeur weinig uit te maken. Gezondheid, milieu en lagere kosten zijn de belangrijkste redenen. Korte loop- of fietsafstanden zijn ook belangrijk voor de groep die een voorkeur voor alleen alternatieven heeft, wat impliceert dat reisafstand (ook) te maken heeft met vervoersvoorkeur. 15% van de groep met een voorkeur voor alleen auto zou nooit overwegen om van een ander vervoermiddel gebruik te maken.

3.5 Nodig om duurzamer en gezonder te reizen

Om gezonder en/of duurzamer te reizen, hebben mensen vooral behoefte aan lagere kosten voor het openbaar vervoer, goede/snelle ov-verbindingen en goede/veilige fietspaden. Voor het openbaar vervoer is ook hier de vraag of dat feitelijk uitmaakt, of met name perceptie en ervaring is. Voor de groep met een voorkeur voor alleen auto is een goede thuiswerkplek belangrijker dan goede/veilige fietspaden. Daarnaast zijn voor deze groep laadpalen voor elektrische auto's van belang.

3.6 Demografie en vervoersvoorkeur

Jonge mensen (jonger van 30 jaar) gebruiken vaker de fiets of alleen alternatieven dan andere leeftijdsgroepen. Mensen tussen de 30 en 55 jaar oud gebruiken vooral de auto en mensen van 55+ gebruiken vaker de e-bike dan andere leeftijdsgroepen. Ook de groep van 65 jaar en ouder geeft vaak de voorkeur aan alleen auto, mogelijke door lichamelijke beperkingen. Het is daarom belangrijk om het duurzame/gezonde reisgedrag onder jongeren te behouden, de middelste leeftijdscategorieën te stimuleren om duurzamer/gezonder te reizen en de ouderen te ondersteunen om vervoersarmoede te voorkomen. Het aandeel mensen dat regelmatig nadenkt over gezonder/duurzamer reizen is het grootst in de leeftijdscategorie 45 – 55 jaar en onder mensen die een voorkeur voor een mix aan modaliteiten hebben. Ook dit is een kans om op in te springen.

Wat mensen nodig hebben om duurzamer of gezonder te reizen, verschilt ook per leeftijdscategorie. Voor jongeren zijn de kosten, flexibiliteit en goede/snelle ov-verbindingen van groot belang. Voor alle groepen onder de 65 jaar (ruwweg de werkende populatie) zijn reistijd, een goede thuiswerkplek en een vergoeding voor een fiets of e-bike vanuit de werkgever belangrijk. De mensen van 55 jaar en ouder hechten waarde aan geen parkeerproblemen, goede/snelle ov-verbindingen en goede/veilige fiets- en looppaden.

3.7 Conclusie

Autogebruik in de Westelijke Mijnstreek is hoog: 28% van de deelnemers aan deze enquête heeft altijd een voorkeur voor de auto, ongeacht reisbestemming. Ongeveer 40% van de mensen met een hoofdbezigheid (werk) op 5 – 10 kilometer reisafstand prefereert de auto voor deze reizen. Ook zien wij een contrast tussen hoe gezond en duurzaam men probeert te leven, en hoe gezond en duurzaam men reist. Dit kan verschillende oorzaken hebben, zoals kennis en bewustzijn van alternatieven en de perceptie of ervaring van de tijd en kosten die met die alternatieven gemoeid zijn. Gelukkig is een grote groep reizigers (62%) ook gewend om regelmatig andere modaliteiten te gebruiken, met name de fiets. Daarnaast hangt vervoervoorkeur samen met leeftijd, woongebied en afgelegde afstanden.

Wat moet er gebeuren?

Het is belangrijk om jongeren en studenten op de fiets en in het ov te houden en dit te stimuleren, nog voordat zij beschikking hebben over een auto. De middelste leeftijdsgroepen, die veelal een mix aan modaliteiten gebruiken en het ontvankelijkst lijken voor verandering, kunnen gestimuleerd worden tot andere vervoerskeuzes. De oudste leeftijdsgroepen moeten met name ondersteund worden, om vervoersarmoede te voorkomen.

Om inwoners van de Westelijke Mijnstreek gezonder en duurzamer te laten reizen, is een integrale aanpak noodzakelijk. Als eerste stappen is vanuit de provincie en de gemeenten het volgende nodig:

- Communiceren: inzetten op redenen om gezonder/duurzamer te reizen (gezondheid, milieu, lagere kosten en korte afstanden) en gedragscampagnes
- Faciliteren: goede/veilige fietspaden, goede/snelle ov-verbindingen, genoeg laadpalen, eventueel lagere kosten ov (of men laten ervaren dat ov niet zo veel kost als ze dachten)

In de Westelijke Mijnstreek is met name een grote kans op het gebied van fiets, maar ook ov verdient de nodige aandacht.

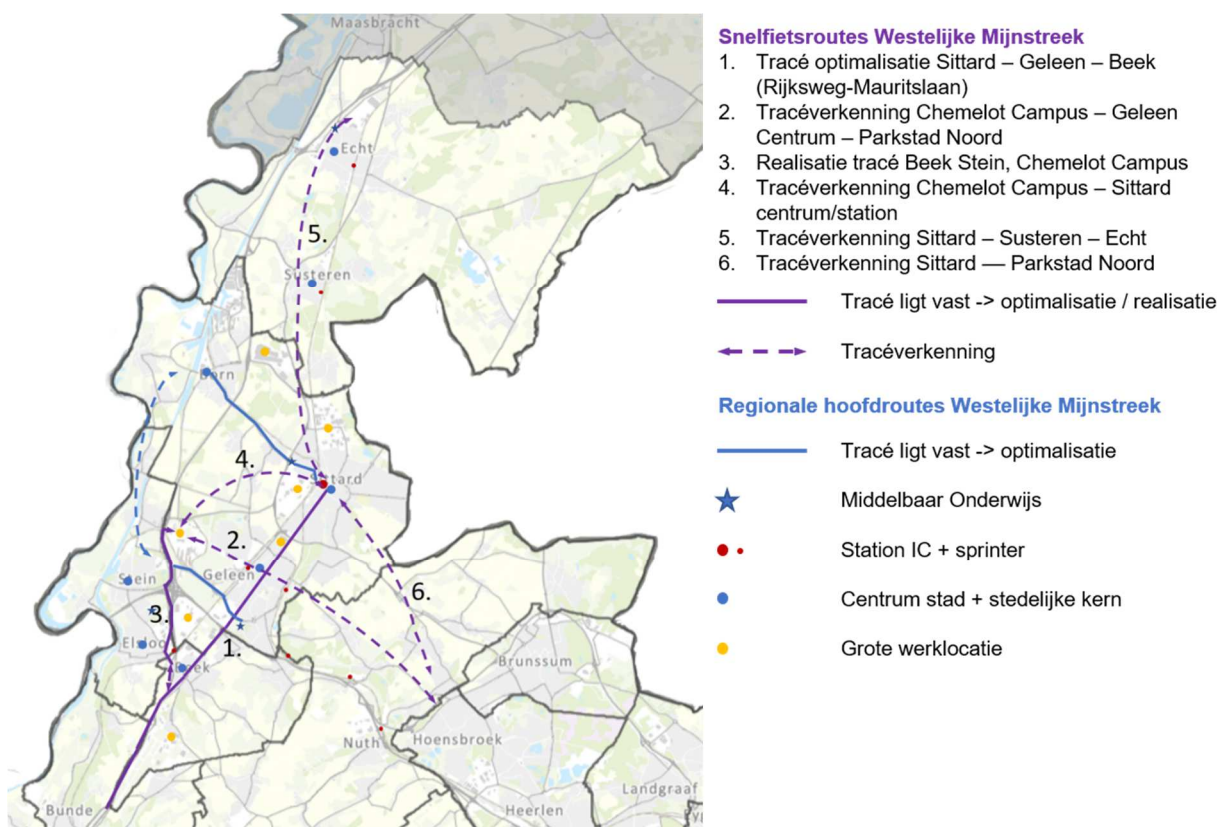
Daarnaast bestaat een grote rol voor werkgevers, waaronder ook de gemeenten, en onderwijsinstellingen. Zo kunnen zowel de scholieren/studenten als de werkenden ondersteund worden, bijvoorbeeld door pilots met ov en e-bikes en het faciliteren van goede thuiswerkplekken.

Door inwoners vanuit verschillende hoeken te benaderen, worden zij bewuster van hun reisgedrag (kennen), krijgen zij de mogelijkheden om gezonder en duurzamer te reizen (kunnen) en raken zij gemotiveerd om daadwerkelijk hun reisgedrag aan te passen (willen).

4 Fietsnetwerk

De afgelopen jaren hebben gemeenten en provincie werk gemaakt van het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het stimuleren van het fietsgebruik. Uit het uitgevoerde onderzoek naar het huidige en toekomstige reisgedrag van inwoners van de regio blijkt dat de fiets in de Westelijke Mijnstreek richting 2040 een grote potentie heeft. Enerzijds omdat inwoners hebben aangegeven fietsen als duurzame en gezonde mobiliteitsmogelijkheid te zijn. Anderzijds omdat er op dit moment nog veel korte afstanden (tot 10 km) met de auto worden gemaakt.

De reeds ingezette aanpak van de fietsinfrastructuur wordt voortgezet om het aandeel fietsverplaatsingen in de regio te vergroten. Te beginnen met het opwaarderen en realiseren van een netwerk van snelfietsroutes. De fietsroutes met als bestemming Brightlands Chemelot Campus reiken tot aan grenzen van de site (gates). Vanuit het oogpunt van externe veiligheid en beveiliging van de site is de route op het CIP geen openbare fietsroute en daarmee alleen bestemd voor medewerkers.



Onveilige situaties voor fietsers en een infrastructuur die de auto als centraal uitgangspunt hanteert is in 2040 niet meer de maat. In plaats daarvan hebben fietsers een duidelijke en veilige infrastructuur. Er wordt gewerkt aan het aanpakken van de infrastructurele knelpunten voor de fiets (onveiligheid, doorstroming en comfort). Waar noodzakelijk ontvlechten we het auto- en fietsverkeer.

4.1 Chemelot en omgeving

Om de fietsstructuur in de omgeving van Chemelot Industrial Park (CIP) veiliger te maken, dient het netwerk zo veel als mogelijk ontvlochten te worden van het landbouw- en vrachtverkeer. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de scheiding van het auto- en fietsverkeer vanaf CIP op de rotonde bij gate 3 en bij de nieuwe rotonde Oude Postbaan/Mauritsweg nabij Van der Valk.

Bij de gewenste uitbreiding van Campus De Lexhy dient de fietsinfrastructuur te worden geoptimaliseerd. Naast de vier hieronder genoemde tracés ligt hierbij met name de nadruk op het veilig inrichten van de route vanaf gate 3 op de Burgemeester Lemmensstraat richting de N294 en vanaf gate 3 via de Kampstraat naar Geleen centrum. Via deze route worden de twee snelfietsroutes (Chemelot – Sittard en Sittard – Geleen – Beek) met elkaar verbonden.

De fietsroutes met als bestemming Brightlands Chemelot Campus reiken tot aan grenzen van de site (gates). Vanuit het oogpunt van externe veiligheid en beveiliging van de site is een openbare fietsroute op de site niet mogelijk. Deze routes op de CIP zijn alleen bestemd voor gebruik door medewerkers, maar zijn tevens een essentiële schakel in het fietsnetwerk.

Tracé-optimalisatie Sittard – Geleen – Beek – (MAA – Maastricht)

Op de Rijkswegboulevard in Sittard en Geleen wordt meer ruimte geboden aan de fiets en het openbaar vervoer. Op de korte termijn betekent dit een aanpassing van de VRI's waardoor de wachttijd voor fietsers aanzienlijk wordt verlaagd. Op de langere termijn wordt er meer ruimte gemaakt voor de fiets en de bus waardoor de auto te gast is op deze route. Met de verdere uitwerking van het regionale snelfietsroutenetwerk dient op enkele locaties rekening te worden gehouden met de ontwikkeling van het landbouwroutenetwerk. Beide netwerken dienen in samenhang met elkaar te worden opgesteld.

Tracéverkenning Chemelot Campus (gate 3) – Geleen centrum – Parkstad Noord

Verbindt de Chemelot Campus met het centrum van Geleen en de stations Geleen Lutterade en Geleen Oost. Ook de gebiedsontwikkeling Glanerbrook tot regionaal sportcentrum ligt aan de route. Het verbinden van de Geleenbeekroute met de Leisure Lane biedt hier kansen om een snelfietsroute te realiseren. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan het combineren voetgangers en langzame en snelle fietsers. Bij het ontwerp van de fietsaansluiting bij gate 3 dient rekening te worden gehouden met het vrachtverkeer.

Realisatie tracé Beek – Stein – Chemelot Campus

De afgelopen maanden is een tracéverkenning uitgevoerd naar de verbinding tussen Beek, via Stein naar Chemelot. Het tracé gaat verder vanaf de fietsbrug over de Europalaan aan de westzijde van de A2 naar de Stationsstraat, via station Beek-Elsloo en ten noorden van de rotonde via de Steinderweg aan de westzijde (Sanderboutlaan – Napoleonsbaan – Stadhouderslaan). Voor dit tracé is reeds budget beschikbaar maar er is nog een tekort.

Tracéverkenning Chemelot Campus – Sittard station en centrum

De verbinding tussen de Chemelot Campus en het station en centrum van Sittard dient te worden geoptimaliseerd. Een goede en directe snelfietsroute tussen Sittard en Chemelot Campus kan een goede bijdrage leveren aan het verhogen van het fietsgebruik in de regio. De Urmonderbaan en de Bergerweg zijn beide directe routes die als basis kunnen dienen voor het uiteindelijke tracé. Aandachtspunten in de uitwerking zijn een definitieve keuze in route, kwaliteit van de route en de aantakking op de hoofdroute vanaf de nabije bestemmingen (Chemelot gate 3 en 1, Retail Park Sittard Geleen⁴⁰, Lindenheuvel, Sportzone, station Sittard en het centrum en de eventuele uitbreiding op de Lexhy).

⁴⁰ Zie ook hoofdstuk 9.1.1 N294 – Retailpark Sittard Geleen

4.2 N276

In de gebiedsverkenning WM is het fietstracé N276 vanaf Echt-Noord tot aan Doenrade verkend. Door de huidige aanwezige fietsinfrastructuur wordt de weg gebruikt als fietsroute tussen de woongebieden en werk-, school en centrumlocaties. Met name het fietsgebruik vanuit Susteren-Nieuwstad richting het middelbaar onderwijs in Sittard is significant. De oversteken op dit gedeelte van de N276 (Echt-Noord – Sittard centrum) zijn grotendeels gelijkvloers en ongefaseerd. Het kruisen met een gebiedsontsluitingsweg waarbij de maximale snelheid 80 km/u is, zorgt voor onveilige situaties. De oversteken in dit gedeelte van de N276 zijn bijna allemaal naar voren gekomen als knelpunten in de analyse. Vanuit de ambities ten aanzien van verkeersveiligheid, duurzaamheid en gezondheid dienen deze knelpunten aangepakt te worden.

Tracéverkenning Sittard – Susteren – Echt

Er dient een definitieve keuze gemaakt te worden om de hoogwaardige fietsverbinding tussen Sittard – Susteren – Echt te kunnen realiseren en daarmee diverse verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken. De voorbereidingen voor het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten Holtummerweg, Pissummerweg, kruispunt Slek, wegvak Slek-Echt en Kokkelert zijn reeds gestart. Voor het kunnen maken van een definitieve routekeuze zijn we hierbij afhankelijk van het al dan niet doorgaan van de randweg VDL Nedcar (go/no go besluit oktober 2022). We streven naar een tweerichtingen fietspad vanaf de Pissummerweg tot Sittard-Noord aan één zijde van de N276. Door het fietspad enkelzijdig te maken, vervallen een aantal oversteken en daarmee verkeersveiligheidsknelpunten. Er dient hierbij rekening gehouden te worden met:

- de aantakking van verschillende routes op de snelfietsroute:
 - o Oude Rijksweg Zuid en Holtummerweg
 - o Allee en N297 Born
 - o Nieuwstad/Nusterweg
- keuze tracé: langs N276 of via Oude Rijksweg
- mogelijk realiseren van een aparte fietsbrug over de N297 (doorstroming: minder oponthoud VRI), in combinatie met:
- ontvlechten fietsverkeer Op de Vos: door fietsers aan de oostzijde/achterzijde van Op de Vos te geleiden, ontstaat ter hoogte van de toegang Op de Vos aan de N276 ruimte om de huidige ontsluiting te verbeteren;
- de ontwikkeling van het landbouwroutenetwerk.

Tracéverkenning Sittard – Parkstad Noord

Het zuidelijke gedeelte van de N276 (Sittard centrum – Doenrade) is voorzien van geregelde of ongelijkvloerse oversteken. Hierdoor hebben fietsers die van dit gedeelte gebruik maken minder overlast van onveilige situaties.. In tegenstelling tot het noordelijk deel van de N276 is de ongelijkvloerse aansluiting met Doenrade hier wel onwenselijk. Voorstel is om een verkenning te doen naar een gelijkvloerse kruising met de Steenakkerweg. Op die manier kan de uitwisseling van het verkeer in dit gebied beter worden afgeremd waardoor het overstekken ten behoeve van de ov-reizigers veiliger kan worden gefaciliteerd. Het nadeel van deze oplossing is dat de kruispuntvorm vanwege de hoge intensiteiten ruim opgezet moet worden.

Het verkeer op de N276 ter hoogte van Windraak heeft met name een bestemming of herkomst in Parkstad of Sittard (+/- 60%). De afstand tussen het centrum van Sittard en Parkstad Noord is zo'n 12 kilometer: een afstand die met de e-bike goed te fietsen is. Daarmee is het een alternatief voor de auto op de N276. Met deze tracé verkenning wordt gezocht naar een optimale fietsverbinding waarbij de veiligheid, directheid en waar mogelijk zo min mogelijk hoogteverschillen kunnen worden overbrugd. Ook bij deze tracéverkenning dient rekening gehouden te worden met een route voor landbouwverkeer.

5 Vervoers- en mobiliteitsdiensten

5.1 Deelmobiliteit

Het thema deelmobiliteit wordt in de regio Zuid-Limburg in 2021 opgepakt door Zuid-Limburg Bereikbaar⁴¹. In dat kader wordt een onderzoek uitgevoerd waarin een analyse naar mogelijke doelgroepen voor deelmobiliteit wordt uitgevoerd en wat drijfveren zijn van potentiële gebruikers. Doel van het onderzoek is gemeenten in Zuid-Limburg te ondersteunen bij het maken van de afweging waar hubs moten komen en waar welke modaliteiten het best aansluiten bij de behoeften van reizigers.

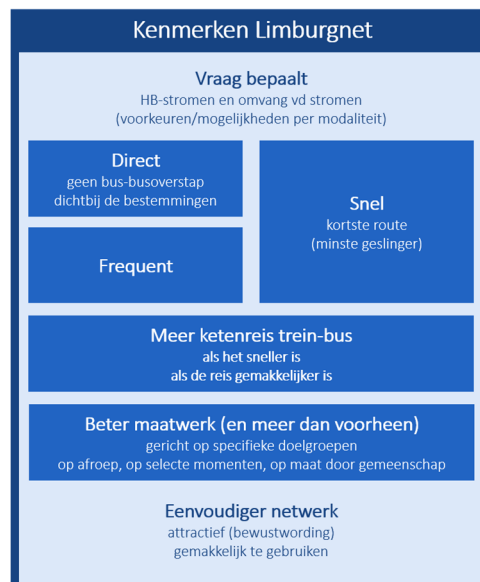
De resultaten van het onderzoek worden in het najaar van 2021 verwacht.

5.2 Openbaar vervoer

Arriva en de provincie Limburg (bevoegd gezag) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Limburg. Zij stellen de kaders voor wat er binnen de OV-concessie (het Limburgnet) mogelijk is. De opgave voor het openbaar vervoer is steeds om zoveel mogelijk mensen te vervoeren met de beschikbare middelen en zo een OV-aanbod te creëren dat zo veel mogelijk aansluit bij de verplaatsingsbehoeften van de grootste groep reizigers. Verder beoogt het Limburgnet het blijvend versnellen en verbeteren van het OV.

Een gemeente kan haar wensen ten aanzien van OV aangeven en gaat daarover met Arriva en provincie in gesprek. Hoe beter de gemeente haar wensen aan laat sluiten bij de kaders van het Limburgnet en haar wensen kan onderbouwen (door middel van onderzoeken, aansluitend bij behoeften van haar inwoners, ondernemers en/of maatschappelijke organisaties), hoe groter de kans van slagen is dat Arriva en provincie hun medewerking verlenen. Wanneer een wens van de gemeente leidt tot concrete uitvoering en leidt tot extra kosten voor Arriva en/of provincie, draagt de gemeente (financieel) bij en/of faciliteert zij de gewenste veranderingen (bv. realisatie van bushaltes of bus infrastructuur). Voor het bedienen van kleinere reizigersstromen of specifieke individuele mobiliteitsbehoeften is het traditionele OV geen goed middel:

- Een vast netwerk sluit niet goed aan op de reisbehoeften, als de vraag in omvang beperkt en diffuus is;
- Vaak zijn de wegen niet geschikt voor groot materieel (denk aan drempels, krappe bochten, 30km zone);
- Het omleiden van bestaande lijnen of toevoegen van nieuwe lijnen zijn vrijwel altijd in strijd met het kader van het Limburgnet, omdat een kleine reizigersstroom of specifieke individuele mobiliteitsbehoeften via die ingrepen ten koste gaat van de kwaliteit voor grotere stromen reizigers. Anders gezegd: voor elke oplossing ontstaat dan een nieuw probleem en dat willen we niet veroorzaken. De gemeente moet in die situaties op zoek naar andere oplossingen. Een mogelijke oplossing hiervoor kan gevonden worden in deelmobiliteit of mobiliteitsknooppunten. Dit is ook de reden waarom dit zo breed vertegenwoordigd is in dit mobiliteitsplan.



⁴¹ Jaarplan Zuid-Limburg Bereikbaar 2021

5.3 Collectief vervoer

In het landelijk gebied ligt de toekomst van het OV wellicht in andere vormen van (vraaggestuurd) vervoer. Dit vervoer dient optimaal te worden aangesloten op elkaar en op bestaand openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Vraaggestuurd vervoer vereist mede daarom veel samenwerking: bewoners, ondernemers en vrijwilligers bepalen samen de beste mobiliteitsoplossing. Het voorkomt ook 'vervoersarmoede' (gebrek aan toegang tot vervoer).

6 Landbouwverkeer N276 en N294

De N276 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg. Het doel van de Provincie Limburg is om de doorstroming en verkeerveiligheid op deze routes te optimaliseren. Hiervoor is het noodzakelijk het landbouw- en het snelverkeer waar het kan te scheiden. Landbouwvoertuigen dienen daarom zo veel als mogelijk geweerd te worden van de N276. Op dit moment is niet duidelijk of de N276 een onmisbare schakel is in het landbouwrouten netwerk of dat er alternatieven beschikbaar zijn.

De infrastructuur voor het landbouwverkeer loopt van de N276 ter hoogte van de Bergerweg over in de N294. Bij de N294 is de infrastructuur grotendeels een parallelstructuur (Verlengde Bergerweg), separaat van het fietspad. Echter, bij de kruispunten N294/Graetheide (zonder VRI) en de N294/Mauritsweg (met VRI) is de oversteek van het landbouwverkeer en de confrontatie met andere verkeersstromen onwenselijk. Hiervoor dient een variantenstudie te worden uitgevoerd. Mogelijkheden hiervoor zijn:

- Knip Mauritsweg en Graetheide: ontsluiten van Einighausen via parallelweg en nieuw kruispunt en oversteek landbouwverkeer op huidige ongeregelde plek;
- Knip Mauritsweg en realiseer geregeld kruispunt Graetheide (oversteek landbouwverkeer);
- Knip Mauritsweg en Bergerweg/Graetheide, nieuw tweede kruispunt.

De conclusie voor het landbouwverkeer is dat de beleidsnota Landbouwnetwerk van de Provincie Limburg voor deze regio dient te worden geactualiseerd (o.a. relaties in het gebied, veranderde wet- en regelgeving, intensiteiten). Daarnaast is een tracéverkenning voor de Westelijke Mijnstreek gewenst waarin de afstemming tussen de verschillende netwerken (specifiek die van fiets en landbouwverkeer) dient plaats te vinden.

7 Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor de gemeenten in de Westelijke Mijnstreek. Sinds december 2018 wordt verkeersveiligheid georganiseerd vanuit het gedachtegoed van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In dit plan staat de risicogestuurde aanpak centraal. Dit houdt in dat men niet reactief (waar hebben de ongevallen plaatsgevonden) maar proactief (waar is het risico op ongevallen het grootst) de verkeersveiligheid aanpakt. Het SPV concretiseert de gedeelde toekomstvisie van nul verkeersslachtoffers in negen beleidsthema's:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De eerste drie beleidsthema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De beleidsthema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën komen in meerdere thema's terug.

Niet elk beleidsthema is een even groot risico voor elke wegbeheerder. Het doel van het SPV is om specifiek die risicothema's aan te pakken die voor een bepaalde wegbeheerder het meeste (negatieve) impact hebben op de verkeersveiligheid. Aanpak van deze thema's zorgt voor de meest efficiënte inzet van middelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Voor elke gemeente in de Westelijke Mijnstreek is een risicoanalyse uitgevoerd om voor het gemeentelijk wegareaal te bepalen wat de meest prioritaire risicothema's zijn. Uit deze analyse blijkt dat er verschillen zijn tussen de gemeenten, maar ook overeenkomsten. Daar waar een bepaald risicothema bij meerdere gemeenten voorkomt ligt een kans voor de regio om te verbinden en zo efficiënt een bepaald thema aan te pakken. De risicothema's die bij minimaal 3 van de 5 gemeenten voorkomen zijn:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike, ouderen (met specifieke aandacht voor de oudere (e-)fietser en automobilist)
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist (18-24 jaar)
- Rijden onder invloed*
- Snelheid in het verkeer 30 en 50 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer*
- Verkeersovertreders*

* Deze thema's zijn op basis van objectieve data moeilijk te onderbouwen, maar zijn wel thema's die landelijk de aandacht krijgen. In overeenstemming met de provincie én gemeenten is daarom besloten deze ook lokaal als risicothema mee te nemen.

8.1 Chemelot en omgeving

De aangedragen doorstromingsknelpunten (huidig en verwacht) zijn gevalideerd aan de hand van enkele verkeersmodelberekeningen. Er is een berekening uitgevoerd voor het basisjaar (2016) en voor twee toekomstscenario's: 2040 Hoog en 2040 Laag.

In onderstaande tabel is voor de huidige en verwachte doorstromingsknelpunten de verkeersontwikkeling inzichtelijk gemaakt. De verwachte autonome groei richting 2040, zowel in het hoge als lage scenario, leidt tot het verergeren van bestaande of het ontstaan van nieuwe doorstromingsknelpunten op verschillende wegvakken en kruisingen rondom Chemelot.

Locaties Chemelot en omgeving	2016 Basis				2040 Laag				2040 Hoog			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N294-Kruispunt Bergerweg		0,48		0,56		0,51		0,58		2,03		0,67
N294-VRI Gardenz		0,72		0,76		0,98		1,02		1,14		1,11
N294-VRI Burg Lemmensstraat		0,6		0,65		0,82		0,96		0,88		1,05
N294 - VRI A2		0,71		0,91		0,88		1,02		0,93		1,1
N294-VRI Oude Postbaan		0,64		0,74		0,81		1,04		0,87		1,08
N294-(Oude Postbaan - A2)	0,64		0,62		0,94		0,88		0,99		0,91	
N294-Toerit A2 zuid			0,72				0,95				0,98	
N294-Afrit A2 Zuid	0,7				1,04				1,09			
Westelijke Randweg-Rotonde Ziekenhuis		0,63		0,71		0,64		0,73		0,73		0,8
Westelijke Randweg-VRI Laan van Algarve		0,63		0,76		0,63		0,84		0,72		0,93
Westelijke Randweg-VRI Hellingstockstraat		0,74		0,88		0,8		0,9		0,84		0,99
Westelijke Randweg-VRI Vouersweg		0,67		0,83		0,8		0,86		0,81		0,89
VRI Rijksweg-Zuid- Kerenshofweg		1,01		1,16		0,85		1,16		0,97		1,26
VRI Prins Mauristlaan Neerbeek		0,41		0,77		0,5		0,75		0,62		0,84
Stein-Rotonde Stadhouderslaan- Kerenshofweg		0,6		0,67		0,62		0,76		0,7		0,97
A2-Afrit Gate 7		0,84		0,84		0,97		0,85		1,07		0,91

Tabel 1 - IC Knelpuntlocaties wegvakken en knopen Chemelot e.o.

De reductie van de groei in 2040 (12%) is vervolgens doorgerekend. In onderstaande tabel het eindresultaat van deze berekening.

Locaties Chemelot en omgeving	2016 Basis				2040 Laag				2040 Laag 12% reductie netwerk			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N294-Kruispunt Bergerweg		0,48		0,56		0,51		0,58		0,42		0,52
N294-VRI Gardenz		0,72		0,76		0,98		1,02		0,63		0,68
N294-VRI Burg Lemmensstraat		0,6		0,65		0,82		0,96		0,72		0,84
N294 - VRI A2		0,93		1,1						0,81		0,93
N294-VRI Oude Postbaan		0,64		0,74		0,81		1,04		0,73		0,96
N294-(Oude Postbaan - A2)	0,64		0,62		0,94		0,88		0,86		0,81	
N294-Toerit A2 zuid			0,72				0,95				0,91	
N294-Afrit A2 Zuid	0,7				1,04				0,95			
Westelijke Randweg-Rotonde Ziekenhuis		0,63		0,71		0,64		0,73		0,55		0,64
Westelijke Randweg-VRI Laan van Algarve		0,63		0,76		0,63		0,84		0,54		0,72
Westelijke Randweg-VRI Hellingstockstraat		0,74		0,88		0,8		0,9		0,72		0,85
Westelijke Randweg-VRI Vouersweg		0,67		0,83		0,8		0,86		0,71		0,82
VRI Rijksweg-Zuid- Kerenshofweg		1,01		1,16		0,85		1,18		0,76		1,1
VRI Prins Mauristlaan Neerbeek		0,41		0,77		0,5		0,75		0,42		0,67
Stein-Rotonde Stadhouderslaan- Kerenshofweg		0,6		0,67		0,62		0,76		0,55		0,65
A2-Afrit Gate 7		0,84		0,84		0,37		0,85		0,88		0,8

De overgebleven knelpuntlocaties zijn opgedeeld in drie deelgebieden waarbij mogelijke oplossingsrichtingen zijn verkend:

N294 Urmonderbaan

- Kruispunt Bergerweg
- VRI Gardenz
- VRI Burg Lemmensstraat
- VRI A2
- VRI Oude Postbaan
- Oude Postbaan - A2
- Toerit A2 zuid
- Afrit A2 Zuid

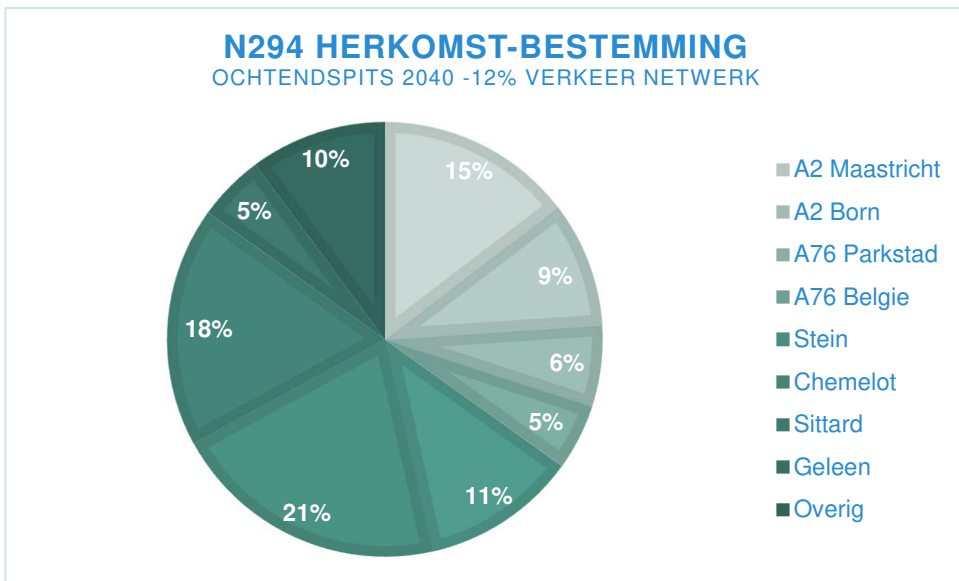
Westelijke Randweg

- Randweg-Rotonde Ziekenhuis
- VRI Laan van Algarve
- VRI Hellingstockstraat
- VRI Vouersweg
- Rijksweg-Zuid-Kerenshofweg

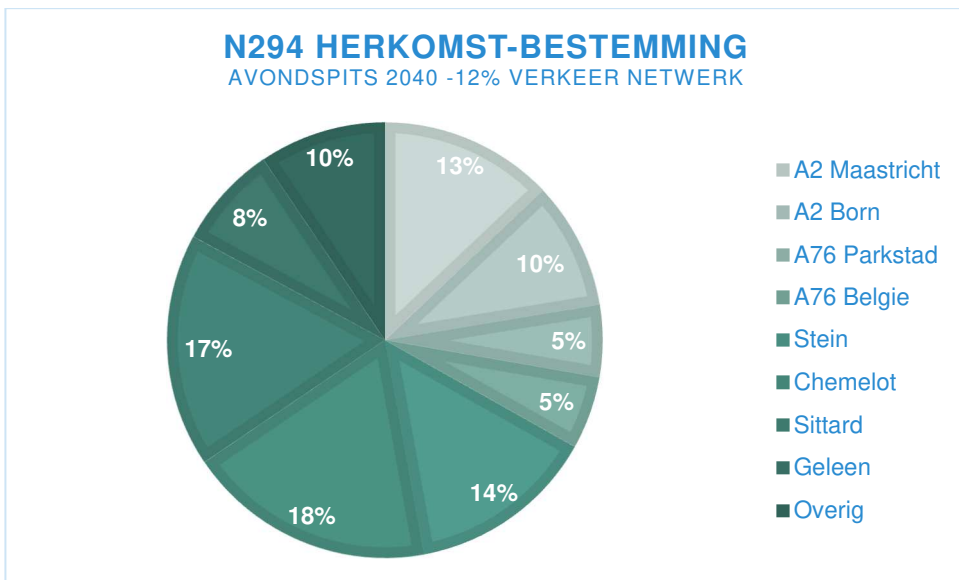
A2 Afrit Gate 7

8.1.1 N294 Urmonderbaan

Het verkeer op de N294 Urmonderbaan komt voor een groot deel uit de directe omgeving (Stein, Chemelot, Sittard en Geleen). Het is met name het autoverkeer dat in de ochtend- en avondspits zorgt voor doorstromingsknelpunten op de verschillende wegvakken en kruisingen. De logistieke vrachtwagen stromen zijn meer verspreid over de dag en vormen daarmee geen knelpunt ten aanzien van de doorstroming.



Tabel 2 - Berekening verkeersmodel selected links



Tabel 3 - Berekening verkeersmodel selected links

Voor de N294 Urmonderbaan zijn twee oplossingsrichtingen geformuleerd:

1. Basis:

- T.h.v. Gate 1 en Lexhy/Oude Postbaan – Realisatie Ongelijkvloerse kruising
- Burgemeester Lemmensstraat dubbel linksaf op Lemmensstraat
- Gardenz, nieuwe ontsluiting met extra VRI meenemen. De extra VRI geeft direct aansluiting op Gardenz
- Turborotonde Van der Valk Urmond krijgt vierde tak t.b.v. ontsluiting Chemelot/Campus
- Ter hoogte van de A2 aansluiting Elsloo vinden de volgende wijzigingen plaats:
 - o De aansluiting Sanderboutlaan – afrit A2 vanuit Eindhoven – toerit A2 richting Maastricht wordt van een VRI voorzien;
 - o Afrit Elsloo vanuit Maastricht blijft liggen, met bestaande voorrangskruising.

2. Luxe:

- T.h.v. Gate 1 en Lexhy/Oude Postbaan – Realisatie Ongelijkvloerse kruising
- Urmonderbaan N294 – Bergerweg – Greateide → voorrangskruising verwijderen;
 - o Voor Greateide wordt aan de zuidzijde van de N294 een andere wijze ontsloten.
- Burgemeester Lemmensstraat dubbel links op Lemmensstraat
- Urmonderbaan N294 – Gardenz, nieuwe ontsluiting met extra VRI meenemen. De extra VRI geeft direct aansluiting op Gardenz. Op deze VRI wordt tevens Einighausen aan de westzijde van de kern ontsloten. (Dit ter vervangen van de aansluiting van Einighausen op de Mauritsweg en de Bergerweg);
- Urmonderbaan N294 – Mauritsweg wordt een T-splitsing met VRI, (aansluiting vanuit Einighausen verdwijnt);
- Turborotonde Van der Valk Urmond krijgt vierde tak t.b.v. ontsluiting Chemelot/Campus
- Ter hoogte van de A2 aansluiting Elsloo vinden de volgende wijzigingen plaats:
 - o De aansluiting Sanderboutlaan – afrit A2 vanuit Eindhoven – toerit A2 richting Maastricht wordt van een VRI voorzien;
 - o Afrit Elsloo vanuit Maastricht blijft liggen, met bestaande voorrangskruising.

De effecten van deze maatregelen op de doorstroming van de N294 zijn als volgt:

Maatregelenpakket basis												
Locaties N294	2016 Basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / basis			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N294-Kruispunt Bergerweg		0,48		0,56		0,42		0,52		0,54		0,66
N294-VRI Gardenz		0,72		0,76		0,63		0,68		0,66		0,82
N294-VRI Burg Lemmensstraat		0,6		0,65		0,72		0,84		0,53		0,58
N294 - VRI A2		0,93		1,1		0,81		0,93		0,81		0,98
N294-VRI Oude Postbaan		0,64		0,74		0,73		0,96	Vervallen			
N294-(Oude Postbaan - A2)	0,64		0,62		0,86		0,81		0,86		0,83	
N294-Toerit A2 zuid			0,72				0,91				0,97	
N294-Afrit A2 Zuid	0,7				0,95				0,98			

Maatregelenpakket luxe												
Locaties N294	2016 Basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / luxe			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
N294-Kruispunt Bergerweg		0,48		0,56		0,42		0,52		0,55		0,67
N294-VRI Gardenz		0,72		0,76		0,63		0,68		0,47		0,6
N294-VRI Burg Lemmensstraat		0,6		0,65		0,72		0,84		0,54		0,58
N294 - VRI A2		0,93		1,1		0,81		0,93		0,81		0,98
N294-VRI Oude Postbaan		0,64		0,74		0,73		0,96	Vervallen			
N294-(Oude Postbaan - A2)	0,64		0,62		0,86		0,81		0,86		0,83	
N294-Toerit A2 zuid			0,72				0,91				0,97	
N294-Afrit A2 Zuid	0,7				0,95				0,98			

Uit een nadere analyse met Cocon van de VRI A2 bij Chemelot laat zien dat er op deze kruising geen knelpunt ontstaat en verkeer hier door voldoende afwikkeling kan doorstromen.

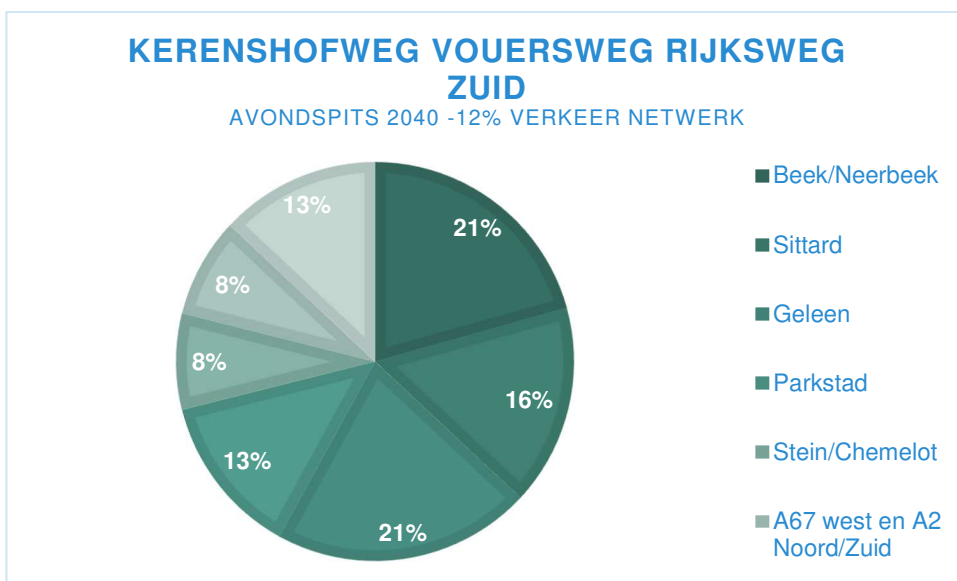
Conclusie

- Verkeersontsluiting Lexhy
 - Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising op de Urmonderbaan ter hoogte van de Oude Postbaan lijkt hier onvermijdelijk om de doorstroming op de N294 te kunnen blijven garanderen. Voordat gestart kan worden met de ruimtelijke planuitwerking van de ongelijkvloerse kruising, dient een besluit door Brightlands Chemelot Campus en haar aandeelhouders in samenspraak met de gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg te worden genomen over de definitieve vormgeving van de Campus De Lexhy ten noorden van de Urmonderbaan.
 - Realisatie van de infrastructuur zal niet voor 2027 kunnen plaatsvinden in verband met de werkzaamheden aan de A2.
 - Daarnaast stellen wij een aantal voorwaarden aan Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Park:
 - Wij verwachten dat BCC en CIP zich inspannen om in 2025 het woon-werk autoverkeer te hebben gereduceerd ten opzichte van 2019 door thuiswerken te faciliteren waar het kan en om werknemers te stimuleren gebruik te maken van duurzame vervoerwijzen (fiets, e-bike, speed pedelec, openbaar vervoer, carpool). We maken nadere afspraken met BCC en CIP over de hoogte van deze reductie;
 - De Oude Postbaan blijft een openbare verbinding tussen de Bergerweg en de Urmonderbaan tenzij de bereikbaarheid van de kernen ten noorden van Chemelot aantoonbaar niet in het geding komt door afsluiting ervan. De bovenregionale Oostelijke Randweg in de gemeente Stein dient in deze afweging te worden betrokken, als dit leidt tot een verdere afname van verkeersdruk;
 - Maatregelen mogen niet leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid en veiligheid in de omliggende woongebieden.

- Burgemeester Lemmensstraat:
Het realiseren van een dubbele linksaf strook op de Burgemeester Lemmensstraat richting de N294 draagt in grote mate bij aan de doorstroming rondom Chemelot Industrial Park. Met name vrachtverkeer zal gebruik maken van deze route vanaf gate 3 naar de oprit van de A2. Aandachtspunt op deze route is het ontvlechten van het vrachtverkeer en de fietsers die beide gebruik maken van gate 3.
- Retailpark Sittard Geleen en omgeving:
De N294 heeft een doorstromingsfunctie. (Nieuwe) ingrepen aan de infrastructuur die deze doorstroming verminderen, dienen te worden gecompenseerd. Dit geldt niet alleen voor de wens van het Retailpark Sittard Geleen om een extra aansluiting met de N294 te realiseren, maar ook voor de keuze van het tracé van de snelfietsroute Chemelot – Sittard met aansluitingen op Chemelot (gates 1 en 3) en het Retailpark Sittard Geleen. In het luxe maatregelscenario lijkt het mogelijk om een extra VRI te realiseren (ter compensatie wordt de aansluiting met de Bergerweg en Mauritsweg in Einighausen afgesloten) en tevens een goede doorstroming te behouden. Enkele kanttekeningen hierbij:
 - o De Provincie Limburg stelt een aantal voorwaarden aan het realiseren van een extra ontsluiting op de N294:
 - garanderen van de bereikbaarheid van Einighausen en de Bergerweg;
 - saneren ongeregelde kruising Oude Bergerweg;
 - optimalisatie huidige ontsluiting Retailpark Sittard Geleen;
 - eventueel combineren met toerit vanuit het tankstation, gecombineerd met de VRI;
 - faciliteren snelfietsroute in de regeling.
 - o Retailpark Sittard Geleen legt voorzieningen aan voor de fiets (fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen) op hun eigen terrein om duurzaam reisgedrag te faciliteren en te stimuleren. Niet alle bezoekers doen grote inkopen die direct met de auto vervoerd moeten worden. Mensen komen ook om zich te oriënteren voordat men iets aanschaft, grote spullen kunnen worden thuisbezorgd en kleine boodschappen kunnen ook op de fiets worden meegenomen.
 - o In een eventuele verdere planuitwerking van deze oplossingsrichting dient het tracé van de snelfietsroute Chemelot – Sittard hierbinnen te worden geïntegreerd, dan wel de verbindingen tussen de snelfietsroute en het Retailpark Sittard Geleen.
 - o Om de multimodale bereikbaarheid van het Retailpark Sittard-Geleen te vergroten, kan nader onderzocht worden of het openbaar vervoer binnen de kaders van het Limburgnet en mede in relatie tot kosten en investeringen van voldoende toegevoegde waarde kan zijn. De Provincie Limburg is hierin uiteindelijk beslissingsbevoegd.

8.1.2 Westelijke Randweg

Het verkeer op de Kerenshofweg / Vouersweg / Rijksweg Zuid heeft voor een groot deel een herkomst of bestemming in Beek/Neerbeek, Sittard of Geleen. Een nadere analyse wijst uit dat met name het verkeer in de avondspits zorgt voor doorstromingsknelpunten op de kruisingen van de Kerenshofweg met de Vouersweg en de Rijksweg Zuid/Jos Kleinenlaan.



Tabel 4 - Berekening verkeersmodel selected links

Kruispunt	2040 Laag 12% reductie netwerk		Flexibiteit
	Ochtendspits ⁴⁴	Avondspits ⁴⁵	
Westelijke Randweg Geleen			
VRI 2666 Westelijke Randweg - Hellingstockstraat	34 sec	52 sec	17%
VRI 2656 Kerenshofweg - Vouersweg	98 sec	120 sec	0%
VRI Rijksweg Zuid - Kerenshofweg - Jos Kleinenlaan	96 sec	130 sec	0%

Conclusie

- Omdat een groot deel van de weggebruikers op deze locatie een bestemming hebben in de nabije omgeving, lijken er veel kansen te zijn voor de fiets:
 - o Extra inzet werkgeversaanpak Chemelot (gate 5 – Kerenshofweg);
 - o De fysieke ruimte langs deze route is zeer beperkt. Infrastructurele maatregelen om de capaciteit te vergroten (bijvoorbeeld door het verbreden van de weg of het realiseren van een extra opstelstrook) lijken niet haalbaar. Een eventuele verbreding zou ten koste gaan van de aanwezige fietsinfrastructuur.
 - o Aanpakken fietsverbindingen: optimalisatie snelfietsroute Sittard-Geleen-Beek (Rijkswegboulevard) en de regionaal verbindende route van Stein via de Kerenshofweg tot aan Graaf Huyn College.
 - o Brede bewustwordingscampagne voor de fiets bij werkgevers in de nabije omgeving van deze locatie.

⁴⁴ Gemiddeld ochtendspitsuur. Het gemiddelde tussen 7 en 9 uur⁴⁵ Gemiddeld avondspitsuur. Het gemiddelde tussen 16 en 18 uur

8.1.3 Afrit Gate 7

Voor de afrit van de A2 bij Gate 7 is slechts één oplossingsrichting geformuleerd. In beide maatregelscenario's (basis en luxe) wordt bij Gate 7 op het Chemelot terrein een rotonde gerealiseerd, waarbij ook de toerit naar de A2 richting Eindhoven aansluit op deze rotonde.

Het effect van deze maatregel is als volgt:

Oplossingsrichting basis												
	2016 Basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / basis			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Knoop	IC Wegvak	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak
A2-Afrit Gate 7		0,84		0,84		0,88		0,8		0,69		0,60

Conclusie

Het realiseren van een rotonde bij Gate 7 is een maatregel die een adequate bijdrage levert aan het verbeteren van de doorstroming op deze locatie.

8.2 N276

De aangedragen doorstromingsknelpunten (huidig en verwacht) zijn gevalideerd aan de hand van enkele verkeersmodelberekeningen. Er is een berekening uitgevoerd voor het basisjaar (2016) en voor twee toekomstscenario's: 2040 Hoog en 2040 Laag.

In onderstaande tabel is voor de huidige en verwachte doorstromingsknelpunten de verkeersontwikkeling inzichtelijk gemaakt. De verwachte autonome groei richting 2040, zowel in het hoge als lage scenario, leidt tot het verergeren van bestaande of het ontstaan van nieuwe doorstromingsknelpunten op verschillende wegvakken en kruisingen op de N276.

Locaties N276	2016 Basis				2040 Laag				2040 Hoog			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
Echt-Rotonde A2 aansluiting		0,51		0,6		0,51		0,67		0,58		0,8
Toerit Maasbracht A73		0,58		0,77		0,77		0,9		0,88		1,02
Afrit Maasbracht A73		0,42		0,54		0,51		0,59		0,83		1,31
VRI Fahrenheitweg		0,43		0,85		0,84		0,65		0,88		0,73
VRI Pey		0,58		0,62		0,68		0,75		0,72		0,87
Aansluiting Allee / Op de Vos	0,66	0,75	0,65	0,73	0,74	0,84	0,78	2	0,84	2,01	0,9	2
VRI Hoogveld		0,87		0,88		0,79		1,12		0,92		1,32
N294-Limbricht	0,66		0,59		0,79		0,74		0,9		0,87	
VRI N294		0,49		0,63		0,63		0,73		0,68		0,84
N294-Westelijke Randweg	0,69		0,69		0,83		0,8		0,9		0,88	
VRI Heerlenerweg		0,73		0,8		0,76		0,88		0,87		1
Kruising Watersleyerweg		0,62		0,69		0,68		0,77		0,78		0,87
Windraak	0,66		0,73		0,73		0,82		0,84		0,93	

Tabel 5 - IC Knelpuntlocaties wegvakken en knopen N276

Met een 12% reductie op het netwerk, blijven in 2040 vier doorstromingsknelpunten over:

Locaties N276	2016 Basis				2040 Laag				2040 Laag 12% reductie netwerk			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
Echt-Rotonde A2 aansluiting		0,51		0,6		0,51		0,67		0,47		0,61
Toerit Maasbracht A73		0,58		0,77		0,77		0,9		0,68		0,84
Afrit Maasbracht A73		0,42		0,54		0,51		0,59		0,48		0,54
VRI Fahrenheitweg		0,43		0,85		0,84		0,65		0,8		0,6
VRI Pey		0,58		0,62		0,68		0,75		0,68		0,65
Aansluiting Allee / Op de Vos	0,66	0,75	0,65	0,73	0,74	0,84	0,78	2 ⁴⁶	0,64	0,72	0,67	0,75
VRI Hoogveld		0,87		0,88		0,79		1,12		0,67		0,97
N294-Limbricht	0,66		0,59		0,79		0,74		0,68		0,65	
VRI N294		0,49		0,63		0,63		0,73		0,52		0,65
N294-Westelijke Randweg	0,69		0,69		0,83		0,8		0,72		0,69	
VRI Heerlenerweg		0,73		0,8		0,76		0,88		0,65		0,75
Kruising Watersleyerweg		0,62		0,69		0,68		0,77		0,57		0,66
Windraak	0,66		0,73		0,73		0,82		0,62		0,7	

Tabel 6 – IC Knelpuntlocaties wegvakken en knopen N276

Deze vier locaties zijn in de gebiedsverkenning WM verder uitgewerkt en oplossingsrichtingen zijn verkend:

- Echt-Noord (toerit Maasbracht/A73 en VRI Fahrenheitweg)
- VRI Hoogveld
- VRI Heerlenerweg + kruising Watersleyerweg
- Aansluiting Allee / Op de Vos

8.2.1 Echt Noord

Een nadere analyse van de VRI's op de drie knopen met behulp van Cocon laat zien dat er in 2040 met 12% reductie geen knelpunten te verwachten zijn.

Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits	Flexibiliteit	Maatregelen ter verbetering doorstroming
VRI N276 – Rijksweg	74 sec	82 sec	40%	Geen
VRI A73 – N276	33 sec	33 sec	100%	Geen
VRI N276 – Fahrenheitweg	42 sec	43 sec	100%	Geen

Conclusie

Infrastructurele maatregelen zijn hier niet nodig. Om de goede doorstroming te behouden wordt in dit gebied ingezet op:

- verduurzaming van de logistiek (o.a. inzet logistiek makelaar, iVRI's)

⁴⁶ De hoge IC-verhouding wordt veroorzaakt door het ontbreken van hiaten op de N276 om vanuit de zijwegen op te rijden. Daardoor loopt de vertraging op de N276 snel op.

- het stellen van voorwaarden aan de uitgifte van de grond van bedrijventerrein De Berk.

8.2.2 VRI Hoogveld

Voor de aansluiting Hoogveld zijn twee oplossingsrichtingen geformuleerd en vervolgens meegenomen in het maatregelenpakket basis en luxe:

1. Basis: realisatie dubbele rijstrook rechtdoor op de N276. Onderdeel van maatregelenpakket basis.
2. Luxe: realisatie dubbele rijstrook rechtdoor op de N276 én het afsluiten van de aansluiting van de woonwijk Hoogveld op de N276 voor het gemotoriseerd verkeer. Hoogveld krijgt in dit maatregelenpakket een nieuwe ontsluiting aan de oostzijde op de rotonde Rijksweg-Noord. Dit middels een nieuwe tunnel voor autoverkeer onder het spoor door in het verlengde van de Hoogveldlaan. Vervolgens buigt de nieuwe verbinding af in noordelijke richting om hier als vierde tak aan te sluiten op de rotonde Rijksweg Noord – Milieuparkweg.

De effecten van deze maatregelen op de doorstroming op de N276 zijn als volgt:

Maatregelenpakket basis													
	2016 Basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / basis				
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	
VRI Hoogveld		0,87		0,88		0,67		0,97		0,39		0,43	

Maatregelenpakket luxe													
	2016 Basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / luxe				
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	
VRI Hoogveld		0,87		0,88		0,67		0,97	Vervallen				

Oplossingsrichting	Bijdrage aan ambitie					Kostenindicatie ⁴⁷
	Duurzaam	Inclusief	Agglomeratie kracht	Leefbaarheid	Veiligheid	
Basis – Dubbele rijstrook rechtdoor N276						€
Luxe – Dubbele rijstrook rechtdoor N276 + afsluiting Hoogveld van N276						€€€

Conclusie

Op basis van de modelberekening heeft het toevoegen van een extra rijstrook rechtdoor in beide richtingen op de N276 (basis) voldoende oplossend vermogen zodat de ernst van het doorstromingsknelpunt aanzienlijk wordt verminderd. Met het luxe maatregelenpakket komt het doorstromingsknelpunt helemaal te vervallen.

⁴⁷ Gescoord t.o.v. elkaar

8.2.3 VRI Heerlenerweg + aansluiting Watersley

Voor het kruispunt van de N276 met de Heerlenerweg en de nabijgelegen aansluiting Watersley zijn twee oplossingsrichtingen geformuleerd:

1. Basis: VRI N276 – Heerlenerweg voorzien van een grotere capaciteit en dubbele rechtdoor stroken op de N276 en de realisatie van een nieuwe VRI op Kruising N276 – Watersley, met dubbel rechtdoor in de N276.
2. Luxe: De VRI N276 – Heerlenerweg wordt een ongelijkvloerse kruising met bovenop een VRI. N276 – Watersley wordt een viaduct en verkeer vanuit de Watersley en Munstergeleen kan via een parallelweg aan de noordzijde naar de OGK met de Heerlenerweg rijden om hier de N276 te bereiken:
 - De kruising nieuwe OGK – Heerlenerweg – Parallelweg Heerlenerweg (van deze parallelweg maakt nu het verkeer vanuit Munstergeleen gebruik) wordt voorzien van een nieuwe gecombineerde VRI;
 - Voor de relatie Munstergeleen – N276 oost komt een halve toe- en afrit zodat dit verkeer niet eerst naar de OGK met de Heerlenerweg hoeft te rijden.

De effecten van deze maatregelen op de doorstroming op de N276 zijn als volgt:

Maatregelenpakket basis												
	2016 basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / basis			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
VRI Heerlenerweg		0,73		0,8		0,65		0,75		0,49		0,57
Kruising Watersleyerweg		0,62		0,69		0,57		0,66		0,49		0,56

Maatregelenpakket luxe												
	2016 basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / luxe			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
VRI Heerlenerweg		0,73		0,8		0,65		0,75		0,35		0,47
Kruising Watersleyerweg		0,62		0,69		0,57		0,66	Vervallen			

Oplossingsrichting	Bijdrage aan ambitie					Kostenindicatie ⁴⁸
	Duurzaam	Inclusief	Agglomeratie kracht	Leefbaarheid	Veiligheid	
Basis – Dubbele rijstrook rechtdoor N276 + aanpassing VRI Heerlenerweg / VRI Watersley						€
Luxe – OGK Heerlenerweg / viaduct Watersley						€€€

⁴⁸ Gescoord t.o.v. elkaar

Conclusie

De doorstroming ter hoogte van de aansluiting N276 met de Heerlenerweg is op dit moment kritisch, met name in de spitsen. Wanneer er geen maatregelen worden getroffen om de mobiliteitstransitie in gang te zetten (programmaliijnen 1 tot en met 4) dan wordt het knelpunt op deze locatie groter. Met de inzet van transitie maatregelen kan de doorstroming op deze kruising worden verbeterd.

8.2.4 Op de Vos

Door in te zetten op het realiseren van een mobiliteitstransitie in de regio zoals beschreven in de mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek, blijkt op basis van de doorrekening van de twee maatregelpakketten (basis en luxe) van locaties elders op de N276 zijn de intensiteiten bij Op de Vos bepaald. Deze blijven in het scenario 2040 Laag met 12% reductie nagenoeg gelijk aan de IC-verhouding in 2016. Hiermee ontstaat een situatie die acceptabel wordt geacht en met momenten mogelijk kritisch kan zijn. Monitoring vindt plaats om de daadwerkelijke effecten van maatregelen in de regio op deze locatie te meten. Op basis van de resultaten hiervan wordt beoordeeld of de maatregelen voldoen dan wel moeten worden aangevuld of herzien.

Op basis van de doorrekening van de twee maatregelpakketten (basis en luxe) van locaties elders op de N276, zijn de effecten bij Op de Vos als volgt (er worden bij Op de Vos dus geen aanvullende maatregelen getroffen in deze doorrekening):

Maatregelenpakket basis N276												
	2016 basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2040 Laag 12% reductie netwerk / basis			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
Aansluiting Allee / Op de Vos	0,66	0,75	0,65	0,73	0,64	0,72	0,67	0,75	0,66	0,74	0,71	0,79

Oplossingsrichting luxe N276												
	2016 basis				2040 Laag 12% reductie netwerk				2016 basis			
	Ochtend		Avond		Ochtend		Avond		Ochtend		Avond	
	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop	IC Wegvak	IC Knoop
Aansluiting Allee / Op de Vos	0,66	0,75	0,66	0,75	0,64	0,72	0,67	0,75	0,65	0,74	0,71	0,79

Conclusie

De intensiteiten bij Op de Vos blijven bij het doorrekening van scenario's in het verkeersmodel nagenoeg gelijk en blijft daarmee binnen acceptabele marges.

Toelichting:

In de berekeningen met het verkeersmodel voor de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek is in eerste instantie berekend wat de autonome groei voor de regio zou zijn in 2040 zowel in een laag als hoog scenario. In deze berekening zijn de gegevens van de uitbreiding van VDL Nedcar meegenomen (volledige planuitbreiding en infra VDL plan (conform variant C3, dus met nieuwe ongelijkvloerse kruising op de N297 ter plaatse van Mitsubishi en uitbuiging van de N276 in oostelijke richting).

In de gebiedsverkenning stellen we de ambitie om het autogebruik in de regio te beperken en te spreiden. Dit hebben wij in het verkeersmodel doorvertaald door een reductie op de autonome groei toe te passen. We hebben gerekend met een reductie van 20% op alle kantoorlocaties in de regio en 10% reductie op alle overige verkeer, ook buiten de regio (=rest Nederland en buitenland). De tabellen in dit hoofdstuk hebben betrekking op deze reductie van het verkeer. Voor Op de Vos geldt in deze situatie dus (in 2040 met de realisatie van de reductie van het autoverkeer) dat het doorstromingsknelpunt dus binnen de marges blijft.

9 Berekeningen verkeersmodel Gebiedsverkenning WM

De Provincie heeft recent, samen met de regio en ondersteund door Royal HaskoningDHV, de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek opgestart. Economische ontwikkelingen in de Westelijke Mijnstreek (o.a. Chemelot en VDL/NedCar) hebben een forse ruimtelijke impact en zorgen voor verkeersgroei op de bestaande verkeersinfrastructuur. Deze groei zal in de komende jaren verder toenemen. Hierdoor staan bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk.

Doelstelling van deze gebiedsverkenning is om de meest effectieve oplossingen voor de geanalyseerde mobiliteitsopgave(n) in het studiegebied in beeld te brengen en de meest efficiënte werkwijze voor de realisatie ervan aan te geven. Het studiegebied bestaat uit de gemeenten Beek, Beekdaelen, Echt-Susteren, Sittard-Geleen en Stein.

In het kader van deze gebiedsverkenning zijn enkele verkeersmodelberekeningen uitgevoerd om de verwachte knelpunten op het wegennet op langere termijn inzichtelijk te krijgen en effecten van mogelijke oplossingen inzichtelijk te maken (probleemoplossend vermogen en neveneffecten).

9.1 Doel van de opdracht

Het doel van de opdracht kan als volgt worden omschreven:

1. Gedragen verkeerscijfers genereren voor het basisjaar en het prognosejaar voor het (vracht)autoverkeer die als grondslag dienen voor de knelpuntverkenning en doorrekening van effecten van maatregelen.
2. Actueel en samenhangend inzicht verschaffen in de te verwachten knelpunten op het wegennet in een Hoog en Laag scenario, mede gerelateerd aan de geïnventariseerde Gebiedsopgaven in de gebiedsverkenning.
3. Effectberekening van twee sets van mogelijk kansrijke maatregelen om het probleemoplossend vermogen en neveneffecten inzichtelijk te maken (no-regret-scenario en worst-case-scenario).

9.2 Doorlopen stappen

Om te komen tot de gewenste resultaten is het volgende stappenplan doorlopen:

9.2.1 Toevoeging gemeenten Beekdaelen en Echt-Susteren

Als basis voor deze modeltoepassing hanteren we het bestaande verkeersmodel Westelijke Mijnstreek. We hanteren dit model, omdat dit een hoger detailniveau kent dan het NRM van Rijkswaterstaat. Bovendien is het een breed gedragen verkeersmodel dat is opgesteld door alle gemeenten in de regio in samenwerking met de Provincie Limburg. In verband met de toepassing is het studiegebied uitgebreid met de gemeenten Beekdaelen en Echt-Susteren. Vanwege de uitbreiding was het noodzakelijk om het basisjaar 2016 volledig opnieuw door te rekenen en te kalibreren. Hierbij hebben we zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande netwerken en tellingen uit de bestaande modellen.

De Provincie heeft het verkeersmodel Parkstad als Omnitrans project beschikbaar gesteld. Hieruit hebben we zoveel mogelijk netwerkkenmerken en sociaal economische gegevens voor zonevulling overgenomen. In verband met de uitbreiding van het studiegebied is tevens een nieuwe uitsnede uit het Basisjaar 2014 van het NRM gemaakt, waaruit extern en doorgaand verkeer is afgeleid. Hiervoor hebben we NRM-Zuid (versie 2017) gebruikt, waarop het huidige basisjaar 2016 van Verkeersmodel Westelijke Mijnstreek is gebaseerd.

Voor het Prognosejaar 2040 hebben we via de Provincie het vigerende NRM-Zuid (versie 2020) ontvangen van Rijkswaterstaat. Dit NRM hebben we omgezet naar Aimsun om hieruit de benodigde uitsnede te maken.

De zone-vulling van het huidige Basisjaar 2016 van model Westelijke Mijnstreek is niet aangepast. Voor zover deze nog niet waren opgenomen in het model PSL hebben we telgegevens van de Provinciale wegen binnen de gemeente Beekdaelen verwerkt, waarmee we het nieuwe Basisjaar 2016 tenslotte hebben gevalideerd en gekalibreerd.

Doel van deze stap was in essentie het verkrijgen van een goede basis voor de verkeersprognoses en effectberekeningen, die gedragen kan worden door Provincie en betrokken gemeenten.

9.2.2 Basisjaar 2016 en toekomstscenario's 2040 Hoog en Laag

Op basis van het herberekende basisjaar hebben we vervolgens twee toekomstscenario's (2040 Hoog en 2040 Laag) doorgerekend. Als basis hiervoor hebben we het Prognosejaar 2030 van de vigerende verkeersmodellen Westelijke Mijnstreek, Midden-Limburg en Parkstad Limburg genomen. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- VDL: volledige planuitbreiding en infra VDL plan meegenomen (conform Variant C3), dus met nieuwe OGK op de N297 t.p.v. Mitsubishi en uitbuiging van de N276 in oostelijke richting.
- Chemelot: volledige planuitbreiding (conform MPC 2030, inclusief Lexhy⁴⁹). Geen 10% reductie van auto- en vrachtverkeer. Bestaande infra gehandhaafd, inclusief bestaande route naar v/d Valk.
- Alle overige aangeleverde gemeentelijke plannen voor woninguitbreiding, uitbreiding van bedrijvigheid en infrastructurele aanpassingen (zie bijlage 1)⁵⁰.
- Op regionaal niveau zijn de volgende netwerkaanpassingen meegenomen:
 - Openstelling volledige Buitenring Parkstad Limburg (BPL)
 - Aansluiting A46 op B56n / N297
 - Ondertunneling A2 Maastricht
 - Verbreding A2 t Vonderen-Kerensheide

O.b.v. SEG⁵¹ totalen voor het studiegebied zijn de matrices van het bestaande Prognosejaar 2030 tenslotte geschaald naar WLO⁵² variant 2040 Hoog en WLO variant 2040 Laag. Het auto- en vrachtverkeer wordt hiervoor met de volgende percentages aangepast:

- 2040 WLO Laag (auto -2%, vracht -1%, t.o.v. bestaand Prognosejaar 2030)
- 2040 WLO Hoog (auto +8%, vracht +10%, t.o.v. bestaand Prognosejaar 2030)

We hebben gekozen voor het prognosejaar 2040 (en niet 2030 of 2050), omdat een tijdschijf van ongeveer 10 jaar gewenst is voor de (mogelijke) aanleg van nieuwe infrastructuur. Vanaf besluitvorming tot oplevering dient rekening gehouden te worden met een termijn van 3-5 jaar (afhankelijk van de maatregel).

⁴⁹ Voor Chemelot hanteren we de prognoses van 2030. Tussen 2030 en 2040 wordt er geen mobiliteitsgroei verwacht van/naar Chemelot. Mogelijk dat er zelfs al sprake is van een afname van (met name) vrachtverkeer als gevolg van een modal shift naar buisleiding, rail en/of schip. Door de gegevens van 2030 te hanteren is er sprake van een worstcase benadering.

⁵⁰ Voor de ontwikkelingen Chemelot, VDL Nedcar, Van der Valk en Truckparking Vonderen zijn de uitbreiding ingevoerd conform bijlage 1, waarna met behulp van matrixbewerkingen de ritten zijn verschaald, zodat ze overeenkomen met eerder uitgevoerde studies t.b.v. de betreffende ontwikkelingen (Masterplan Chemelot, Uitbreiding VDL Nedcar, Truckparking Vonderen en Simulaties ontsluiting Van der Valk)

⁵¹ Sociaal Economische Gegevens (SEG) = arbeidsplaatsen en inwoners

⁵² Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (<https://www.wlo2015.nl/>)

De landelijke verkeersmodellen (NRM) kennen een prognosejaar 2030 en een prognosejaar 2040. Voor mobiliteit is een doorkijk naar het jaar 2050 nog te onzeker en hiervoor zijn dan ook (nog) geen verkeersmodellen beschikbaar.

Resultaten verkeersmodelplots

De verkeersmodelplots met de intensiteiten voor de modelvarianten Basisjaar 2016, Prognosejaar 2040 WLO Laag en Prognosejaar 2040 WLO Hoog in mvt/etmaal zijn terug te vinden in bijlage. Ook zijn beide Prognosejaren vergeleken met het Basisjaar 2016 en verschilplots hiervan zijn toegevoegd.

Vergelijking Prognosejaren 2040 ten opzichte van Basisjaar 2016

Als Prognosejaar 2040 WLO Laag vergeleken wordt met het Basisjaar 2016, valt op dat alle het verkeer verschuift naar alle toegevoegde netwerkontwikkelingen. Denk hierbij aan de verbreding van de A2 tussen de knooppunt 't Vonderen en Kerensheide, de nieuwe OGK in de N297 ten zuiden VDL/Nedcar, de opstelling van de N300 Buitenring Parkstad. Ook de grote geplande ontwikkelingen op het Chemelot terrein, bij VDL/Nedcar en de uitbreiding van Gardenz laten op de plot een toename van verkeer zien. Doordat het overige verkeer in het 2040 WLO Laag scenario is afgeschaald (auto -2% en vracht -1% t.o.v. bestaand Prognosejaar 2030), is met name in de kernen, waar geen verdere ontwikkeling gepland staan een lichte verkeersafname zichtbaar. Door deze schaling rijdt door de woonwijken vaak net iets minder verkeer dan in 2030. Op de autosnelwegen, A2, A73, A76 en A79 is wel steeds een groei van verkeer zichtbaar. Dit is te verklaren door de toename van vanuit het NRM en dan met name gerelateerd aan de verbindingen over langere afstanden.

Al het Prognosejaar 2040 WLO Hoog wordt vergeleken met het basisjaar 2016, dan zijn op bijna het gehele netwerk alleen maar verkeerstoenames zichtbaar. Dit is het gevolg van de meegenomen ontwikkelingen en de algehele verwachte verkeersgroei naar 2040 WLO Hoog en de groei voortkomend uit het NRM. Deze groei is in het 2040 WLO Hoog scenario wel aanwezig. Alleen als gevolg van netwerkwijzigingen, zoals de opstelling van de N300 Buitenring Parkstad zijn op wegen grote afnames zichtbaar. Ook in de woonwijken zijn wat kleine verschuivingen, maar hebben geen grote invloed op de verkeersstromen in de Westelijke Mijnstreek.

9.3 Reductiescenario's

De autonome en regionale ontwikkelingen die zich tot 2040 voordoen in de Westelijke Mijnstreek zorgen voor een toename van het gemotoriseerde verkeer. Deze groei is met behulp van de berekening van de toekomstscenario's 2040 Hoog en Laag met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt. Vanuit de ambitie van de Gebiedsverkenning wordt gestreefd naar een beperking van deze groei van gemiddeld 10%. Deze beperking van de groei is in het verkeersmodel berekend conform onderstaand reductiescenario.

9.3.1 Reductiescenario -10% werklocaties

Dit reductiescenario is gebaseerd op Prognosejaar 2040, WLO Laag en reduceert het verkeer van en naar de grotere werklocaties in de regio met -10% op basis van onderstaande uitgangspunten:

- -10% autoverkeer van/naar werklocaties (>200 arbeidsplaatsen) in alle perioden van de dag.
- -10% vrachtverkeer van/naar werklocaties (>200 arbeidsplaatsen) tijdens de spitsen. Deze ritten komen terug in de restdagperiode. Op etmaalniveau dus geen reductie.

De achterliggende gedachte van dit scenario is dat beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag van de grotere werkgevers in de regio het meest kansrijk is.

Uit de berekeningen bleek dat dit -10% scenario leidde tot slechts een beperkte reductie van de totale hoeveelheid verkeer in de regio en een beperkte reductie van knelpunten, omdat alleen het bestemmingsverkeer van de grotere werklocaties met 10% gereduceerd wordt en al het overige verkeer niet. Het ambitieniveau wat betreft de reductie van ritten van/naar de grotere werklocaties zou beduidend hoger mogen liggen, zeker gezien de ervaringen gedurende Covid19-pandemie. Een reductie van -20% op de grotere kantoorlocaties lijkt op voorhand niet irreëel. Met gemiddeld 1 dag per week thuiswerken kan deze reductie al worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er ook een algehele reductie van verkeer verwacht als gevolg van de landelijke mobiliteitstransitie die in gang is gezet.

Op basis van deze uitgangspunten is vervolgens onderstaand reductiescenario doorgerekend.

9.3.2 Reductiescenario -20% kantoorlocaties en -10% overige verkeer

Dit reductiescenario is ook gebaseerd op Prognosejaar 2040, WLO Laag en reduceert het verkeer van en naar de grotere kantoorlocaties in de regio met -20% en het overige verkeer met -10% op basis van onderstaande uitgangspunten:

- 20% reductie voor zones met > 100 arbeidsplaatsen dienstverlening (=kantoor).
- 10% reductie van al het overige autoverkeer in de spitsen (dus ook doorgaand verkeer en verkeer dat niet gekoppeld is aan de grote kantoorlocaties), in plaats van 0% zoals de vorige keer berekend.
- 10% verplaatsing van vrachtverkeer van de spitsen naar de rest van de dag op grote werklocaties (>200 arbeidsplaatsen), identiek aan de vorige berekening.

Uit de berekeningen bleek dat dit scenario leidde tot een reductie van de totale hoeveelheid verkeer in de regio met gemiddeld -10%. Rondom de grotere kantorenlocaties is deze reductie vanzelfsprekend hoger, op andere locaties iets lager. Dit reductiescenario is gekozen als basis voor de verdere uitwerking van maatregelscenario's in de gebiedsverkenning WM en wordt benoemd als het reductiescenario (-12%).

In onderstaande tabel is de totale mobiliteitsgroei richting 2040 voor de regio Westelijke Mijnstreek weergegeven:

Jaar	Index
2016	100
2040 Laag	117
2040 Hoog	129
2040 Laag incl. reductiemaatregelen	105

9.4 Maatregelscenario's

Om de resterende knelpunten op te lossen zijn door de werkgroep een tweetal maatregelpakketten samengesteld, die vervolgens modelmatig zijn doorgerekend om het beoogde effect te kunnen toetsen. Het betreft een maatregelscenario basis waarin maatregelen zijn benoemd waarbij het beter benutten of aanpassen van de infrastructuur voldoende bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming óf waarvan al duidelijk is dat nieuwe infrastructuur noodzakelijk is (knelpunt in 12%-reductiescenario). In het

maatregelscenario luxe zijn infrastructurele maatregelen opgenomen die bijdrage aan het aanpakken van de knelpunten in het 5%-reductiescenario.

Maatregelscenario Basis:

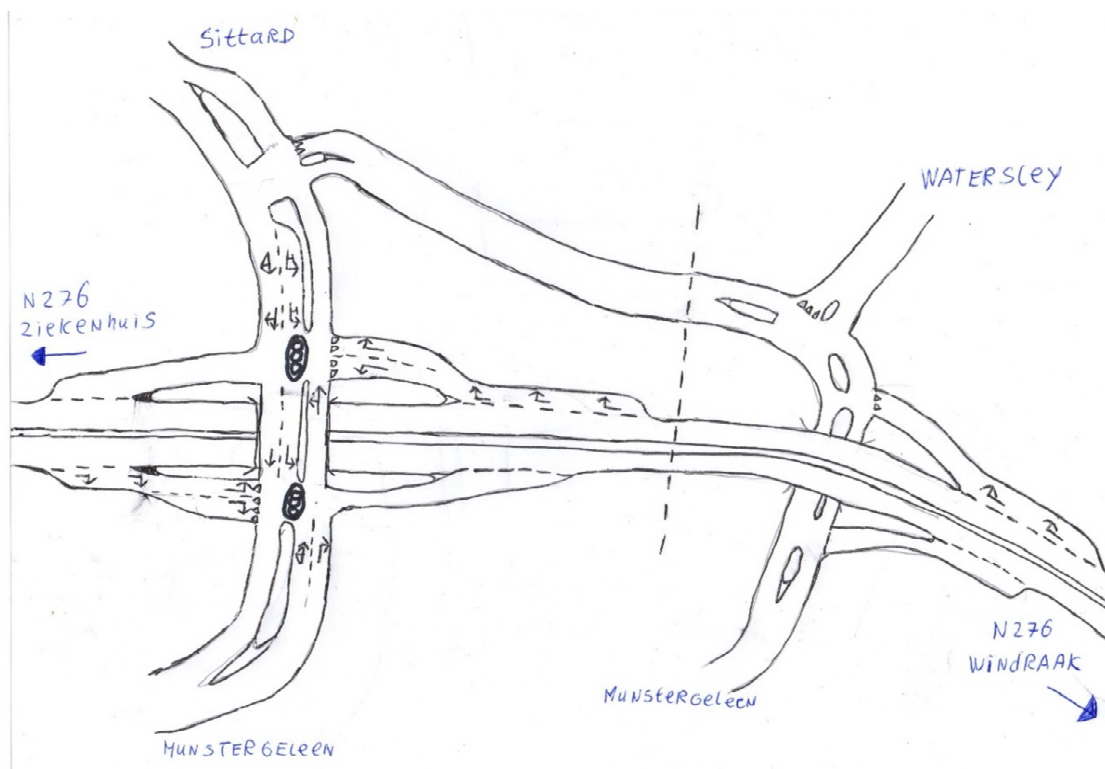
- T.h.v. Gate 1 en Lexhy/Oude Postbaan – Realisatie Ongelijkvloerse kruising
- Burgemeester Lemmensstraat dubbel linksaf op Lemmensstraat
- Gardenz, nieuwe ontsluiting met extra VRI voor Gardenz op de N294 meenemen. De extra VRI geeft direct aansluiting op Gardenz
- Turborotonde Van der Valk Urmond krijgt vierde tak t.b.v. ontsluiting Chemelot/Campus
- Ter hoogte van de A2 aansluiting Elsloo vinden de volgende wijzigingen plaats:
 - o De aansluiting Sanderboutlaan – afrit A2 vanuit Eindhoven – toerit A2 richting Maastricht wordt van een VRI voorzien;
 - o Afrit Elsloo vanuit Maastricht blijft liggen, met bestaande voorrangskruising.
- Realisatie dubbele rijstrook op de N276 bij de aansluiting Hoogveld;
- VRI N276 – Heerlenerweg voorzien van een grotere capaciteit en dubbele rechtdoor stroken op de N276 en de realisatie van een nieuwe VRI op Kruising N276 – Watersley, met dubbel rechtdoor in de N276.

Maatregelscenario Luxe:

- T.h.v. Gate 1 en Lexhy/Oude Postbaan – Realisatie Ongelijkvloerse kruising
- Urmonderbaan N294 – Bergerweg – Graetheide → voorrangskruising verwijderen;
 - o Graetheide wordt aan de zuidzijde van de N294 een andere wijze ontsloten.
- Burgemeester Lemmensstraat dubbel links op Lemmensstraat
- Urmonderbaan N294 – Gardenz, nieuwe ontsluiting met extra VRI meenemen. De extra VRI geeft direct aansluiting op Gardenz. Op deze VRI wordt tevens Einighausen aan de westzijde van de kern ontsloten. (Dit ter vervangen van de aansluiting van Einighausen op de Mauritsweg en de Bergerweg);
- Urmonderbaan N294 – Mauritsweg wordt een T-splitsing met VRI, (aansluiting vanuit Einighausen verdwijnt);
- Turborotonde Van der Valk Urmond krijgt vierde tak t.b.v. ontsluiting Chemelot/Campus
- Ter hoogte van de A2 aansluiting Elsloo vinden de volgende wijzigingen plaats:
 - o De aansluiting Sanderboutlaan – afrit A2 vanuit Eindhoven – toerit A2 richting Maastricht wordt van een VRI voorzien;
 - o Afrit Elsloo vanuit Maastricht blijft liggen, met bestaande voorrangskruising.
- Realisatie dubbele rijstrook rechtdoor op de N276 én het afsluiten van de aansluiting van de woonwijk Hoogveld op de N276 voor het gemotoriseerd verkeer. Hoogveld krijgt in dit maatregelenpakket een nieuwe ontsluiting aan de oostzijde op de rotonde Rijksweg-Noord. Dit middels een nieuwe tunnel voor autoverkeer onder het spoor door in het verlengde van de Hoogveldlaan. Vervolgens buigt de nieuwe verbinding af in noordelijke richting om hier als vierde tak aan te sluiten op de rotonde Rijksweg Noord – Milieuparkweg.

- De VRI N276 – Heerlenerweg wordt een ongelijkvloerse kruising met bovenop een VRI. N276 – Watersley wordt een viaduct en verkeer vanuit de Watersley en Munstergeleen kan via een parallelweg aan de noordzijde naar de OGK met de Heerlenerweg rijden om hier de N276 te bereiken:
 - o De kruising nieuwe OGK – Heerlenerweg – Parallelweg Heerlenerweg (van deze parallelweg maakt nu het verkeer vanuit Munstergeleen gebruik) wordt voorzien van een nieuwe gecombineerde VRI;
 - o Voor de relatie Munstergeleen – N276 oost komt een halve toe- en afrit zodat dit verkeer niet eerst naar de OGK met de Heerlenerweg hoeft te rijden.

Deze luxe oplossingsrichting is in afbeelding 1 schetsmatig uitgewerkt.



Afbeelding 1 Schetsmatige uitwerking mogelijke Luxe oplossingsrichting N276 – Heerlenerweg - Watersley

Beide maatregelenscenario's zijn bereken voor de ochtend, avondpits en etmaal intensiteiten. In bijlage 2 zijn modelplots in voor mvt/etmaal en de verschilplots ten opzichte van 2040 WLO Laag (12 reductie0 scenario terug te vinden. Vervolgens zijn onderstaand per deelgebied uit de Westelijke Mijnstreek nader geanalyseerd en beschreven.

9.5 Bijlage 1: ingevoerde plannen 2040

Woningbouw – toename 2016-2040

Nummer	Naam Ontwikkeling	Locatie aanduiding	Gemeente	Zone	Aantal woningen
WON-001	Herstructureringswijk Thienbunder-Sittard	Thienbunder	Sittard-Geleen	188301232	12
WON-002	Nieuwbouwplan Engelenhof-Sittard	Tussen Putstraat, Pullestraat en Fort Sanderbout	Sittard-Geleen	188301146	34
WON-003A	Afbouw Middengebied - Geleen	Middengebied tussen Sittard en Geleen aan weerszijden van Rijksweg (naast en overzijde van Orbis Medical Park)	Sittard-Geleen	188301240	60
WON-003B	Afbouw Middengebied - Geleen	Middengebied tussen Sittard en Geleen aan weerszijden van Rijksweg (naast en overzijde van Orbis Medical Park)	Sittard-Geleen	188301264	275
WON-009	Centrumplan Geleen		Sittard-Geleen	188301821	100
WON-010	Zitterd Revisited		Sittard-Geleen	188301116	200
WON-014	Abshoven	Munstergeleen, bij de Brasserie abshoven. Koopwoningen en huurappartementen/woningen	Sittard-Geleen	188301309	17
WON-016	Afbouw Aldenhof Born	Marcus Aurelius	Sittard-Geleen	188301444	7
WON-001	Hommert (Amstenrade)		Schinnen	962002074	8
WON-002	Stationsstraat (Schinnen)		Schinnen	962002024	2
WON-003	Gijselaar Amstenrade	Gijselaar Amstenrade	Schinnen	962002076	15
WON-004	Koeteleboet (gemeenschapshuis)	Gijselaar Amstenrade	Schinnen	962002076	5
WON-007	Uitbreidingsplan Hommert (nieuwbouw)	Hommert	Schinnen	962002069	9
WON-008	Onderste Puth 22-32	Onderste Puth	Schinnen	962002118	11
WON-009	Voormalige schoolterrein	Groenenborgstraat / Moutheuvelaan	Schinnen	962002030	15
WON-010	nieuwbouw woning	Moutheuvelaan 6	Schinnen	962002031	2
WON-011	sloop en herbouw huurwoningen	Vonderstraat	Schinnen	962002025	47
WON-012	Burgemeester Pijlstraat	Burgemeester Pijlstraat	Schinnen	962002023	12
WON-013	vml zwembad	Altaarstraat	Schinnen	962002030	10
WON-003	Bovenstestraat Echt	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110717	24
WON-004	DOP Koningsbosch	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110619	6
WON-005	BP Echt Zuid-oost (Bocage)	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110693	75
WON-006	BP Echt Zuid-oost (Bocage)	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110692	75
WON-007	Pius X	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110703	25
WON-008	Kreijerstraat	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110714	34
WON-009	Koningsplein Koningsbosch	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110619	20
WON-010	Klooster en tuin Koningsbosch	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110620	45
WON-011	Oude schoollocatie Nieuwstadt	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110509	24
WON-012	Julianastraat/Emmastraat	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110699	114
WON-013	Dakpannenfabriek Cuijpers	Echt-Susteren	Echt-Susteren	10464780	60
WON-014	Gebiedsontwikkeling Peij	Echt-Susteren	Echt-Susteren	17110739	40
WON-001	Lampenpaleis Beek	Beek	Beek	888001927	30
WON-002	Beekse Bron	Beek	Beek	888001916	35
WON-001	Van der Valk	Stein	Stein	971001562	84
WON-002	BTL-terrein	Stein	Stein	971001691	34
WON-003	Kerensheide (H Jozefkerk Stein)	Stein	Stein	971001634	12
WON-004	Meerdel (tussen Meerdel en Elserveldstraat)	Stein	Stein	971001664	15
WON-005	Bramert Noord	Stein	Stein	971001551	50

Toename van het aantal arbeidsplaatsen 2016-2040

Nummer	Naam Ontwikkeling	Locatie aanduiding	Categorie	Verandering in m2 of in aantal arbeidsplaatsen	Ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen						
					Zone	industrie	detailhandel	diensverlening	onderwijs	zorg	overig
WER-001	Holtum Noord III	Holtum ten westen van	grootschalig lo	180.000 m2 nu : ± 1.500 arbeidsplaatsen	10018						700
WER-002	Ligne	Sittard Rijksweg Noord	gemengd	bvo: 12.500 winkels, 17.500 cultuur, onderwijs (HBO), ontspanning, maatschappelijke doel.(filmhuis, bibliotheek), 4000 maatschappelijke dienstverlening, 380 pp parkeergarage, 7 woningen							
WER-003	Uitbreiding huis- en tuinboulevard (west en uitbr AenC)	Geleen Urmonderbaan	detailhandel	10.000 m2 wvo	188301718		100	100			100
	Uitbreiding Chemelot Gate 1 en 2	10030		55% van de uitbreiding Site (1000 industrie en 3000 overig)	10030	550					1650
WER-019	Uitbreiding Chemelot Gate 5	10027		20% van de uitbreiding Site (1000 industrie en 3000 overig)	10027	200					600
WER-020	Uitbreiding Chemelot Gate 6	188301843		20% van de uitbreiding Site (1000 industrie en 3000 overig)	188301843	200					600
WER-021	Uitbreiding Chemelot Gate 7	188301841		5% van de uitbreiding Site (1000 industrie en 3000 overig)	188301841	50					150
WER-005	Chemelot Campus de Lexhy Chemelot campus IP	Chemelot terrein	Onderzoek & Ontwikkeling, Onderwijs	tussen nu en 2020 toename aantal "kennisswerkers" met circa 1.000 personen; verwachte toename 2012-2023 : ± 1.900 arbeidsplaatsen	10025			3863			
WER-010	Overname Nedcar door VDL	IPS-terrein, langs N297	Industrie		10029			5500			950
WER-014	Fortunastadion e.o	188301382	Sport, Horeca, detailhandel	200 arbeidsplaatsen winkel en 500 overig	188301382		200				500
WER-016	Sportpark Eggerweg	188301382	Sport	10 arbeidsplaatsen	188301382						10
WER-017	Business Park Geleen	188301739	Industrie	200 arbeidsplaatsen	188301739						200
WER-017	Centrumplan Geleen	188301821	Winkel / Overig	250 arbeidsplaatsen winkel en 100 arbeidsplaatsen overig	188301821		250				100
WER-018	Aviation Valley	10011	Logistiek	500 arbeidsplaatsen	10011						500
WER-024	De Berk Noord	10464784			17110659	52					
WER-025	Zuiderpoort	10464787		ML Zuiderpoort	10464787		20				
WER-026	De Loop Casino Restaurant Fastfood en hotel	10464786		ML De Loop Casino Restaurant Fastfood	10464786		100				100
WER-027	Food Market	10464779		ML Food Market	10464779		50				
WER-028	Centrumplan Susteren	566752			17110557		50				
WER-032	Uitbreiding de Bandert	10464784		ML Uitbreiding de Bandert	10464784						80
WER-033	Businesspark M-L	596188			17110655	1500					
WER-034	De Berk 3				17110663	500					
WER-035	Truckparking Vonderen				11308562		200				
WER-036	Livar Experience Center		330-375 ritten per dag		17110606						20
WER-037	Nedlin	971001705			971001705	15					
WER-038	Van der Valk en Business Center	971001562			971001562		150				200

10 Agenda Westelijke Mijnstreek 2023 e.v.

Met het jaarprogramma 2021-2022 zijn die projecten benoemd die de komende twee jaar worden actief worden opgepakt in het kader van de Mobiliteitsagenda Westelijke Mijnstreek. Daarnaast zijn er nog diverse lopende projecten en projecten die kunnen worden opgepakt na 2022. In dit hoofdstuk wordt daarvan een opsomming gegeven (niet limitatief).

Onderwerp

Toelichting

Programmalijn 1 – Bewustwording en gedragsbeïnvloeding

Gedragscampagnes

Voor alle inwoners om te laten weten dat we als regio op een andere manier met mobiliteit willen omgaan. En om mensen te ondersteunen zodat ze een verandering kunnen maken.
Het budget is gebaseerd op het begeleiden van het proces, het ontwikkelen van een communicatiestrategie, afstemming met overheden, (ontwikkelen van) communicatiemiddelen en voor het uitvoeren van activiteiten.

Verkeersactieve scholen

Een Verkeersactieve school is een school die in alle groepen/leerjaren aandacht besteedt aan theoretische en praktische verkeerseducatie en oog heeft voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes.
Gemeenten en provincie Limburg spannen zich in om de kwetsbare en onervaren deelnemers te stimuleren zich veilig in het verkeer te gedragen is de aanpak Verkeersactieve school ontwikkeld. Aan leerlingen in het (speciaal) basisonderwijs, voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs wordt verkeerseducatie aangeboden.
Voor het schooljaar 2021-2022 nemen 55 basisscholen en 2 middelbare scholen in de Westelijke Mijnstreek deel.

Minder Hinder A2 verbreding

In het kader van de werkzaamheden van de verbreding van de A2 tussen knooppunt Vonderen en Kerensheide er extra ingezet te worden op bewustwording en gedragsbeïnvloeding om tijdens de werkzaamheden de bereikbaarheid van de regio op orde te houden. De informatie uit de enquête en onze Regionale Mobiliteitsagenda vormen hiervoor een inhoudelijke basis.

Onderwerp	Toelichting
<i>Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur</i>	
Tracé Chemelot – Sittard	Een ontbrekende schakel in het hoogwaardige fietsnetwerk rondom Chemelot met mogelijk de meeste potentie als gekeken wordt naar de herkomst van medewerkers van Chemelot. Daarnaast heeft de route ook een belangrijke functie voor schoolgaande kinderen. In de verkenning van het tracé dient rekening gehouden te worden met de (beleids)keuzes die worden gemaakt rondom Retailpark Sittard Geleen. Bij de verkenning van dit tracé dient ook afstemming te worden gezocht met Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Site.
Tracé Chemelot – Parkstad	Verbindt de BCC met het centrum van Geleen en de stations Geleen Lutterade en Geleen Oost. Ook de gebiedsontwikkeling Glanerbrook tot regionaal sportcentrum ligt aan de route. Het verbinden van de Geleenbeekroute (Beekdaelenroute) met de Leisure Lane biedt hier kansen om een snelfietsroute te realiseren. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan het combineren voetgangers en langzame en snelle fietsers. Bij de verkenning van dit tracé dient ook afstemming te worden gezocht met Brightlands Chemelot Campus en Chemelot Industrial Site.
Tracé Sittard – Parkstad	Het verkeer op de N276 ter hoogte van Windraak heeft met name een bestemming of herkomst in Parkstad of Sittard (+/- 60%). De afstand tussen het centrum van Sittard en Parkstad Noord is zo'n 12 kilometer: een afstand die met de e-bike goed te fietsen is. Daarmee is het een alternatief voor de auto op de N276. Met deze tracé verkenning wordt gezocht naar een optimale fietsverbinding waarbij de veiligheid, directheid en waar mogelijk zo min mogelijk hoogteverschillen kunnen worden overbrugd. Ook bij deze tracéverkenning dient rekening gehouden te worden met een route voor landbouwverkeer.
Tracé Sittard – Beek	Op de Rijkswegboulevard in Sittard en Geleen wordt meer ruimte geboden aan de fiets en het openbaar vervoer. Op de korte termijn betekent dit een aanpassing van de VRI's waardoor de wachttijd voor fietsers aanzienlijk wordt verlaagd. Op de langere termijn wordt er meer ruimte gemaakt voor de fiets en de bus waardoor de auto te gast is op deze route.
Fietsroutes site Chemelot	Aansluiting regionaal fietsnetwerk op fietsstructuur site: logische en veilige routes naar de Campus.

Onderwerp	Toelichting
<i>Programmalijn 3 – Vervoers- en mobiliteitsdiensten</i>	
Onderzoek deelmobiliteit	ZLB voert onderzoek uit naar doelgroepen, drijfveren en locaties deelmobiliteit in Zuid-Limburg. In het najaar 2021 is deze studie gereed. Uitkomsten van de studie kunnen gebruikt worden om de eerste deelfietslocaties in de Westelijke Mijnstreek te realiseren.
Carpoollocatie Chemelot e.o.	Het inrichten van een carpoollocatie (eventueel tijdelijk tijdens de werkzaamheden aan de A2) in het gebied rondom de aansluiting met de A2 bij Urmond. De carpoollocatie heeft als functie om het verkeer vanuit de regio te bundelen zodat er minder voertuigen in de richting van Eindhoven, Heerlen en Maastricht rijden. Ten tijde van de werkzaamheden aan de A2 kan dit een bijdrage leveren aan de reductie van het autoverkeer.
Optimalisatie bushaltes N276	Kwaliteitsverbetering bushaltes lijn 40 (BKR-haltes). Door de ketenvoorzieningen van de grotere bushaltes op orde te brengen, maken we het openbaar vervoer vanuit de kernen beter toegankelijk. Het betreft o.a. de haltes Doenrade provinciale weg en Windraak
Station Sittard	Station Sittard is het intercity station in de Westelijke Mijnstreek met directe verbindingen naar Heerlen, Maastricht en Eindhoven/Randstad en naar Aken en Luik met een overstap. Stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen bij het station.
Flexibel vervoerssysteem	Verkenning naar flexibel collectief systeem landelijk gebied incl. hubs
Vorbereiding OV-concessie	Ervaringen regio meenemen in opstellen PvE door Provincie, o.a. deelmobiliteit, flexibel collectief systeem landelijk gebied, hubs, ...

Onderwerp

Programmalijn 4 - Logistiek

Toelichting

Multimodale verbinding

Doel: Het verder versterken van de multimodale transportverbinding, hierbinnen valt het opstellen van een maatregelenpakket Modal Shift, ter stimulering van veiliger en duurzamer transport. Uitdaging: Voldoende multimodale transportcapaciteit naar Haven Stein, waaronder een zogenaamde multimodale corridor tussen Haven Stein en de Chemelot-site langs en/of ter plaatse van de huidige spoorboog. Deze ontwikkeling dient plaats te vinden binnen de kaders die de gemeente Stein hieraan stelt om de huidige omgevingskwaliteit voor haar inwoners te behouden of te verbeteren. Een goed participatietraject maakt hier deel van uit.

Haven Stein

De trend is een gedeeltelijke verplaatsing van het vervoer naar binnenvaart en kan oplossingen bieden voor de toenemende vervoersbehoefte. Hiervoor is een uitwerking nodig van de havenoplossingen Stein.

Vrachtwagenparkeren ML

Een verkenning naar vrachtwagenparkeren in Midden-Limburg wordt momenteel uitgevoerd om een veilige parkeerplaats te bieden voor vrachtwagens en daarnaast om de overlast van vrachtwagenparkeren in de regio te verminderen.

Buisleidingenbundel

Rotterdam – Chemelot Industrial Park. Doel: buisleiding van Ruhrgebied via Chemelot naar Rotterdam. Daarbij wordt het tracé Helmond-Nederweert gekoppeld (huidig transprot verloopt nog via Venlo naar Rotterdam).

Uitbreiding RTC

Mogelijke uitbreiding Rail Terminal Chemelot om bij te dragen in het realiseren van een regionale modal shift. Het merendeel van de huidige overslagactiviteiten van de RTC heeft echter (nog) geen verband met de bedrijven op Chemelot Industrial Site. Chemelot faciliteert de groei van de RTC als deze gerelateerd is aan de business van Chemelot site users. Daarnaast dient er in dit kader aandacht te zijn voor het beperken van de overlast van vrachtwagenparkeren in de nabije omgeving.

Onderwerp

Programmalijn 5 - Infrastructuur

Toelichting

Rotonde Gangelt

Op basis van de analyse van de doorstromingsknelpunten blijkt ook de rotonde bij Gangelt een urgent knelpunt te zijn. Ook het wegvak N274-Neutrale weg bevindt zich in de avondspits op de rand van een knelpunt. De aanpak van dit knelpunt is wenselijk waarvoor contact met de Duitse bevoegde overheid nodig is. Meer inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer op deze route is nodig om te komen tot een passende aanpak van dit knelpunt.

Aansluiting BCC rotonde

Aansluiting nieuwe, directe en duurzame weg van Brightlands Chemelot Campus op rotonde bij Stein. De weg wordt gerealiseerd in samenwerking met betrokken overheden (provincie Limburg, gemeente Stein en Rijkswaterstaat). Over de wijze waarop de uitvoering en financiering plaatsvindt, dienen nadere afspraken te worden gemaakt.

Landbouwnetwerk WM

In samenwerking met de sector uitvoeren verkenning landbouwroutenetwerk N276 (N297 en N294).