

Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2023 – 2027

‘Transparant en in balans’



Voortgangsrapportage 7
Peildatum
1 juli 2023

Maastricht,
22 augustus 2023

provincie limburg



Ter ingeleide

In februari 2020 werd door Provinciale Staten een besluit genomen over de heroverweging van de Limburgse mobiliteitsopgaven. Sindsdien worden Provinciale Staten halfjaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de mobiliteitsopgaven via het Integraal Programma Mobiliteitsopgave Limburg (IPML).

Dit voorliggende IPML voortgangsrapportage is de zevende en rapporteert over de periode 1 januari 2023 tot 1 juli 2023. Dit is enkel een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. In deze rapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten / opgaven ter besluitvorming aangeboden.

Wij sturen er continue op dat onze projecten in balans zijn met de beschikbare middelen. Op 1 juli 2023 kan in algemene zin geconstateerd worden dat het integrale mobiliteitsprogramma loopt conform planning, kwaliteit en binnen budget. Via de voorliggende rapportage rapporteren wij hierover op transparant wijze en leggen zo verantwoording af over het brede en integrale mobiliteitsprogramma van de Provincie Limburg. Hiermee zien wij toe op een strakke beheersing van het mobiliteitsprogramma.



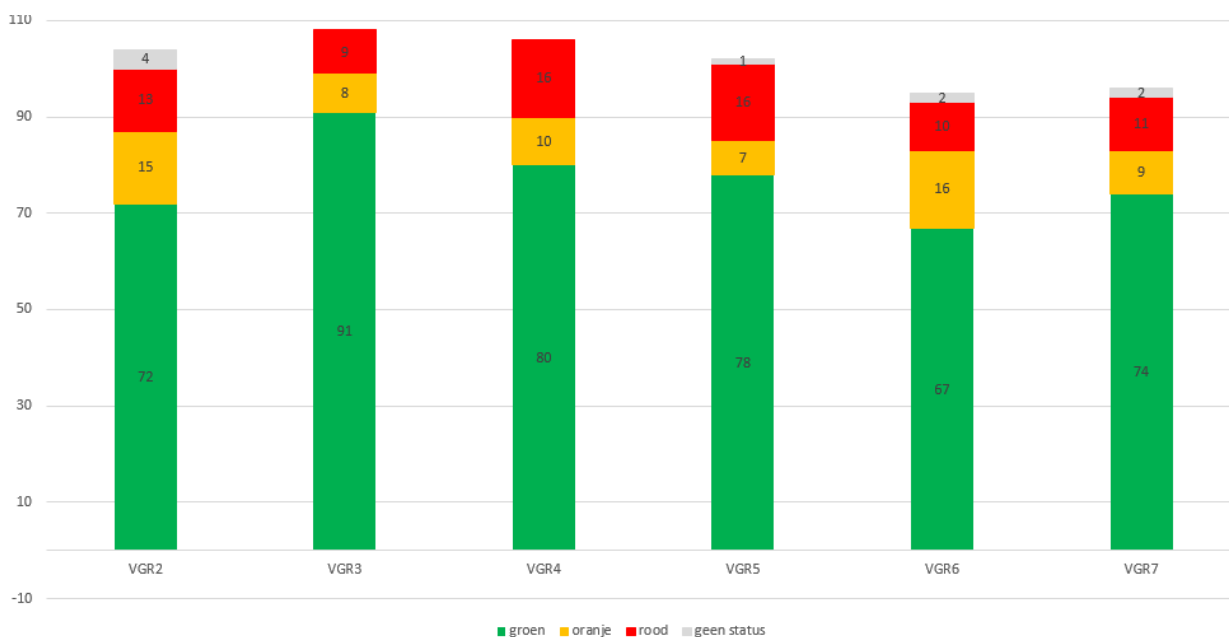
Samenvatting

In deze samenvatting zijn de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen half jaar weergegeven. Zie voor een volledige en uitgebreide weergave het voorliggende Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg.

Voortgang Mobiliteitsprogramma

Er kan worden geconcludeerd dat op 1 juli 2023 de financiering van het programma zich nog binnen de ruimte van de kapitaallasten bevindt en op dit moment geen noodzaak is om het programma te herijken.

Voor bepaalde lopende mobiliteitsopgaven hebben de door GS of PS genomen besluiten enige impact gehad op onze beoogde mobiliteitsdoelen. In de voortgangsmonitor uit [hoofdstuk 4](#) wordt dit overzichtelijk weergegeven en de nadere toelichting is terug te vinden op de specifieke thema- en bijbehorende projectbladen uit [hoofdstuk 7](#). Hier is per project de afzonderlijke stand van zaken voor planning, kwaliteit en financiën weergegeven. Onderstaande weergave laat op basis van de voortgangsmonitor, geïntroduceerd vanaf VGR2, de ontwikkeling van de voortgang zien voor het totale mobiliteitsprogramma.



Legenda

VGR2 = 1 januari 2021 VGR5 = 1 juli 2022
VGR3 = 1 juli 2021 VGR6 = 1 januari 2023
VGR4 = 1 januari 2022 VGR7 = 1 juli 2023

VGR7

74 Groen = geen afwijking t.o.v. besloten kwaliteit, planning en budget
9 Geel = kleine afwijking t.o.v. besloten kwaliteit, planning en budget
11 Rood = grote afwijking t.o.v. besloten kwaliteit, planning en budget

Voortgangsmonitor

In de voortgangsmonitor worden afwijkingen ten opzichte van eerdere besluiten gesignaleerd. Heeft het afgelopen half jaar besluitvorming plaatsgevonden dan heeft dat vrijwel altijd te maken met een aanpassing van scope, planning of financiering. Deze afwijkingen worden grotendeels veroorzaakt door de stand van zaken van de financiën, vanwege:

- de gevolgen van de implementatie van de leidraad kostenbegrotingssystematiek. Met de uniformering van het proces en de wijze van begroten is de werkwijze anders ingericht en wordt nu op een beter moment het projectkrediet vastgelegd en zijn onderlinge vergelijkingen mogelijk.
- de aanblijvende prijsontwikkelingen vanwege de grondstoftekorten en de hierdoor ontstane schaarste en langere levertermijnen van (bouw)producten.

De voortgangsrapportage laat een momentopname zien van deze afwijkingen. De provinciale organisatie hanteert de voortgangsmonitor ook tussentijds als instrument om vroegtijdig te kunnen sturen op dreigende afwijkingen. Conform het uitvoeringskader Zo Werken Wij! worden eventuele gevolgen voor scope, planning en financiën bij het eerstvolgende bijstellingsmoment ter besluitvorming voorgelegd. Er is sprake van een grote afwijking als de scope en/of planning meer dan 20% of de financiën meer dan 5% afwijken ten opzichte van eerdere besluitvorming. Voor de verklaring en doorkijk wordt verwezen naar de voortgangsmonitor en de projectbladen. Voor de hierna genoemde opgaven is op dit moment sprake van een grote afwijking met betrekking tot:

- Financiën, tijd en kwaliteit:
 - [W45. Randweg Abdissenbosch](#)
- Financiën en tijd
 - [W12. A73 Zaarderheiken – parallelbaan](#)
 - [W20. N273 kom Neer](#)
 - [W59. N595 Wittemerallee](#)
 - [R9. Maaslijn](#)
- Financiën
 - [W19. N266 - N275 Nederweert](#)
 - [F6. Fietsstructuur Oostrum](#)
 - [F71. Brug Oeffelt](#)
- Tijd
 - [W37. VDL Nedcar](#)
 - [W60. N598 Reconstructie De Hut – De Plank](#)
 - [F68. Greenport Bikeway](#)

Regeling Grote Projecten

Conform het Statenvoorstel P2020-44349, vastgesteld op 11 december 2020, krijgen de projecten die onderdeel uitmaken van de regeling grote projecten additionele aandacht. Het betreft de volgende projecten. Deze zijn als laatste hoofdstuk toegevoegd aan de projectbladen.

- [R9. Maaslijn](#)

PS is 25 april 2023 geïnformeerd over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn. Op 8 september 2023 is een informatiesessie gepland voor Provinciale Staten over het project Opwaardering Maaslijn en de OV-concessie. ProRail is 14 februari 2023 gestart met de aanbesteding voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn. De aanbesteding loopt tot en met juli 2023. PS is 16 maart 2023 geïnformeerd over de kwestie kwartsloze ballast.

- [W20. N280 Leudal](#)

De zittingsdatum bij de Raad van State over behandeling van de ingediende beroepen volgt naar verwachting in Q3 2023. De start van de uitvoering is gepland op zijn vroegst in Q4 2024, maar meer waarschijnlijk de 1ste helft van 2025. Deze opgave wordt onderdeel van de regeling grote projecten wanneer de basisrapportage ter behandeling wordt voorgelegd. Dit is voorzien in Q1 2024.

- [R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf](#)

In de periode 31 december tot en met 1 juli 2023 is op basis van de prognose eindstand een begin gemaakt met de financiële verantwoording richting CEF-subsidie (Europa) en ministerie van I&W. Er wordt gestuurd op een definitief financiële eindstand tussen 1 juli 2023 en 31 december 2023

GS hebben september 2021 ingestemd met een duurzame structurele oplossing voor het rangeerprobleem als gevolg van de spoorverdubbeling. De financiële bijdrage aan deze oplossing wordt uit het krediet voor project spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf gefinancierd. Deze structurele oplossing, het emplacement Heerlen-West, wordt wanneer de status groot project is opgeheven als apart projectblad opgenomen in de volgende VGR.

- [R56. Tram Hasselt-Maastricht](#)

Omdat de Nederlandse partijen hebben moeten concluderen dat geen constructieve voorstellen vanuit Vlaamse zijde zijn gekomen en geen vooruitgang is geboekt, hebben de Nederlandse partijen 16 mei 2023 een brief aan minister Peeters gestuurd met het dringende verzoek om vóór 1 juli met een bevredigend voorstel te komen. In een reactie van de raadsheren van Vlaanderen werd het voorstel gedaan om de gesprekken tussen hen en de Nederlandse partijen wederom op te starten. De Nederlandse partijen hebben schriftelijk naar minister Peeters gereageerd en wederom dringend verzocht vóór 1 juli 2023 een bevredigend voorstel voor te leggen. 27 juni 2023 heeft minister Peeters gereageerd op onze verzoeken en daarmee ingestemd met het organiseren van een bestuurlijk overleg.

- [W37. VDL Nedcar](#)

Project is on hold vanwege uitblijven Go besluit. Hierdoor is onduidelijkheid over de planning, die bijgesteld moet worden.

Noemenswaardige ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen zijn of kunnen van invloed zijn op het mobiliteitsprogramma.

- Coalitie akkoord 'Elke Limburger telt!' en het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'.

In de collegeperiode 2019-2023 is gestart met de huidige IPML rapportage op verzoek van Provinciale Staten. Op basis van het op 9 juni 2023 gepresenteerde coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' vindt een herijking van het Mobiliteitsplan 2018 plaats waarbij de bereikbaarheid van voorzieningen, sociale contacten en banen meer centraal komen te staan. In het op te stellen beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' met daaraan gekoppeld een mobiliteitsvisie voor het jaar 2040 en een uitvoeringsprogramma 2024 – 2027 wordt de focus van het coalitie akkoord geïntegreerd. Daarbij is het denkbaar dat toekomstige voortgangsrapportages een andere vorm krijgen.

- Stikstofproblematiek

Op 5 april 2023 is met een tussenuitspraak van de Raad van State besloten dat de 25 km begrenzing in de berekeningen kan worden gehanteerd. Onderstaand overzicht geeft de stand van zaken voor de stikstofproblematiek weer.

Project	Beschrijving
N281 Rehabilitatie	Onderhoudsproject zonder omleidingen, onderzoek naar mogelijke Aerius-berekening is gaande.
N266-N275 Nederweert	Aerius-berekeningen dienen nog uitgevoerd te worden.
N271 Rotonde Well	Wnb-vergunning benodigd en aangevraagd voor bouwfase. Extern salderen via gemeente.
N278 Fommestraat	Aerius-berekeningen uitgevoerd en nader ecologisch onderzoek benodigd voor bouwfase.
N280 Leudal	Wnb-vergunning benodigd en aangevraagd voor bouw- en gebruiksfase. Extern salderen via provincie.
N595 Wittemer Allee	Aerius-berekeningen dienen nog uitgevoerd te worden.
N598 (De Hut – de Planck)	Aerius-berekeningen leiden tot hoge deposities en nader ecologisch onderzoek is nodig voor bouwfase.
Parkstadroute	Wnb-vergunning benodigd en aangevraagd. Extern salderen (leasen) via gemeente.
Randweg Abdissenbosch	Aerius-berekeningen worden jaarlijks uitgevoerd. Nog niet vergunbaar voor gebruiksfase.
Stationsomgeving Beek/Elsloo	Aerius-berekeningen uitgevoerd en nader ecologisch onderzoek benodigd voor bouwfase.
Stikstofschermb Brunssummerheide	Aerius-berekeningen worden nog uitgevoerd voor de bouwfase.
Talud Amstenrade Buitenring	Aerius-berekening zijn uitgevoerd en geen sprake van een toename. Geen Wnb-vergunning benodigd.
VDL Nedcar	Wnb-vergunning verkregen
N270 Via Venray	Wnb-vergunning verkregen

- Financiële verordening

Op 10 februari 2023 hebben PS ingestemd met de geactualiseerde financiële verordening. In de financiële verordening zijn afspraken gemaakt over de het kapitaallastenplafond. Conform artikel 10 van de financiële verordening stellen Provinciale Staten het kapitaallastenplafond vast, te herijken bij start van iedere Statenperiode. Het kapitaallastenplafond maximeert de kapitaallasten die vallen binnen het programma regionale bereikbaarheid, en is daarmee bepalend voor de investeringsruimte in dit domein.

- Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2024 treedt de nieuwe omgevingswet in werking. Vooruitlopend daarop zijn er afgelopen half jaar een aantal afspraken gemaakt waardoor de werkwijze binnen de mobiliteitsopgaven op sommige onderdelen zal gaan wijzigen. Dit wordt meegenomen bij de actualisatie van het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij'.

Inhoudsopgave

Ter ingeleide	2
Samenvatting	3
1. Inleiding	8
1.1. Algemene leeswijzer	8
2. Doelstelling	9
3. Reikwijdte	10
3.1. Algemeen	10
3.2. Kaders en scope	10
4. Voortgang	11
4.1. Voortgangsmonitor	11
4.2. Beantwoording moties, toezeggingen en schriftelijke vragen, mededelingen portefeuillehouder en overige documenten van 1 januari 2023 tot 1 juli 2023	21
4.3. Doorkijk besluitvorming	23
5. Financiën	25
5.1. Financiële verordening	25
5.2. Stand op 1 juli 2023	25
5.3. Risico component	26
5.4. Meerjarige doorkijk tot en met 2028	26
5.5. Financiële samenvatting	27
6. Programmabeheersing	32
6.1. Risico component onder de kapitaallasten	32
6.2. Bevindingen rapport Berenschot 'budgetverhoging grote infrastructurele projecten'	32
6.3. Omgevingswet	32
7. Projecten- en themabundel Mobiliteitsopgaven	33
7.1. Leeswijzer projectenbundel	34
7.2. Thema Beleidsvoorbereiding	35
7.3. Thema Beheer Provinciale Wegen	41
B5. N270 K06 Koninginnebrug over de Maas	46
B21. N273 K08 vervangen brug over de Neerbeek	47
B25. N280 rehabilitatie Horn (km11,9-16,27)	48
B31. Kunstwerk Roerbrug K04-N293 –St Odiliënberg	49
B48. Rehabilitatie N281 fase 1 + B47 Viaduct Terworm	50
B50. ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij	51
B58. Kunstwerk Fommestraat K01-N278 -Cadier en Keer	52
7.4. Thema Weginfrastructuur	53
W1. N271 Fietspad reconstructie + constructief Plasmolen – Mook	55
W4. N271 Aanleg rotonde Well	57
W7. N270 Via Venray – fase 1A	58
W10. N556 LVO Horst - Sevenum	59
W12. A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken	60
W17. N273 Kom Baarlo	61
W19. N266-N275 Nederweert	62
W20. N273 kom Neer	63
W24. N280 Leudal (toekomstig RGP)	64
W28. N280 Roermond	65
W33. A2 Wegverbreding Kerensheide - Het Vonderen	66
W37. Groot project Duurzame Verankering VDL Nedcar	67
W42. N300 Buitenring Parkstad Limburg	68
W45. Randweg Abdissenbosch	69
W49. Rotonde Voorsterstraat	70
W59. N595 Wittemerallee	71
W60. N598 Reconstructie De Hut - De Plank	72
7.5. Thema Openbaar Vervoer	73
O41. Station Beek – Elsloo	78
O78. OV-Concessie Limburg 2016 – 2033	79
O80. Ontwikkelplan OV	83
7.6. Thema Fiets	87
F15. Fietsverbinding Raaieind Venlo	92
F16. Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen	93
F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen	94
F27. Fietsverbinding Noordplas Roermond	95
F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570	96
F35. N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg	97

F43. Parkstadroute	98
F51. Regionale Fietsverbinding Heuvelland – Parkstad	99
F53. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht – Meerssen).....	100
F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek-Elsloo – Campus Chemelot).....	101
7.7. Thema Verkeersveiligheid	110
7.8. Thema Slim Veilig en Duurzaam	112
7.9. Thema Railinfrastructuur	117
R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen	121
R46. Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf (RGP, zie 7.11.3)	122
R56. Tram Maastricht - Hasselt (RGP, zie 7.11.4) - Vervallen	123
7.10. Thema Logistiek	124
L13. Truckparking Venlo (uitbreiding)	127
7.11. Regeling grote projecten.....	128
7.11.1. R9. Maaslijn, 16 ^e voortgangsrapportage	129
7.11.2. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 14 ^e voortgangsrapportage	144
7.11.3. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 15 ^e voortgangsrapportage	153
8. Bijlage - Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders	156
8.1. Beleidskaders en collegeprogramma	156
8.1.1. Beleidskader Nota 'infrastructurele kapitaalgoederen Provincie Limburg'	156
8.1.2. Beleidskader OV-concessie	156
8.1.3. Kaders Wet lokaal spoor.....	156
8.1.4. Beleidskader Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar Morgen	156
8.1.5. Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023	157
8.1.6. Collegeprogramma: Vernieuwend Verbinden	157
8.2. Uitvoeringskaders	157
8.2.1. Uitvoeringskader Provinciale beheerplannen 2020 - 2023	157
8.2.2. Ontwikkelplan Openbaar vervoer 2021 - 2023	157
8.2.3. Uitvoeringskader Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020 - 2030	157
8.2.4. Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzame Mobiliteit 2020 – 2023	157
8.2.5. Uitvoeringskader Logistiek 2021 – 2025	157
9. Bijlage - Programmabeheersing	159
9.1. Inhoud.....	159
9.1.1. Stand van zaken afwegingsmethodiek.....	159
9.1.2. Stand van zaken Zo Werken Wij! en Leidraad Kostenbegrotingssystematiek	159
9.1.3. Proces verbeteringen Programmabeheersing	160
9.2. Capaciteit.....	160
9.3. Risico's	160
9.4. Betrokkenheid Provinciale Staten	160
10. Bijlage Voortgangsmonitor	162
10.1. Toelichting methodiek	162
10.2. Interpretatie kleurweergave	163
11. Bijlage – Reactie op eindrapport Berenschot	164

1. Inleiding

Met voorliggend Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) wordt na de heroverweging van 14 februari 2020 over de volle breedte van het programma gerapporteerd. Het moment van rapporteren is gekoppeld aan de voorjaarsnota en de begroting. Dit betekent dat het IPML halfjaarlijks rapporteert over de stand van zaken per 1 januari en 1 juli, de peildata.

De heroverweging van 14 februari 2020 en de vorige voortgangsrapportage zijn het vertrekpunt voor deze en komende rapportages. Een rapportage waarin alle opgaven op het gebied van mobiliteit zijn geïntegreerd en zijn geordend naar de verschillende mobiliteitsthema's en regio's.

GS hebben ervoor gekozen om in lijn met de Regeling Grote Projecten (RGP) te rapporteren. De opbouw en beschreven onderdelen in deze rapportage zijn dan ook uit de RGP overgenomen. De informatie over de mobiliteitsthema's wordt op themabladen getoond en actuele mobiliteitsprojecten worden zowel op kaart als op overzichtelijke projectbladen getoond. In deze integrale voortgangsrapportage zijn daarnaast de grote projecten, waarover tot nu toe separaat conform de RGP gerapporteerd werd, geïntegreerd. Het betreft de actuele projecten Maaslijn, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en Tram Maastricht - Hasselt.

Deze rapportage van het IPML is, door de koppeling aan de voorjaarsnota en begroting, openbaar. Tussentijdse actualiteiten volgen de reguliere besluitvormingsprocessen.

In de navolgende rapportages van het IPML zullen de wijzigingen ten opzichte van deze eerste rapportage duidelijk zichtbaar op de thema- en projectbladen worden weergegeven.

1.1. Algemene leeswijzer

De voortgangsrapportage rapporteert op verschillende abstractieniveaus. In het meest extreme geval kan een project in alle 4 de niveaus beschreven staan. Afhankelijk van de informatiebehoefte kan er ingestapt worden op het gewenste niveau:

- [Samenvatting](#)
- Voortgangsmonitor ([hoofdstuk 4](#), dashboard met het in een oogopslag stoplicht)
- Thema of projectblad ([hoofdstukken 7.1 t/m 7.10](#))
- Voortgangsrapportage conform regeling grote projecten ([hoofdstuk 7.11](#) project uitgebreid weergegeven).

Voor de thema- en projectbladen is een aparte leeswijzer opgesteld zie [hoofdstuk 7.1 Leeswijzer](#).

U kunt door het document navigeren door middel van snelkoppelingen. Deze zijn herkenbaar zoals dit [voorbeeld](#). Daarnaast bestaat de inhoudsopgave volledig uit snelkoppelingen. Vanuit daar kunt u naar alle onderwerpen navigeren. Onderaan elke pagina staat een snelkoppeling om terug naar de inhoudsopgave te gaan.

2. Doelstelling

Met het op 23 februari 2018 vastgestelde 'Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar Morgen' wordt de transitie van modaliteit naar mobiliteit beoogd. Dit doen we met een gebiedsgerichte aanpak, waarmee alle mobiliteitsmaatregelen integraal per regio worden afgestemd. Op deze manier streven we onze mobiliteitsdoelen na. De Provincie is en blijft verantwoordelijk voor haar infrastructuur, zoals de provinciale infrastructuur en de OV-concessie.

De Provincie monitort aan de hand van (beleids)indicatoren het functioneren van het totale mobiliteitssysteem en grijpt in daar waar zich knelpunten voordoen op het gebied van veiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid. De Provincie zorgt voor een op elkaar afgestemd mobiliteitssysteem. Hiermee ambieert de Provincie een grenzeloze en duurzame mobiliteit waarmee ingespeeld wordt op de trends en ontwikkelingen zoals meer fietsgebruik, stimulering gebruik OV, autonoom rijden, transport via water, spoor, luchtverkeer, buisleiding en de digitale infrastructuur.

De komende 15 jaar investeert de Provincie ruim € 1,8 miljard in zowel het op orde houden van de basis als het in balans brengen van het gebruik van het mobiliteitssysteem. In deze rapportage zijn alle mobiliteitsopgaven opgenomen die bijdragen aan onze provinciale mobiliteitsdoelen. De Provincie stelt zich tot doel om deze mobiliteitsopgaven binnen het beschikbare budget, binnen de gestelde termijnen en op het vereiste kwalitatieve niveau te realiseren.

Deze rapportage is in de eerste plaats bedoeld om verantwoording af te leggen aan Provinciale Staten. Tevens dient deze rapportage als kompas/sturingsinstrument voor de interne provinciale organisatie en als afstemming en informatievoorziening naar partners en belanghebbenden.



3. Reikwijdte

3.1. Algemeen

Met de vaststelling van de heroverweging Mobiliteitsopgaven- en ambities 2020 – 2024 op 14 februari 2020 is het vertrekpunt voor de volgende rapportages gemarkeerd. Alle lopende mobiliteitsopgaven, van gedragsbeïnvloeding tot de aanleg van railinfrastructuur, zijn langs het op 20 november 2018 extern gevalideerde en vastgestelde afwegingskader mobiliteitsopgaven en –ambities gehouden en in onderlinge samenhang afgewogen, met uitzondering van Maastricht Aachen Airport.

Dit heeft geresulteerd in het volledig of deels vervallen van een aantal actuele opgaven waardoor financiële ruimte is gecreëerd en er is een algemene risicoservering ingesteld voor het gehele programma mobiliteitsopgaven.

Niet alleen de nieuwe mobiliteitsambities, maar ook scopewijzigingen en gewijzigde afspraken met partners of belanghebbenden met de bijbehorende financiële gevolgen in lopende mobiliteitsopgaven worden getoetst aan de hand van het afwegingskader. Dit kan aanleiding zijn voor nieuwe besluitvorming en een wijziging van het mobiliteitsprogramma. Ook actuele ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en onvoorziene omstandigheden zoals de gevolgen van exogene factoren zoals de Covid-19-pandemie en de mondiale prijsstijging kunnen leiden tot een hernieuwde invulling en dus wijziging van het mobiliteitsprogramma.

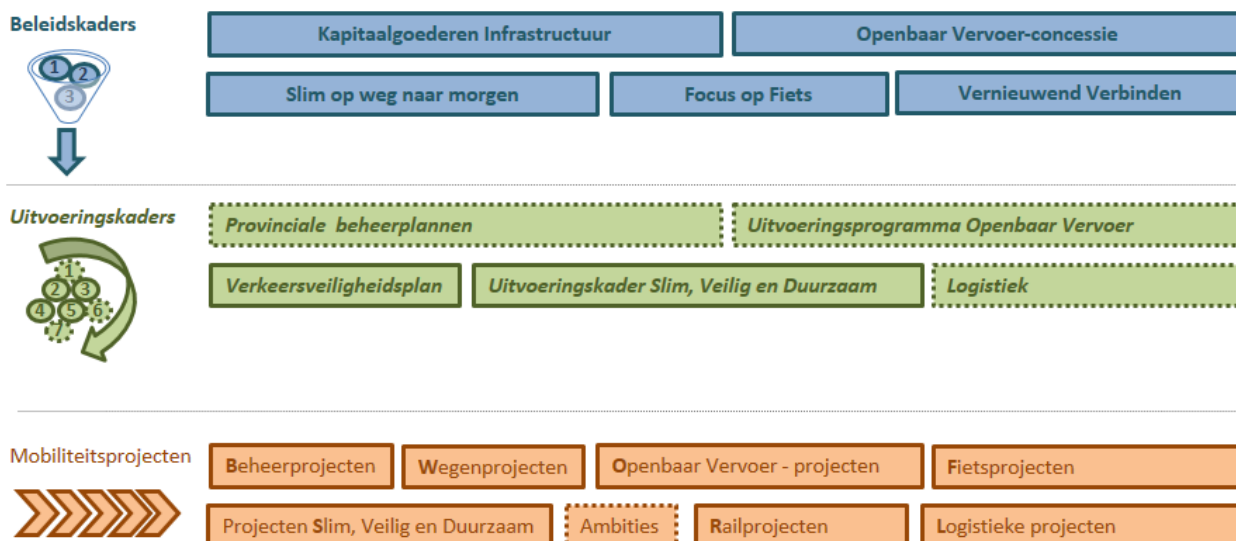
3.2. Kaders en scope

Voorliggende rapportage informeert over het totale mobiliteitsprogramma. Welke projecten met welke scope realiseren we en op welke termijn.

Om goed te kunnen blijven inspelen op de dynamiek van onze mobiliteit is de opzet van het 'Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar morgen' adaptief. Er wordt gebieds-, thema-, ambitie- en knelpunt gericht gewerkt aan de mobiliteitsopgaven van nu en in de toekomst. Hier hoort een basis bij die op orde is. Daarom ligt primair de focus bij het garanderen van een basiskwaliteit voor onze eigen provinciale kapitaalgoederen. Via uitvoeringskaders dragen we bij aan een mobiliteitssysteem dat in balans is en bepalen we samen met onze partners wat de beste tactiek is om dit te realiseren.

Het collegeprogramma 'Vernieuwend Verbinden' legt daarbij bepaalde accenten.

In onderstaand schema is de actualiteit weergegeven.



Voor een nadere toelichting over de aanwezige kaders (beleidskaders en uitvoeringskaders) wordt verwezen naar de [bijlage](#) (vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders).

4. Voortgang

De vastgestelde visies, kaders en bijbehorende statenvoorstellen vormen de basis voor deze rapportage. Een rapportage waarin alle opgaven op het gebied van mobiliteit zijn geïntegreerd en verdeeld naar de verschillende mobiliteitsthema's en regio's. Het IPML rapporteert halfjaarlijks, gekoppeld aan de voorjaarsnota en begroting, over de voortgang. In dit hoofdstuk zijn op hoofdlijnen de essentiële actualiteiten/ontwikkelingen opgenomen over de voortgang van 1 januari 2022 tot 1 juli 2023. Essentieel hierbij zijn ontwikkelingen ten aanzien van kwaliteit (scope/inhoud), planning of financiën.




Hoofdstuk 7, Projectenbundel Mobiliteitsopgaven, geeft een uitgebreidere toelichting. De mutaties zijn daarin duidelijk herkenbaar weergegeven. Mobiliteitsprojecten met een specifieke locatieduiding zijn weergegeven op een kaart van Limburg. Voor mobiliteitsprojecten met een grote bestuurlijke, financiële of omgevingsimpact zijn projectbladen met meer detailinformatie aanwezig. Deze zijn per thema terug te vinden in de projectenbundel. De projectenbundel bestaat uit onderstaande thema's:

- [Beleidsvoorbereiding](#)
- [Beheer Provinciale Wegen](#)
- [Weginfrastructuur](#)
- [Openbaar Vervoer](#)
- [Fiets](#)
- [Verkeersveiligheid](#)
- [Slim, Veilig en Duurzaam](#)
- [Railinfrastructuur](#)
- [Logistiek](#)

4.1. Voortgangsmonitor

Deze voortgangsmonitor geeft met het in een oogopslag stoplicht weer wat de stand van zaken is op 1 juli 2023 (VGR7) ten opzichte van het laatst genomen besluit over scope, tijd en financiën. In de [bijlage 10.1](#) is een toelichting over methodiek en interpretatie van de kleurweergave weergegeven. Als op basis van actuele informatie (conform Zo Werken Wij en Leidraad Kostenbegrotingssystematiek) blijkt dat scope, tijd of financiën niet passen binnen het laatst genomen besluit dan wordt in de voortgangsmonitor aangegeven wanneer besluitvorming hierover wordt verwacht.

De eerste kolom geeft de in een oogopslag kleur weer van de stand van zaken van de voorgaande voortgangsrapportage:

-  1. het mobiliteitsonderwerp of –project heeft geen noemenswaardige wijzigingen. De scope en de planning mogen beperkt afwijken, maar er is geen nieuwe besluitvorming nodig.
-  2. het mobiliteitsonderwerp of –project heeft te maken met enige wijzigingen en de financiële middelen zijn afgelopen half jaar onderwerp van gesprek geweest en dit kan op (korte) termijn leiden tot een aanpassing van een eerder genomen besluit;
-  3. het mobiliteitsonderwerp of –project moet gewijzigd worden omdat de kwaliteit (scope/inhoud), planning of financiën afgelopen half jaar onderwerp van gesprek zijn geweest, er is nader onderzoek nodig en dit gaat op (korte) termijn leiden tot een aangepast besluit.

Alleen wanneer de opgave groen blijft, volgt er geen verklaring, in alle andere gevallen wordt er een verklaring gegeven.

VGR	Opgave	Actualiteit, verklaring en eventuele doorkijk
6	7	Thema Beleidsvoorbereiding
	Beleidsmonitoring (verkeersmodellen en meetnet)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Geplande metingen eerste helft 2023 uitgevoerd en geleverd. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Metingen voor de jaren 2023 t/m 2026 zijn gepland.▪ Monitoring, Evaluatie en Data (MED):<ul style="list-style-type: none">○ vervolg meten van de mobiliteitsdoelen uit het mobiliteitsplan.○ doorontwikkeling verschillende indicatoren.▪ Verkeersmodellen:<ul style="list-style-type: none">○ toepassing nieuwe verkeersmodellen.○ de voorbereiding en dataverzameling voor de eerste actualisatie.▪ Verkeersmeetnet:<ul style="list-style-type: none">○ kwaliteitsverbetering van de fietstellingen.○ de geplande tellingen en ontsluiting via NDW (gemotoriseerd wegverkeer, fiets en vervoer gevaarlijke stoffen+).○ opname van de meeste gevraagde (jaar)cijfers binnen de Atlas Limburg.

			<ul style="list-style-type: none"> o de kwaliteit van het nieuwe meetnet in 2023.
		Beleidsontwikkeling (versnellingsagenda, BO MIRT)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intensivering beleidsontwikkeling via IPO BAC, Rijks- en EU-niveau. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ontwikkelen beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'.
		Gebiedsgerichte aanpak	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> GV Westelijke Mijnstreek: Q1 2023 BO actualisering projectenlijst inclusief monitoring maatregelen. GV Weert en omgeving: Q1 2023 vaststelling eindrapportage, mededeling portefeuillehouder en GS-brief aan betrokken partijen. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> GV Westelijke Mijnstreek: Q4 2023 BO behandeling resultaten. GV Weert en omgeving: Q4 2023 BO inzake maatregelenpakket.
6	7	Thema Beheer Provinciale Wegen	
		Technisch beheer	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Totstandkoming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 -2027. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorziede besluitvorming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 Q4 2023.
		Functioneel kader	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Totstandkoming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 -2027. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorziede besluitvorming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 Q4 2023.
		Diverse kleinschalige verbeteringen verkeersveiligheid	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces binnen Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027.
		Overdracht aan provinciale infrabeheerder	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> N.v.t. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Overdracht fietstunnel N295 (Green Port Lane).
		Rijkssubsidie Stimuleringsregeling verkeersveiligheid	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realisatie verkeersveiligheidsaanpassingen provinciale infrastructuur conform de afgegeven beschikking van I&W. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitvoering gereed Q4 2027.
		Duurzame en circulaire GWW	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verschillende deelopdrachten uitgevoerd om invulling te geven aan verdere aanpak van duurzame GWW. Totstandkoming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 -2027. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorziede besluitvorming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 Q4 2023.
	B5	N270 Koninginnebrug	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren Q4 2023 versterkingsmaatregel. Groot onderhoud combineren met het project Groene Rivier van Waterschap Limburg (2025).
	B8	N554 / N556 Rehabilitatie	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> N554 Gemeente Horst aan de Maas gaat zelf de reconstructie uitvoeren. N556 Het groot onderhoud op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas is in voorbereiding genomen. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> N556 Q1 2024 uitwerken verkoopovereenkomst en een beheer en onderhoudsovereenkomst. Ondertekening in Q2 2024. N556 Per 1 sept 2024 overdracht aan gemeente Horst aan de Maas.
	B21	N273 Kunstwerk Neerbeek	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: overgedragen aan provinciale infrabeheerder. Q3 2023: project financieel afgerond. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Per VGR8 niet meer opgenomen in het IPML.
	B22	N564 brug Nyrstar (vervangen)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023: een omgevingsscan en stakeholdersanalyse opgesteld. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Businesscase in Q4 2023.

	B25	N280 rehabilitatie (km11,9-16,27)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2022: Overgedragen aan de provinciale infrabeheerder. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: Plaatsing geleiderail. Q4 2023: Project financieel afgerond.
	B31	N293 Kunstwerk Roer	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023 overgedragen aan provinciale infrabeheerder. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: financieel afgerond.
	B47 + B48	N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie fase 1	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Project is in 2 fasen geknipt. Voor fase 1 zijn voldoende middelen beschikbaar. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopen van planvormingsfase van fase 1. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: aanbesteding en start uitvoering van fase 1.
	B50	ZLSM	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Impact Onderzoeken grondstoffenbestand Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (toezegging 9213) <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: aanbesteding en start uitvoering. Q4 2023: besluitvorming onderhoud 2024-2027.
	B58	N278 Kunstwerk Fommestraat	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023: financiële besluitvorming inzake opgehoogd krediet en aangepaste planning. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorbereiden aanbestedingsprocedure. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: gunningsbesluit. Q4 2023: start werkzaamheden.
	B63	Waterprobleem (bocht Aalbeek N298)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Werkzaamheden afgerond. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: financieel afgerond door de gemeente Beekdaelen.
	B89	N562	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorbereiden uitvoering van het werk en realisatieovereenkomst. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: sluiten realisatieovereenkomst met gemeente Leudal. Q4 2023: start uitvoering project afhankelijk van stikstofproblematiek.
	B92	N296 Pater Sangersbrug	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorbereiden samenwerkingsovereenkomst met Belgische overheid. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: afronding samenwerkingsovereenkomst met Belgische overheid.
	B94	N270 Groene Rivier	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aanleg van de brug combineren met het groot onderhoud van project B5 N270 Koninginnebrug (2025).
6	7	Thema Weginfrastructuur	
	W1	N271 Reconstructie Plasmolen - Mook	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Start uitvoering. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2024: Uitvoering inclusief groenaanplant gereed.
	W2	N271 Gennep	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: Financiële eindafrekening.
	W4	N271 Ronde Well	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: nieuwe Aeries-berekening t.g.v. stikstof uitgevoerd. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Start realisatie. Q1 2024: Oplevering en administratieve en financiële afhandeling.
	W7	N270 Via Venray fase 1A	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Mededeling portefeuillehouder (14 maart 2023, DOC-00432091) start aanbesteding fase 1A en addendum realisatieovereenkomst gemeente Venray. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2024: Afronding haalbaarheidsfase fase 1B. Q1 2025: Oplevering en administratieve en financiële afhandeling.

	W10	N556 LVO Horst - Sevenum	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopen planvormingsfase. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2024: Bestuurlijke besluitvorming omtrent definitieve provinciale bijdrage. Q3 2024: Start uitvoering.
	W12	A73 Zaarderheiken - parallelbaan	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Na afronding planvormingsfase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan. Vertraging door stikstofproblematiek. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mededeling portefeuillehouder inzake BO leefomgeving, brief gedeputeerde Roefs en gedeputeerde Van Toenburg van 23 juni 2023 (GS DOC-00503335). <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2027: Tracébesluit (als gevolg van stikstofproblematiek).
	W17	N273 Kom Baarlo	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: Technische en financiële afronding is gereed <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bij VGR8 maakt dit project geen onderdeel meer uit van het IPML.
	W19	N266 - N275 Nederweert	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Er is een financieel tekort ontstaan o.b.v. de laatste raming, hierover heeft nog geen nieuwe besluitvorming plaatsgevonden. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Het project is opgesplitst in vijf deelprojecten. Q2 2023: Mededeling Portefeuillehouder (GS DOC-00479234) over instemmen met het bijstellen van projectonderdeel 5, het ingestelde onderzoek naar een bijstelling van de voorkeursvariant van projectonderdeel 9 en de projectplanning en financiële situatie. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Bijstellingsmoment projectkrediet & sluiten realisatieovereenkomst Q1 2024: Start uitvoering deelproject Aansluiting N275-A2.
	W30	N273 Kom Neer	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vertraging is verder opgelopen en de kosten zullen naar verwachting hoger zijn dan het huidige krediet. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Initiatieffase in afronding. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2024: Start haalbaarheidsfase.
	W24	N280 Leudal (toekomstig RGP)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> In afwachting op beroepen bij RvS. Doorlopen van grondverwerving, verrichten van omgevingsmanagement en opstellen van het uitvoeringscontract. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2/Q3 2023: Verwachte zittingsdatum bij RvS. Q2 2023: Basisrapportage RGP (i.r.t. toezegging 2109).
	W28	N280 Roermond	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023: PS-besluit opheffing status Regeling Groot Project (PS DOC-00455956). Besluit in PS 12-05-2023 (P-23-007). <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bij VGR8 maakt dit project geen onderdeel meer uit van het IPML.
	W33	A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen)	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024: Garantstelling (17 januari 2017) wordt afgeroepen. 2025: Start uitvoering.
	W37	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Project staat verder on hold. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Project staat on hold tot besluit over Go / No-go. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: Provinciale Staten wordt middels mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00523771) geïnformeerd over het uitstel voor onbepaalde tijd van de gunning voor de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van VDL Nedcar.
	W42	N300 BPL (RGP)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mededeling portefeuillehouder inzake Ontwerp-PIP Veegplan Buitenring Parkstad Limburg (DOC-00454190) Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken restpunten (toezegging 9212, DOC-00479234) <p>Doorkijk:</p>

			<ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: Opstarten eindevaluatie. Q1 2024: Opleveren eindevaluatie.
	W45	Randweg Abdissenbosch	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Onveranderde situatie omtrent stikstof. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Geen actualiteiten. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Opstellen addendum op samenwerkingsovereenkomst uit 2019 met gemeente Landgraaf. Uitvoeren van nieuwe stikstofberekeningen.
	W49	Voorterstraat (voorheen N300n Ronde Continium – station)	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Scope en financiën zijn nog niet vastgesteld. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemeentelijke aanvraag voor financiële middelen ingediend binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aanvraag voor financiële middelen binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is gaande.
	W59	N595 Wittemerallee	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nog geen besluitvorming geweest over financieel tekort. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopen en afronden haalbaarheidsfase. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: GS besluit en besluit B&W gemeente over vaststelling van voorkeursvariant en verhoogd kredietbesluit. Gevolgd door ondertekening SOK. Q4 2023: PS besluit verhoogd kredietbesluit.
	W60	N598 Hut - de Plank – fase 1	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vertraging in planning vanwege stikstofproblematiek. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitwerken scenario's m.b.t. oplossing van stikstofproblematiek. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2024: Mogelijke definitieve gunning afhankelijk van stikstof. Q2 2024: Mogelijke start uitvoering afhankelijk van stikstof.
		N598 Hut - de Plank – fase 2	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Losgekoppeld van fase 1. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nieuw project wordt nader te bepalen opgestart.
6	7	Thema Openbaar Vervoer	
	O78	OV-concessie 2016- 2031	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aantal reizigers 26% lager dan 2019. Rituitval bij bus en trein vanwege personeelstekort en hoger ziekteverzuim. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Beschikbaarheidsvergoeding is transitievergoeding voor 1 jaar geworden. Oplevering businesscase door Arriva schade beperkende maatregelen vertraging Maaslijn Landelijke campagne OVpay. Doorbeschikking rijksbijdrage treinbeveiligingssysteem aan Arriva Opschalen treindienst Maastricht - Heerlen <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023 informatiesessie verlenging concessie 2016 – 2031 en Limburg bereikbaar met betaalbaar OV (motie 2933). Vergoeding Rijk voor transitie naar nieuw treinbeveiligingssysteem.
	O80	Ontwikkelplan OV	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces inzake ontwikkeling OV.
		Toekomstbeeld OV	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces inzake herijking van landelijk toekomstbeeld OV 2040.
		Grensoverschrijdende railverbindingen (treinverkeer)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> 14 maart 2023 ondertekening intentieovereenkomst drielandentrein. MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: oplevering rapportage over treindienst Eindhoven – Heerlen – Aken en Weert-Hamont. Q4 2023 doortrekken drielandentrein naar Luik.

		Wensbus	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> 26 Subsidies verleend.
		Knooppuntontwikkeling	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> Ontwerp aanpassing door de gemeente Venray. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Start aanpassing station Venray.
	Q41	Station Beek – Elsloo	Verklaring: <ul style="list-style-type: none"> Het financieel tekort is opgelost, maar de langere uitvoeringsperiode vanwege afstemming werkzaamheden met ProRail blijft. Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> PS besloot het krediet op te hogen en namens GS is de realisatieovereenkomst getekend. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Start realisatiefase.
		Versnellingskansen openbaar vervoer	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> Vanwege ontbrekende ruimte binnen de huidige infrastructuur afspraak met partners om versnellingsmaatregelen in de kernen Buchten, Holtum, Roggel, Linne en Kessel eventueel mee te nemen bij reconstructie van de infrastructuur. Q2 2023 zijn in Heythuysen versnellingsmaatregelen gerealiseerd. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces inzake versnellingskansen openbaar vervoer.
	Q90	Provinciale bushaltes basis op orde	Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Voor het einde van 2023 worden de overige bushaltes (ca. 70 st.) op orde gemaakt.
	Q81	MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> In gesprek met lenW over borging ontwikkelde technieken.
	Q96	Bushalte Arcen	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> Vorbereiding versnellingsmaatregelen Arcen. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Oplevering versnellingsmaatregelen Arcen.
6	7	Thema Fiets	
		Fietsonderzoek en Monitoring	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> Er zijn nulmetingen voor de fietsverbindingen uitgevoerd. Verkennd onderzoek lange termijn visie Fietspad Louis Raemaekersbrug is in volle gang. Haalbaarheidsonderzoek doorfietsverbindingen: <ul style="list-style-type: none"> de verbinding Chemelot - Parkstad Noord en Sittard - Parkstad Noord. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Na realisatie van de fietsverbindingen worden na ca. 3 jaar de effecten gemeten. Q4 2023: Oplevering verkennd onderzoek lange termijn visie Fietspad Louis Raemaekersbrug. Q3 2023: Oplevering haalbaarheidsonderzoek doorfietsverbindingen.
		Nationaal Toekomstbeeld Fiets	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 opgesteld. BO MIRT november 2022 afspraak over regionale uitvoeringsprogramma's. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Verwacht resultaat van de landelijke Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets ter agendering voor het geplande MIRT 2023 (november). Q4 2023: Input voor Beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg inzake breed gedragen regionaal Fietsprogramma voor heel Limburg.
		Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding	Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> De projecten Verkeersactieve school, Doortrappen tot je 100ste, Fietsstimuleringsapp Love to Ride, #Posifiets en leder kind een fiets zijn in uitvoering. Uitvoeringorganisatie Trendsportal voert een aantal gedragsbeïnvloedingsmaatregelen in Noord-Limburg uit. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> 2023: Verdere uitvoering projecten gedragsbeïnvloeding fiets.
	ES	Fietsinfrastructuur Oostrum N270 Via Venray	Verklaring: <ul style="list-style-type: none"> On hold gezet, in afwachting van besluitvorming continuering project. Actualiteit: <ul style="list-style-type: none"> Haalbaarheid wordt onderzocht. Doorkijk: <ul style="list-style-type: none"> Afhankelijk van W7, N270 Via Venray fase 1A.

F15	Fietsverbinding Raaieind Venlo	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemeente Venlo heeft het financieel tekort opgelost. Er was een vertraging opgelopen door dit financieel tekort en grondverwervingsprocedures. De realisatie blijft voorzien voor eind 2023. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Planvormingswerkzaamheden zijn door gemeente Venlo opgestart. <p>Doorkijk:</p> <p>Q4 2023: Uitvoering door de gemeente Venlo.</p>
F16	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Subsidieafhandeling in voorbereiding. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Subsidievaststelling na 1 juli 2023.
F26	Fietsverbinding Roermond – Haelen	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Naar aanleiding van het verzoek om overleg door gemeente Roermond ontstaat vertraging van meer dan één jaar. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verzoek om overleg naar aanleiding van herijkte raming door gemeente Roermond. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Intentieovereenkomst gemeenten en provincie (incl. financiële besluitvorming).
F27	Fietsverbinding Noordplas Roermond	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Project in uitvoering. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realisatie en oplevering in 2023.
F28	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven – terrein Roerstreek N570	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023: Start planvorming door de gemeente Roermond. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2025: Aanvang realisatiewerkzaamheden.
F35	N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Alhoewel financiële besluitvorming heeft plaatsgevonden, is vanwege de combinatie met constructief onderhoud de planning aangepast, waardoor de oorspronkelijke planning niet gehaald wordt. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Positieve besluitvorming inzake aanvullende financiering. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2024: Realiseren van de oversteek.
F43	Parkstadroute (voorheen Leisure Lane)	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Werkzaamheden geschorst in afwachting van WNB-vergunning stikstof. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Addendum samenwerkingsovereenkomst getekend. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2025: Uitvoering gereed.
F51	Regionale Fietsverbinding Heuvelland - Parkstad	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vanwege financiële besluitvorming over ophoging provinciale bijdrage is het financiële tekort gedekt. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 en Q2 2023: Gehele tracé van Heerlen – Ubachsberg – Heerlen gerealiseerd. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023/2024: Subsidievaststelling.
F53	Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Maastricht - Meerssen)	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Door de ontstane mogelijkheid van het combineren van werkzaamheden (realiseren van een warmtenet langs/door de locatie) is de planning aangepast en geground verklaard op verzoek van gemeente. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> In uitvoering door gemeente Maastricht. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023 Oplevering deeltracé Maastricht binnen de bebouwde kom
F54	Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Beek - Elsloo - Chemelot)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Subsidiebeschikking aan gemeente Stein. Q1 2023: Financiële bijdrage aan de gemeente Beek voor de uitwerking van de planvormingsfase. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024: Start uitvoering door de gemeente Stein.

	F65	Fietsbrug Borgharen	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Financieel tekort is opgelost middels extra subsidie. Echter, vanwege onderzoek naar nieuwe variant in haalbaarheidsfase is vertraging opgelopen. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023: € 750.000,- extra subsidie door GS toegekend vanwege kostenstijgingen. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitvoeringstermijn uitgesteld naar 2025.
	F66	Fietsverbinding Midden-Limburg	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023: Haalbaarheid hangt nauw samen met de Fietsverbinding Roermond – Haelen (F26). <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemeente Leudal en Gemeente Roermond wachten besluitvorming over haalbaarheid Fietsverbinding Roermond – Haelen (F26) af.
	F67	Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> De scope is aangepast en op basis daarvan heeft financiële besluitvorming plaatsgevonden. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Onafhankelijkheid in relatie tot W37, VDL Nedcar, maar zo ver als mogelijk wel gezamenlijk bezien.
	F68	Greenportbikeway America-Deurne	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mogelijk geen draagvlak bij gemeente Deurne, waardoor project mogelijk wordt gestopt en subsidie teruggevorderd wordt. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemeente Horst aan de Maas onderzoekt of dit project voortgezet wordt. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Als de gemeente Horst aan de Maas besluit om het project niet voort te zetten, zal de subsidie in Q4 2023 teruggevorderd worden.
	F69	Fietsverbinding Spoorwegje Gennep	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Door capaciteitstekort was de uitvoering een jaar vertraagd. Inmiddels is capaciteit aangevuld en is het project bijna gereed. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Subsidie beschikt. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Realisatie gereed. 2024: Subsidie vaststelling.
	F70	Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dit project is versneld opgepakt. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q2 2023: Realisatie gereed. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024: Subsidie vaststelling.
	F71	Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Omdat het Rijk geen medewerking heeft verleend, is in Q4 2022 besloten om geen bijdrage te verlenen en zijn in Q1 2023 deze middelen ingezet om de tekorten binnen het beleidskader Fiets op te vangen. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> De gereserveerde provinciale bijdrage is komen te vervallen. Samen met de regionale partijen wordt dit project meegegeven aan de landelijke Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets ter agendering voor het geplande MIRT 2023 (november). <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bij VGR8 maakt dit project geen onderdeel meer uit van het IPML.
	F72	Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q1 2023: Additionele bijdrage toegekend. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023: Start uitvoering.
6	7	Thema Verkeersveiligheid	
		Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> In Q1 en Q2 2023 is het "Strategisch Plan verkeersveiligheid Limburg" in alle drie de regionale mobiliteit overleggen omarmd. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Vaststelling "Limburgse SPV-aanpak 2023-2026" als onderdeel van het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'.

			<ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: Opstellen uitvoeringsprogramma/maatregelen verkeersveiligheid door de Limburgse gemeenten. Binnen de Provincie Limburg gaat dit onderdeel uitmaken van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 als onderdeel van het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'.
		Verkeerseducatie	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitvoering verkeerseducatieprojecten schooljaar 2022-2023: <ul style="list-style-type: none"> 335 scholen voor (speciaal) basisonderwijs (91%) verkeersactieve school. 69 scholen voor (speciaal) voortgezet onderwijs (84%) verkeersactieve school. Educatie/gedragbeïnvloeding van jongeren, senioren en werknemers (via landelijke campagnekalender). <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: ontwikkelen doelgroepenaanpak verkeersveiligheid Q4 2023: uitvoering verkeerseducatieprojecten door de verkeersactieve scholen Q4 2023: terugkoppeling resultaten van het tweede uitvoeringsjaar (2022-2023)
		Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Actief de ontwikkelingen van de vorming van de derde tranche volgen. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorjaar 2024: een nieuwe (derde) tranche met een nieuwe mogelijkheid om aanvragen in te dienen.
6	7	Thema Slim, Veilig en Duurzaam	
		Uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> In het portefeuillehoudersoverleg van Trendsportal en in de stuurgroepen van Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar zijn de jaarplannen voor 2023 vastgesteld met daarin Slim, Veilig en Duurzaam projecten. De editie van 2022 van Mobility Lab is afgerond. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023: Samen met de regionale uitvoeringsorganisaties inzet op slimme, veilige en duurzame mobiliteitsmaatregelen.
		S84 Samenwerkingsverbanden (o.a. SmartwayZ.NL, Zuid-Limburg Bereikbaar)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Onderzoek samenwerking verschillende uitvoeringsorganisaties. Zuid-Limburgse gemeenten hebben zich gecommitteerd aan een collectief programma voor de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023: voortgangsrapportages per samenwerkingsverband. Zuid-Limburg Bereikbaar werkt aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. Zuid-Limburgse onderwijsinstellingen zetten diverse campagnes op die betrekking hebben op fietsstimulering.
		Verkeers- en vervoersmanagement weginfrastructuur	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces waarbij maatregelen worden meegenomen in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen.
		Ketenmobiliteit	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces waarbij maatregelen worden meegenomen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.
		Logistiek, slimme technieken en gedragsverandering	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces waarbij maatregelen worden meegenomen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.
		S85 Digitalisering, Publieke Mobiliteitsdata	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023 - 90% van de data op orde.
		Innoveren en ontwikkelen	<p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorlopend proces waarbij maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.
		S86 Intelligente verkeersregelinstanties	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> In afwachting van landelijke afspraak om de randvoorwaarden voor iVRI's duidelijker op te stellen en af te stemmen. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023: Pilot in de corridor Noord-Limburg. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024: Besluitvorming verdere uitwerking aanpak iVRI's.
6	7	Thema Railinfrastructuur	
		R0 Maaslijn (RGP)	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oplopen van vertraging in planning en tekort aan middelen.

			<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> In februari 2023 is gestart met de aanbestedingsprocedure. PS is 16 maart 2023 geïnformeerd over de kwestie kwartsloze ballast. PS is 25 april 2023 geïnformeerd over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 8 september 2023 is een informatiesessie gepland voor Provinciale Staten over het project Opwaardering Maaslijn en de OV-concessie.
	R14	Spoorwegovergang Vierpaardjes	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> De verwerving van de benodigde woningen is afgerond en het bedrijfspand is nagenoeg afgerond. € 9 miljoen aan Europese subsidie ontvangen voor de realisatie van het project. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q3 2023: Gerechtelijk besluit inzake verwerving vastgoed.
	R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitloop in planning en tekort aan middelen. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Staatssecretaris Heijnen heeft n.a.v. werkbezoek (jan '23) toegezegd een onderzoeksbureau de te laten kosten valideren en om pragmatische oplossingen die minder kostbaar zijn te laten onderzoeken. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023 Q3: Aanlevering rapportage.
	R46	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (RGP)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gereed werkzaamheden Swietelsky Rail Benelux. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023 Q4: Indienen eindafrekening bij Ministerie van I&W (i.v.m. bijdrage I&W) en Europa (i.v.m. CEF-subsidie). 2024: Definitieve instemming en betaling Ministerie van I&W inzake bijdrage (43%) en CINEA inzake CEF-subsidie.
	R56	Tram Maastricht - Hasselt (RGP)	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> De Nederlandse partijen hebben 16 mei 2023 een brief aan minister Peeters gestuurd met het dringende verzoek om voor 1 juli met een bevredigend voorstel te komen. 27 juni 2023 heeft minister Peeters gereageerd op onze verzoeken en daarmee ingestemd met het organiseren van een bestuurlijk overleg.
6	7	Thema Logistiek	
		Uitvoeringskader Logistiek	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030 door GS vastgesteld en PS geïnformeerd (GS DOC-00295263) en BO MIRT en BO goederenvervoercorridors (GS DOC-00364598). <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dit actieprogramma wordt onderdeel van het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'.
		Binnenvaart en binnenhavens	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Binnenhavens: Vernieuwen samenwerkingsovereenkomst Blueports Limburg. Binnenhavenprojecten met EU-subsidie (CEF) Heijen, Venlo, Roermond, Zevenellen, Maasbracht, Stein (Chemelot), Maastricht(-Lanaken). CEF 2023-subsidie Rhombus t.b.v. uitbreiding binnenhavens: <ul style="list-style-type: none"> Willem-Alexanderhaven Roermond Haven Stein (Chemelot) Haven Maastricht (twee projecten, één realisatie en één voorbereidingskosten) <p>Doorkijk:</p> <p>Lobby vaarwegen (bij Rijk):</p> <ul style="list-style-type: none"> Afronding MIRT-project modernisering Maasroute 2023. Lobby 24/7-uurs bediening Maasroute.
		Gedragbeïnvloeding	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lopend contract met LIOF over de inzet van een logistiek makelaar loopt eind 2023 af. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Besluiten over de wijze waarop financiering logistiek makelaar in Limburg wordt ingevuld. Limburgse bedrijven stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van de modal shift subsidieregeling van het Rijk.
		Beveiligd Vrachtwagen parkeren	<p>Actualiteit:</p>

		<ul style="list-style-type: none"> Samen met Ministerie IenW en Rijkswaterstaat zijn drie pilots truckparkings in voorbereiding. Uitbreiding truckparking James Cookweg Venlo gerealiseerd. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Besluitvorming over verdere uitwerking plan van aanpak voor realisatie bovengenoemde drie pilots truckparkings.
L13	Truckparking Venlo	<p>Verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> Het project is gereed. <p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitbreiding gereed en vanaf Q2 2023 operationeel na in bedrijf name nieuwe restaurant. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Q4 2023: financiële afronding.
	Spoorgoederenvervoer	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Omlleidingen Betuweroute. Plan van aanpak voor 80-weekse werkzaamheden Betuweroute door Staatssecretaris naar Tweede Kamer gestuurd. Spoorgoederenvervoer: ammoniakconvenant verlengd tot en met 31 december 2023. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023 emplacement Venlo keuze voorkeursalternatief. Besluit over verplaatsing spanningssluis en over verlenging opstelsporen. Besluit over het nogmaals verlengen ammoniakconvenant vanaf 1 januari 2024.
	Digitalisering	<p>Actualiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> 60% van de data op orde. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023: 90% van de data op orde. Er worden Living Labs ontwikkeld in het programma Goederenvervoercorridors.
	Clean Energy Hubs en overig	<p>Actualiteit:</p> <p>In het BO-MIRT Goederenvervoercorridors twee subsidieregelingen aangekondigd:</p> <ul style="list-style-type: none"> 19 miljoen beschikbaar voor Clean Energy Hubs en overige initiatieven en 49 miljoen voor modal shift. Een realisatiepact voor het bovengemiddelde logistieke knooppunt Venlo op te stellen. <p>Doorkijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Limburgse bedrijven stimuleren om gebruik te maken van de subsidieregeling Clean Energy Hubs van het Rijk. De 7x24-uursbediening van sluizen en bruggen op de Maasroute (Maas en Julianakanaal) verlengen tot 31 december 2024. Besluit voeren over voortzetting 7x24-uursbediening na 2024. Afspraken maken over Realisatiepact Venlo.

4.2. Beantwoording moties, toezeggingen en schriftelijke vragen, mededelingen portefeuillehouder en overige documenten van 1 januari 2023 tot 1 juli 2023

Samenvattend uit bovenstaande voortgangsmonitor in de periode 1 januari 2023 tot 1 juli 2023 hebben GS onderstaande moties en toezeggingen afgedaan, schriftelijke vragen beantwoord en PS proactief geïnformeerd middels mededelingen portefeuillehouder over de voortgang van specifieke mobiliteitsopgaven. Deze zijn ook terug te vinden op de thema- en projectbladen in hoofdstuk 7.

Datum	Documentsoort	Kenmerk	Onderwerp
7.2 Thema Beleid(svoorbereiding)			
9-2-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00408153	Vaststelling gebiedsverkenning Mobiliteit Weert en omstreken
28-2-2023	Informerend stuk	GS DOC-00428263	Zesde Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, afdoening toezegging 9125 (digitalisering IPML)
7-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00405687	Gebiedsverkenning mobiliteitsopgaven Noord-Limburg
23-3-2023	E-mail	PS DOC-00451912	E-mail namens alle deelnemende Limburgse gemeenten vertegenwoordigd in de drie regionale Mobiliteitsoverleggen inzake Coalitieprogramma 2023-2027 Mobiliteitsopgaven
29-3-2023	Analyse Griffie	PS DOC-00455245	Analyse van Voortgangsrapportage 6 Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg i.r.t. de Regeling Grote Projecten 2020
31-3-2023	E-mail	PS DOC-00455932	Van Landelijk Platform Overlast Goederentreinen inzake Ruimte voor landbouw, woonlocaties, gezondheid, veiligheid en mobiliteit

11-4-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00459717	Scan 6 ^e Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg
16-5-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00473574	Afdoening toezegging 9264 behorend bij behandeling VGR6 Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg
16-5-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00466425	Afdoening toezegging 9261 t/m 9263 behorend bij behandeling VGR6 Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg
23-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00503335	Bestuurlijk Overleg Leefomgeving d.d. 13 juni 2023
7.3 Thema Beheer provinciale wegen			
16-2-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00425779	Parkstadroute: afschrift voortgangsbrief Stuurgroep (februari 2023)
4-4-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00454190	Ontwerp-PIP Veegplan Buitenring Parkstad Limburg 2023
16-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00504956	Verzoek Brandweer Nederland – met spoed bermen maaien
7.4 Thema Weginfrastructuur			
28-2-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00428267	Bericht naar aanleiding van 11 ^e voortgangsrapportage N280 Wegvak Roermond
7-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00431246	N280 Leudal – afdoening motie 2866 IJpelaar c.s. geluidswerende voorzieningen N280 Leudal
14-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00432091	N270 Via Venray – start aanbesteding fase 1A en addendum realisatieovereenkomst
28-3-2023	Analyse Griffie	PS DOC-00455241	Verzoek van GS om de status Groot Project N280 wegvak Roermond te beëindigen
31-3-2023	Statenvoorstel	PS DOC-00455956	Naar aanleiding van het verzoek van GS om de status Groot Project te beëindigen bij N280 wegvak Roermond
2-5-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00480610	A2 (corridor Eindhoven-Weert) (beantwoording op 30-5-2023 verzonden aan PS)
11-5-2023	Mondelinge vragen	PS DOC-00483495	Van Statenlid Jenneskens inzake VDL Nedcar
17-5-2023	Brief	GS DOC-00487651	Van Platform A2 n.a.v. werkbezoek minister Harbers
1-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00473864	Stand van zaken restpunten project Buitenring Parkstad Limburg (toezegging 9212)
2-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00479234	Voortgang N266-N275 Nederweert
22-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00501961	Vervang kunstwerk K01-N278 Fommestraat
7.5 Thema Openbaar Vervoer			
24-1-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00414573	Problemen Limburgs Openbaar Vervoer 2023 (en verder) (beantwoording op 14-02-2023 verzonden aan PS)
31-1-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00408870	Invoering OVpay Openbaar Vervoer Limburg
23-2-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00443705	Stakingen Arriva (beantwoording op 21-03-2023 verzonden aan PS)
17-4-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00459905	Opschalen treindienst Maastricht-Heerlen
19-4-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00469737	Arriva (beantwoording op 16-5-2023 verzonden aan PS)
20-4-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00470123	Deutschland-ticket op Limburgse trajecten? (beantwoording op 16-5-2023 verzonden aan PS)
21-4-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00455200	Tweede Kamerbrief inzake IC Aken
10-5-2023	Brief	PS DOC-00481758	Van de gemeenteraad van Roerdalen: Voorkom afschaling Openbaar Vervoer naar de toekomst toe
14-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00494622	Urgentiebrief OV aan fractievoorzitters Tweede Kamer
7.6 Thema Fiets			
17-1-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00389294	Parkstadroute (voorheen Leisure Lane): afschrift voortgangsbrief Stuurgroep (januari 2023)
7-2-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00414531	Beleidskader Fiets 2019-2023: stand van zaken fietsbeleid Provincie Limburg van 2019 t/m 31-12-2022

7.7 Thema Verkeersveiligheid			
28-2-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00438686	Verbetering verkeersveiligheid N554 (beantwoording op 7-3-2023 verzonden aan PS)
28-3-2023	Informerend stuk	GS DOC-00447441	Toezending rapport Limburgse Staat van de Verkeersveiligheid 2023 (SWOV)
18-4-2023	Infographic / e-mail	PS DOC-00468155	Van Kennisnetwerk SPV inzake verkeersveiligheid
24-4-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00482732	CBS-cijfers verkeersslachtoffers in Limburg 2022 (beantwoording op 23-5-2023 verzonden aan PS)
16-5-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00481291	Toezending activiteitenoverzicht Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg 2022
7.9 Thema Railinfrastructuur			
09-1-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00414861	Miljoenenlijn / ZLSM (beantwoording op 09-02-2023 verzonden aan PS)
14-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00444713	Drielandentrein
16-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00447553	Maaslijn: brief staatssecretaris I&W naar aanleiding van kwestie kwartsloze ballast
23-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00444246	3RX (een door België beoogde spoorgoederenverbinding door Limburg)
11-4-2023	Schriftelijke vragen	GS DOC-00467599	Spoorbrug Maastricht (beantwoording op 09-5-2023 verzonden aan PS)
11-4-2023	E-mail	PS DOC-00461999	Van het bestuur van ZLSM inzake bedreiging erfgoed Miljoenenlijn d.d. 7 april 2023
14-4-2023	E-mail	PS DOC-00465974	Van de Coöperatie Erfgoed Limburg inzake maatschappelijk erfgoed van de Miljoenenlijn
17-4-2023	E-mail	PS DOC-00467183	Van Land van Cuijk inzake voortgang verbetering Maaslijn
20-4-2023	E-mail	PS DOC-00469714	Van Stichting ZLSM inzake onrust rond toekomst Miljoenenlijn
25-4-2023	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00457579	Afhandeling motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn
16-5-2023	Statenvoorstel	GS DOC-00479307	Kredietbesluit project stationsomgeving Beek-Elsloo

4.3. Doorkijk besluitvorming

Samenvattend uit bovenstaande voortgangsmonitor wordt in de komende periode een voorstel tot het nemen van een besluit verwacht:

Opgave	Gremium	Periode
7.3 Thema Beheer Provinciale Wegen		
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 als onderdeel van het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'.	PS	Q4 2023
B22. N564 brug Nyrstar. Businesscase vervanging of versterking en/of aanpassing	GS	Q4 2023
B50. ZLSM. Start aanbesteding.	GS	Q3 2023
B89. N562. Realisatieovereenkomst met gemeente Leudal	GS	Q3 2023
B92. N296 Pater Sangersbrug ondertekening samenwerkingsovereenkomst	GS	Q4 2023
7.4 Thema Weginfrastructuur		
W19. N266 – N275 Nederweert. Bijstellingsmoment projectkrediet & sluiten realisatieovereenkomst	GS, B&W	Q4 2023
7.5 Thema Openbaar Vervoer		
OV-concessie 2016- 2031:		
▪ Vaststelling exploitatiebijdrage 2022	GS	Q3 2023
▪ Doorbeschikking Rijksbijdrage transitie treinbeveiliging	GS	Q3 2023
O41. Station Beek-Elsloo. Gunningsbesluit.	GS	Q4 2023
O96. Bushalte Arcen. Besluit voorkeursvariant.	GS	Q4 2023
7.6 Thema Fiets		
F16. Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen. Besluit subsidievaststelling	GS	Q4 2023
F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen. Intentieovereenkomst	GS	Q4 2023



5. Financiën

5.1. Financiële verordening

Op 10 februari 2023 hebben Provinciale Staten de Financiële verordening Provincie Limburg 2023 vastgesteld.

Hierin is een specifiek artikel opgenomen over de investeringen met betrekking tot de regionale bereikbaarheid: artikel 10.

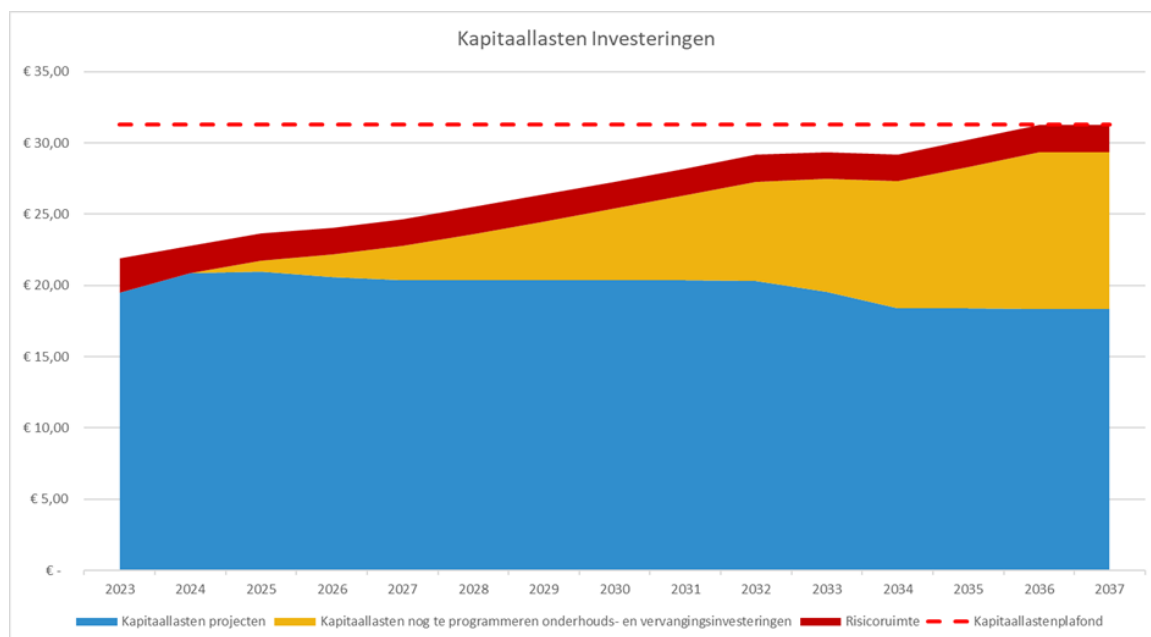
Conform artikel 10 van de financiële verordening stellen Provinciale Staten het kapitaallastenplafond vast, te herijken bij start van iedere Statenperiode. Het kapitaallastenplafond maximeert de kapitaallasten die vallen binnen het programma regionale bereikbaarheid, en is daarmee bepalend voor de investeringsruimte in dit domein. Het totaal kapitaallastenplafond valt uiteen in 4 onderdelen.

- i. Onderhouds- en vervangingscomponent: kapitaallasten met betrekking tot vervanging of levensverlengend onderhoud van bestaand areaal (weg/fiets).
- ii. Investeringscomponent bestaand: kapitaallasten met betrekking tot investeringen in nieuw areaal (weg/spoor/fiets) of functionele verbetering van bestaand areaal.
- iii. Investeringscomponent nieuw: kapitaallasten, nog te besluiten, met betrekking tot investeringen in nieuw areaal (weg/spoor/fiets) of functionele verbetering van bestaand areaal.
- iv. Risico component: kapitaallasten als gevolg van een kredietoverstijging ná het initieel kredietbesluit voor projectbudgetten uit de investeringscomponent (ii en iii).

Voor de financiële verordening Provincie Limburg 2023 zie via [Document Limburg - G-22-060 Gewijzigd Statenvoorstel Financiële verordening 2023, brief GS van 31-1-2023 \(GS DOC-00410113\).pdf](#) - [iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

5.2. Stand op 1 juli 2023

Zie hieronder de grafische weergave van de jaarlijkse kapitaallasten verdeeld naar investeringen in beheer en onderhoud, mobiliteitsprojecten, risicoreserve en vrije ruimte, zoals gepresenteerd in de informatiesessie voor PS op 14 oktober 2022. Het huidige kapitaallastenplafond (€ 30,73 mln.) is bepaald op basis van de huidige geprogrammeerde kapitaallasten.



5.3. Risicocomponent

Per peildatum 1-9-2022 bedroeg de geactualiseerde maximale verwachtingswaarde van de risico's € 99,2 mln. Deze ruimte is geormerkt middels een stelpost bij de jaarlijkse kapitaallasten van € 2,41 mln. In de periode tot 1-7-2023 zijn de kredieten van zes projecten opgehoogd, met dekking uit de risicocomponent:

Projecten	Reeds beschikbaar krediet (provinciaal deel)	Aanvullend krediet uit risicocomponent (provinciaal deel)	Totaal (provinciaal deel)	Besluit
N271 Rotonde Well	€ 1,650	€ 0,453	€ 2,103	GS 7-7-2022
N598 Hut - de Plank (fase 1)	€ 11,092	€ 9,704	€ 20,796	GS 8-11-2022
N300 BPL	€ 297,000	€ 3,700	€ 300,700	PS 16-12-2022
Bushalte Arcen	€ 0,408	€ 0,502	€ 0,910	GS 31-1-2023
N270 Via Venray	€ 15,409	€ 4,600	€ 20,009	GS 31-1-2023
Stationsomgeving Beek-Elsloo	€ 3,276	€ 1,099	€ 4,375	GS 16-5-2023 / PS 23-6-2023
Totaal	€ 328,835	€ 20,058	€ 348,893	

Het restant binnen de risicocomponent (€ 79,18 mln.) moet nog beschikbaar blijven voor de lopende projecten.

5.4. Meerjarige doorkijk tot en met 2028

Het financieel kader is opgebouwd uit de regulier in de programmabegroting en meerjarenraming opgenomen middelen voor alle mobiliteitsopgaven. Hierin zijn ook de beschikbare middelen van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen verwerkt en het Beleidskader Fiets. Voor een doorkijk wordt verwezen naar de volgende paragraaf. Hierin is de financiële stand van zaken tot 1 juli 2023 verwerkt.

In de programmabegroting 2023 zijn de (financiële) gegevens opgenomen bij begrotingsprogramma 3. Regionale bereikbaarheid en OV. De in onderstaande financiële samenvatting opgenomen bedragen sluiten aan bij de in de programmabegroting opgenomen gegevens en bevat een kolom met informatie bij welk doel de middelen horen.

Voor de financiële informatie van specifieke projecten wordt verwezen naar de bijgevoegde projectenbundel.

5.5. Financiële samenvatting

Bedrag *1 mln.

<i>Exploitatie</i>	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 e.v.
Totale uitgaven Beleidsvoorbereiding	€ 1,043	€ 1,029	€ 1,201	€ 1,201	€ 0,973	€ 0,550	€ 0,550
Totale uitgaven Beheer Provinciale wegen	€ 20,266	€ 19,405	€ 19,361	€ 19,669	€ 19,669	€ 19,774	€ 19,998
Totale uitgaven Weginfrastructuur	€ 2,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totale uitgaven Openbaar vervoer	€ 76,131	€ 72,105	€ 73,133	€ 73,697	€ 74,287	€ 74,565	€ 74,565
Totale uitgaven Fiets	€ 12,257	€ 2,342	€ 0,602	€ -	€ -	€ -	€ -
Totale uitgaven Verkeersveiligheid	€ 2,092	€ 1,903	€ 1,463	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970
Totale uitgaven Slim, veilig, duurzaam	€ 16,160	€ 1,453	€ 1,453	€ 1,153	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953
Totale uitgaven Railinfrastructuur	€ 4,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totale uitgaven Logistiek	€ 10,935	€ 5,757	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal aan uitgaven Regulier beleid	€ 144,883	€ 103,993	€ 97,213	€ 96,691	€ 96,852	€ 96,812	€ 97,036

BIJLAGE 1 REGULIER BELEID

				2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 e.v.
Nummer IPML	Doel Begroting 2023	I(ncidenteel)/ S(tructureel)	onderwerp	x 1mln						
	321	S	Procesmiddelen Mobiliteit	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200
	321	S	Langjarige verplichtingen	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350
	321	I	Doorontwikkeling Verkeersmodel	€ 0,165	€ 0,151	€ 0,151	€ 0,151	€ 0,151		
	321	I	Doorontwikkeling Verkeersmeetnet	€ 0,328	€ 0,328	€ 0,500	€ 0,500	€ 0,272		
<i>Totaal Beleidsvoorbereiding</i>				€ 1,043	€ 1,029	€ 1,201	€ 1,201	€ 0,973	€ 0,550	€ 0,550
	324	S	Dagelijks onderhoud openbare ruimte (Contract Functioneel Onderhoud Openbare Ruimte)	€ 5,367	€ 4,264	€ 4,306	€ 4,387	€ 4,387	€ 4,529	€ 4,601
S86	324	I	Vorbereidingskosten uitrol iVRI's	€ 0,167						
	324	S	Jaarlijks onderhoud verhardingen	€ 0,233	€ 2,977	€ 3,034	€ 3,092	€ 3,092	€ 3,191	€ 3,242
	324	S	Jaarlijks onderhoud kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, geluidsschermen)	€ 0,165	€ 0,676	€ 0,689	€ 0,702	€ 0,702	€ 0,725	€ 0,737
	324	S	Jaarlijks onderhoud overige assets (OVL, bewegwijzering, verkeerslichten)	€ 12,554	€ 9,871	€ 9,716	€ 9,871	€ 9,871	€ 9,608	€ 9,671
	324	S	Gladheidsbestrijding	€ 1,491	€ 1,491	€ 1,491	€ 1,491	€ 1,491	€ 1,596	€ 1,621
B50	312	I	Onderhoudsplan infra en opstellen ZLSM	€ 0,165						
	324	S	Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125
<i>Totaal Beheer Provinciale wegen</i>				€ 20,266	€ 19,405	€ 19,361	€ 19,669	€ 19,669	€ 19,774	€ 19,998
W33	321	I	Dwarsverbindingen project A2 't Vonderen-Kerensheide	€ 0,750						
W49	321	I	N300n Voorterweg Rotonde	€ 1,250						
<i>Totaal Weginfrastructuur</i>				€ 2,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
O78	311	S	OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte	€ 0,108	€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279		
O80	311	S	OV projecten ontwikkeling beleid	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100
	311	S	OV monitoring en bedrijfsvoering	€ 0,460	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290
O78	311	S	OV Concessie 2016 - 2031	€ 69,910	€ 71,175	€ 72,421	€ 72,985	€ 73,575	€ 73,575	€ 73,575
	311	I	Procesmiddelen verlenging concessie	€ 0,553						
	311	I	Versnellingskansen Openbaar Vervoer	€ 0,200						
	311	S	OV Concessie 2016 - 2031 Wensbus	€ 0,091	€ 0,033	€ 0,033	€ 0,033	€ 0,033	€ 0,600	€ 0,600
	311	I	Nadere subsidieregels de Wensbus	€ 1,217						
	311	I	Uitvoeringskosten subsidieregels de Wensbus	€ 0,011	€ 0,011	€ 0,011	€ 0,011	€ 0,011		
O81	311	I	Pilot Mobility as a Service (MaaS)	€ 0,272						
O64	311	I	Herinrichting stationsomgeving Venray	€ 1,948	€ 0,218					
	311	I	Reserveonderdelen dieseltreinen Arriva	€ 1,261						
<i>Totaal Openbaar vervoer</i>				€ 76,131	€ 72,105	€ 73,133	€ 73,697	€ 74,287	€ 74,565	€ 74,565

BIJLAGE 1 REGULIER BELEID

				2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 e.v.
Nummer IPML	Doel Begroting 2023	I(ncidenteel)/ S(tructureel)	onderwerp	x 1mln						
	322	I	Beleidskader fiets: onderzoeken	€ 0,378						
F26	322	I	Snelfietsroute Station Roermond - Haelen	€ 3,500						
F29	322	I	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek	€ 2,000						
F51	322	I	Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 1,340						
F53	322	I	Snelfietsroute Maastricht - Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 1,445						
F54	322	I	Snelfietsroute Beek-Elsloo-Chemelot	€ 0,607	€ 1,203	€ 0,602				
F70	322	I	Fietsverbinding Overloonseweg, Venray	€ 0,841						
F72	322	I	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert	€ 0,836						
	322	I	Beleidskader Fiets: fietsprojecten	€ 0,132	€ 1,139					
	322	I	Beleidskader Fiets: gedragsbeïnvloeding	€ 1,054						
	322	I	Subsidieregels Doortrappen Limburg '21-'23	€ 0,118						
	322	I	Uitvoeringskosten subsidies Doortrappen	€ 0,007						
Totaal Fiets				€ 12,257	€ 2,342	€ 0,602	€ -	€ -	€ -	€ -
	323	S	ROVL	€ 0,623	€ 0,766	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970
	323	I	Verkeerseducatie Limburg	€ 1,469	€ 1,137	€ 0,493				
Totaal Verkeersveiligheid				€ 2,092	€ 1,903	€ 1,463	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970
	321	I	SmartwayZ.NL	€ 6,987	€ 0,500	€ 0,500	€ 0,200			
W12	321	I	A67-A73 knooppunt Zaarderheiken	€ 1,250						
	321	I	Limburg Bereikbaar	€ 0,094						
	321	I	MIRT: Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	€ 0,520						
	321	S	Verkeers- en Vervoersmanagement	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953
	321	I	Slim, veilig, duurzaam	€ 5,600						
	321	I	MIRT: Minder Hinder Aanpak	€ 0,061						
S85	321	I	MIRT: Digitalisering	€ 0,695						
Totaal Slim, veilig, duurzaam				€ 16,160	€ 1,453	€ 1,453	€ 1,153	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953
R23	312	I	Inframaatregelen Weert-Hamont	€ 4,000						
Totaal Railinfrastructuur				€ 4,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	321	I	Proceskosten EGTS Rijn-Alpen Corridor	€ 0,010						
	321	I	Samenwerkingsovereenkomst Blueports	€ 0,040	€ 0,035					
	321	I	MIRT - Programma Goederencorridors	€ 0,222						
	321	I	Clean energy hubs	€ 0,050						
	321	I	CEF1 Binnenhavens Works	€ 8,508	€ 1,013					
	321	I	CEF2 Binnenhavens Studys	€ 2,104	€ 4,708					
Totaal Logistiek				€ 10,935	€ 5,757	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal aan uitgaven				€ 144,883	€ 103,993	€ 97,213	€ 96,691	€ 96,852	€ 96,812	€ 97,036

BIJLAGE 2 INVESTERINGEN

BESCHIKBARE INVESTERINGSKREDIETEN			Project kosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk		Dekking derden	Beschikbaar krediet t/m 2023	Realisatie t/m 2022	Restant te besteden	Geprogrammeerd				
					Reeds ontvangen	Nog te ontvangen				2023	2024	2025	2026	2027	
Nummer IPML	Structureel/ Incidenteel	onderwerp	x 1mln												
	S	Openbare verlichting	€ 1,881	€ 1,881				€ 2,184	€ 1,078	€ 1,106					
	S	Groencompensatie	€ 1,170	€ 1,170				€ 0,704	€ 0,404	€ 0,300					
	S	OMOP verhardingen (investerings)	€ 11,617	€ 11,617				€ 11,617	€ 4,438	€ 7,179					
	S	Bewegwijzering	€ 1,322	€ -				€ 1,247	€ 0,404	€ 0,843					
	S	Verkeersregelinstallaties	€ 4,679	€ 3,249			€ 1,430	€ 6,024	€ 3,969	€ 2,055					
S86	I	Uitrol intelligente Verkeersregelinstallaties	€ 0,420	€ 0,303		€ 0,050	€ 0,067	€ 0,420	€ -	€ 0,420					
	S	Vervanging geleiderails	€ 0,533	€ 0,533				€ 0,639	€ 0,039	€ 0,600					
	S	Vervanging wegmeubilair	€ 0,278	€ 0,278				€ 0,278	€ -	€ 0,278					
	S	Incidentele investeringen (grondaankopen, faunavoorzieningen, groenbeheer en verkeersveiligheid)	€ 1,669	€ 1,669				€ 2,440	€ 0,947	€ 1,493					
	S	Studieprojecten	€ 2,386	€ 0,054				€ 2,358	€ 2,342	€ 0,016					
	S	Vervangingsinvesteringen algemeen	€ 1,237	€ 1,237				€ 1,237	€ 0,868	€ 0,369					
	S	Aanschaf gladheidsmaterieel	€ 0,150	€ 0,150				€ 0,300	€ 0,288	€ 0,012					
B5	S	N270 Koninginnebrug	€ 5,200	€ 5,200				€ 5,200	€ 0,006	€ 5,194					
B8	S	N556 Rehabilitatie	€ 6,716	€ 6,716				€ 1,133	€ 0,019	€ 1,113					
B21	S	N273 Kunstwerk over de Neerbeek	€ 2,400	€ 2,400				€ 2,400	€ 1,801	€ 0,599					
B22	S	N564 brug Nyrtar (vervangen)	€ -	€ -				€ -	€ -	€ -	€ 1,000				
B25	S	N280 Rehabilitatie wegvak Horn (11.9 t/m 16.27)	€ 5,949	€ 5,949				€ 5,949	€ 4,113	€ 1,836					
B31	S	N293 Kunstwerk over de Roer	€ 2,017	€ 2,017				€ 2,017	€ 0,116	€ 1,901					
	S	Wateroverlast	€ 0,150	€ 0,150				€ 0,150	€ -	€ 0,150					
B48 & B47	S	N281 Rehabilitatie + Viaduct Terworm	€ 22,418	€ 22,418				€ 20,217	€ 0,431	€ 19,786	€ 2,201				
B50	S	ZLSM Spoor	€ 4,694	€ 4,694				€ 4,694	€ 0,298	€ 4,396					
	I	Weginfrastructuur stationsomgeving ZLSM Simpelveld	€ 0,400	€ 0,400				€ 0,400	€ -	€ 0,400					
B58	S	N278 Kunstwerk Fommestraat	€ 4,734	€ 4,734				€ 4,734	€ 0,131	€ 4,603					
B63	S	N298 Wateroverlast Aalbeek	€ 0,800	€ 0,800				€ 0,800	€ -	€ 0,800					
O96	S	Bushaltes Arcen en Heythuysen	€ 1,111	€ 1,111				€ 1,111		€ 1,111					
	S	Nog te programmeren vervangingsinvesteringen wegen								€ 0,942	€ 10,234	€ 22,045	€ 22,825	€ 23,274	
Totaal investeringen Beheer Provinciale wegen			€ 83,931	€ 78,730	€ -	€ 0,050	€ 1,497	€ 78,253	€ 21,691	€ 57,503	€ 13,435	€ 22,045	€ 22,825	€ 23,274	

BIJLAGE 2 INVESTERINGEN

BESCHIKBARE INVESTERINGSKREDIETEN			Project kosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk		Dekking derden	Beschikbaar krediet t/m 2023	Realisatie t/m 2022	Restant te besteden		Geprogrammeerd				
					Reeds ontvangen	Nog te ontvangen				2023	2024	2025	2026	2027		
Nummer IPML	Structureel/ Incidenteel	onderwerp	x mln													
W1	S/I	N271 Reconstructie Plasmolen-Mook	€ 11,100	€ 10,910			€ 0,190	€ 11,100	€ 1,305	€ 9,795						
W2	S	N271 Groot onderhoud Gennep	€ 7,846	€ 7,846				€ 7,846	€ 7,043	€ 0,803						
W4	S/I	N271 Aanleg rotonde Well	€ 2,853	€ 2,103			€ 0,750	€ 2,853	€ 0,430	€ 2,423						
W7	S/I	N270 VIA Venray	€ 24,200	€ 20,195			€ 4,005	€ 24,200	€ 3,130	€ 21,070						
W17	S/I	N273 Kom Baarlo	€ 8,550	€ 8,250			€ 0,300	€ 8,550	€ 6,702	€ 1,848						
W19	I	N266-N275 Nederweert	€ 18,244	€ 6,032			€ 12,212	€ 18,244	€ 1,050	€ 17,194						
W20	S/I	N273 Kom Neer	€ 9,570	€ 9,570			€ -	€ 9,570	€ -	€ 9,570						
W24	S/I	N280 Leudal	€ 111,330	€ 98,830	€ -	€ 7,800	€ 4,700	€ 111,330	€ 9,942	€ 101,388	€ 5,850					
W28	I	N280 Roermond	€ 55,860	€ 42,660			€ 13,200	€ 55,860	€ 53,594	€ 2,266						
W37	I	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar	€ 78,296	€ 52,059	€ -	€ 14,300	€ 11,937	€ 78,296	€ 4,463	€ 73,833						
W42	I	Buitenring Parkstad Limburg (BPL)	€ 445,700	€ 297,000			€ 148,700	€ 445,700	€ 442,103	€ 3,597						
W45	I	Randweg Abdissenbosch	€ 7,000	€ 3,500			€ 3,500	€ 7,000	€ 0,345	€ 6,655						
W59	S/I	N595 Wittemer Allee	€ 6,600	€ 5,600			€ 1,000	€ 4,930	€ 0,790	€ 4,140	€ 0,920					
W60	S/I	N598 Reconstructie De Hut - De Plank	€ 20,246	€ 19,546			€ 0,700	€ 20,246	€ 2,964	€ 17,282	€ 1,250					
O90	I	Provinciale bushaltes	€ 1,200	€ 1,200			€ -	€ 1,200	€ 0,012	€ 1,188						
Totale investeringen Weginfrastructuur			€ 808,596	€ 585,302			€ 201,194	€ 806,926	€ 533,875	€ 273,051	€ 8,020	€ -	€ -	€ -	€ -	
O41	I	Ontwikkeling stationsomgeving Beek-Elsloo	€ 11,358	€ 4,572		€ 0,705	€ 6,081	€ 11,358	€ 0,657	€ 10,701						
Totaal Openbaar vervoer			€ 11,358	€ 4,572	€ -	€ 0,705	€ 6,081	€ 11,358	€ 0,657	€ 10,701						
F6	I	Fietsinfrastructuur Oostrum (N270)	€ 2,200	€ 1,750			€ 0,450	€ 2,200	€ -	€ 2,200						
F35	S	N276 Echt-Susteren overst snelfietsroute Pissumerweg	€ 1,150	€ 1,150				€ 1,150		€ 1,150						
F43	I	Parkstadroute	€ 22,600	€ 11,500			€ 11,100	€ 22,600	€ 1,510	€ 21,090						
Totale investeringen Fiets			€ 25,950	€ 14,400	€ -	€ -	€ 11,550	€ 25,950	€ 1,510	€ 24,440						
R9	I	Railagenda Electrificatie Maaslijn	€ 335,860	€ 118,380	€ 59,600	€ 105,000	€ 53,050	€ 335,860	€ 26,105	€ 309,755						
	I	Railagenda Electrificatie Heerlen-Herzogenrath	€ 15,200	€ 0,770	€ 7,500	€ -	€ 6,930	€ 15,200	€ 15,121	€ 0,079						
R14	I	Spoorwegovergang Vierpaardjes	€ 18,500	€ 18,500			€ -	€ 18,500	€ 13,500	€ 5,000						
R46	I	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	€ 68,140	€ 20,228	€ -	€ 28,148	€ 19,763	€ 68,140	€ 29,099	€ 39,041						
Totaal Railinfrastructuur			€ 437,700	€ 157,878	€ 67,100	€ 133,148	€ 79,743	€ 437,700	€ 83,825	€ 353,875						
Verwachte investeringen actuele projecten								€ 885,179	€ 555,566	€ 719,570	€ 21,455	€ 22,045	€ 22,825	€ 23,274		

6. Programmabeheersing

De programmabeheersing vindt plaats binnen de driehoek inhoud – capaciteit – risico's. Hiermee kan een heroverweging van het mobiliteitsprogramma en het ter discussie stellen van actuele, lopende mobiliteitsopgaven – en –ambities worden voorkomen. Bepaalde ontwikkelingen, zoals de geopolitieke situatie en het na-ijleffect van de coronacrisis, vormen op de middellange termijn, een risico voor de beheersbaarheid van het totale mobiliteitsprogramma.

6.1. Risico component onder de kapitaallasten

Onder het kapitaallastenplafond is onderdeel iv. als risico component opgenomen. Deze ruimte, die is geormerkt middels een stelpost bij de jaarlijkse kapitaallasten van € 2,41 mln., is bedoeld om risico's op te vangen voor alle lopende opgaven die beschikken over een initieel krediet.

Bij het optreden van risico's in de lopende opgaven is in lijn met de vastgestelde afwegingsmethodiek geborgd dat niet het moment van optreden bepalend is voor dekking uit de risico component, maar dat het soort risico bepalend is. Er is hierbij rekening gehouden met risico's, zoals de Covid-19-pandemie, prijsontwikkelingen, de implementatie van de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek, het uitvoeringskader Zo Werken Wij! en de Oekraïne crisis.

6.2. Bevindingen rapport Berenschot 'budgetverhoging grote infrastructurele projecten'

In de bijlage is een overzicht van de te monitoren bevindingen opgenomen. Deze zijn volledig geïncorporeerd in de provinciale organisatie. Bij ontwikkelingen, afwijkingen wordt dit gesignaleerd, beheersmaatregelen uitgewerkt en hierover geïnformeerd via de voortgangsrapportages.

6.3. Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2024 treedt de nieuwe omgevingswet in werking. Vooruitlopend daarop zijn er afgelopen half jaar een aantal afspraken gemaakt, zie ook [Document Limburg - Mededeling portefeuillehouder inzake regie op ruimteclaims, brief gedeputeerde Roefs van 25-4-2023 \(GS DOC-00448199\).pdf](#) - [iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#) waardoor de werkwijze binnen de mobiliteitsopgaven op sommige onderdelen zal gaan wijzigen. Dit wordt meegenomen bij de actualisatie van het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij'.

7. Projecten- en themabundel Mobiliteitsopgaven

De voorliggende projectenbundel Mobiliteitsopgaven toont alle mobiliteitsopgaven en –ambities in Limburg verdeeld naar de mobiliteitsthema's:

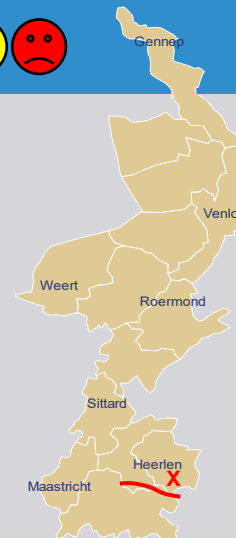
- [Beleidsvoorbereiding](#)
- [Beheer provinciale wegen](#)
- [Weginfrastructuur](#)
- [Openbaar Vervoer](#)
- [Verkeersveiligheid](#)
- [Slim, Veilig en Duurzaam](#)
- [Fiets](#)
- [Railinfrastructuur](#)
- [Logistiek](#)

Conform het Statenvoorstel (PS 020 – 020) zijn de voortgangsrapportages behorende bij projecten uit de regeling grote projecten hieraan toegevoegd als apart thema.

Op de thema- en projectbladen is de aanwezige informatie opgenomen over:

- Beoogde doel en een kwalificering van de bijdrage aan de mobiliteitsdoelen
- Aanpak
- Scope (inclusief grafische weergave)
- Projectvoortgang
- Planning/Realisatie
- Dekking
- Betrokkenen
- Risico omschrijving.

De leeswijzer geeft voor bovenstaande onderdelen een toelichting.



Nummer + Naam van de opgave	
<p>Mobiliteitsdoel</p> <p><input type="checkbox"/> Duurzaamheid <input type="checkbox"/> Leefbaarheid <input type="checkbox"/> Veiligheid <input type="checkbox"/> Doorstroming</p> <p>Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid</p> <p><input type="checkbox"/> Veiligheidsrisico <input type="checkbox"/> Beheer en Onderhoud <input type="checkbox"/> Beleid</p>	<p>Met kleur wordt aangeduid in hoeverre het project op dit moment hieraan bijdraagt conform het Afwegingskader mobiliteitsopgaven en ambities:</p> <p>■ hoog ■ middel ■ laag ■ zeer laag</p>
<p>Beoogd resultaat</p> <p>Hier wordt kort omschreven wat het beoogde resultaat is met een verwijzing naar mobiliteitsdoelen en/of verantwoordelijkheden.</p>	<p>Algemene indicatie voortgang</p> <p>De 'smiley' in de rechter boven hoek geeft in één oogopslag weer hoe op het moment van de peildatum de gehele opgave ervoor staat ten opzichte van het laatst genomen besluit over scope, tijd en financiën:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groen: geen afwijking en geen nieuwe besluitvorming nodig, ▪ Geel: beperkte afwijking waarvoor nieuwe besluitvorming in voorbereiding is; ▪ Rood: grote afwijking waarvoor nieuw besluit in voorbereiding is.
<p>Aanpak / Oplossing</p> <p>In de initiatiefase wordt hier kort omschreven wat het probleem is en hoe het project wordt aangepakt. In de volgende fasen wordt kort de oplossing van het probleem omschreven. Daarnaast vermelden of project onderdeel is van versnellingsagenda.</p>	<p>Onder betrokken en achter de naam Provincie Limburg staat tussen haakjes de rol. Mogelijkheden zijn: Initiatiefnemer, subsidient, mede financier.</p>
<p>Scope</p> <p>Globale grafische weergave van de scope van het project. Nu in kleur blauw om eventuele verwarring met stoplichtkleuren te voorkomen.</p> <p>Raakvlakken</p> <p>Eventuele verwijzing naar projectbladnummers van gerelateerde projecten.</p> <p>Zie ook nieuwsbrief / website</p> <p>Eventuele link naar een website of nieuwsbrief van de opgave</p>	<p>Specifieke indicatie stand van zaken</p> <p>De stoplichtkleur bij stand van zaken geeft aan hoe de scope, tijd en financiën ervoor staan.</p> <p>Zie 4.1 voor een uitgebreide toelichting:</p> <p>Groen (Goed): geen afwijking, Geel (Matig): kleine afwijking, Rood (Slecht): grote afwijking</p>
<p>Projectvoortgang / Mijlpalen</p> <p>Hier wordt chronologisch en kort weergegeven de nog te verwachten en meest belangrijke PS besluiten / informerend en benoemde mijlpalen. Inclusief verwijzing naar besluit kenmerk en/of datum.</p>	
<p>Planning/Realisatie</p> <p>Planning/Realisatie geeft de fase waarin het project zich bevindt en de bijbehorende inkomsten en uitgaven weer. Onderscheid in de fasering zoals in eerst bekende VGR gepland (Oorspronkelijk), een bijgestelde planning op basis van besluiten / informeren (Bijgesteld) en de actuele fasering volgens actuele VGR (Actueel). Elke fasering (conform de Limburg Standaard) heeft zijn eigen kleur. De planning van de project inkomsten, uitgaven en de daadwerkelijke realisatie daarvan zijn tevens per jaar weergegeven</p>	<p>Dekking</p> <p>Betreft het totaal beschikbare budget op basis van besluiten en de verdeling naar de kosten dragende partijen. De raming uitgedrukt in een bandbreedte (deterministisch) of p-waarde (probabilistisch). Des te hoger de p-waarde des te lager de overschrijdingskans. Daarnaast vermelding of Indexering is inbegrepen of niet. Verwijzing naar product in provinciale begroting.</p>
<p>Voorbeeld Voorbeeld van een aangepast tekst 0,420 0.320 Voorbeeld van aangepaste cijfers, Nauwkeurigheid met 3 cijfers achter de komma</p>	

Betrokken

Initiatiefnemer

Welke organisatie leidt het project en is verantwoordelijk voor het projectresultaat

Partner

De (mede)financiers (medebepalend voor de inhoud)

Belanghebbende

De overig betrokken relevante partijen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Het totaal van benoemde en niet benoemde risico's




Grootste financiële risico's

3 mogelijkheden: Provincie niet risicodragend / Nog niet bekend / Ingevuld

Grootste tijd risico's

3 mogelijkheden: Provincie niet risicodragend / Nog niet bekend / Ingevuld

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

-  Veiligheidsrisico
-  Beheer en Onderhoud
-  Beleid

Beoogd resultaat

Lange termijn beleidsbepaling aan de hand van het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar Morgen' en bijbehorende ambities en strategische doelen op het gebied van bereikbaar-, veilig-, leefbaar-, duurzaamheid en grenzeloos.

Aanpak

Het betreft een structurele aanpak vanwege het karakter van de beleidsvoorbereiding en bestaat uit:

- Beleidsmonitoring. Bepalen van de mate waarin we onze doelen realiseren, het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen en het bepalen van de effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen.
- Beleidsontwikkeling. Afstemming over generieke mobiliteitsthema's en de weerslag daarvan op Limburg.
- Bestuurlijk overleg MIRT. Afstemming landelijk en lobby voor de provinciale mobiliteitsagenda van Limburg.
- Gebiedsgerichte aanpak. Een integraal maatregelenpakket, afgestemd op de behoeften van de regio, in te zetten als bijdrage aan de regionale mobiliteitsdoelen.

1. Beleidsmonitoring

De beleidsmonitoring bestaat uit monitoring, evaluatie en data als basis voor het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar Morgen', de integrale mobiliteitsmonitoring en thema overstijgende onderzoeken.

Monitoring, Evaluatie en Data (MED)

De ambities en (strategische) doelen die zijn geformuleerd in het mobiliteitsplan "Slim op weg naar Morgen" vormen de basis voor onze nieuwe manier van werken. Bij deze nieuwe manier hoort ook een degelijke en zorgvuldig opgezette monitoringsaanpak. Deze zal leiden tot meer inzicht in de grote hoeveelheid data die in toenemende mate beschikbaar komt. Daarnaast is een correcte duiding van deze data van belang. Het Monitoring, Evaluatie en Data (MED)-team van het cluster Mobiliteit houdt zich bezig met deze opgave en zal in de komende jaren een steeds grotere rol spelen. Het meten en monitoren van de beleidsdoelen uit het mobiliteitsplan is de eerste (grote) opgave die vanuit dit team wordt opgepakt. In 2020 is een start gemaakt met het uitwerken van een indicatorentabel waarin de mobiliteitsdoelen meetbaar worden gemaakt. Sinds 2021 wordt gewerkt aan de koppeling tussen indicatoren en eindproducten, zoals de rapportage en het Dataportaal Limburg (<http://dataportaal.prvlimburg.nl>) (van het Cluster O&I, team gegevensmanagement). Met deze stap [pen](#) zijn we beter in staat om enerzijds de verwachte (vooraf) en anderzijds de bereikte (achteraf) effecten en resultaten van mobiliteitsopgaven en -ambities in beeld te brengen in relatie tot onze beleidsdoelen.

Verkeersmodellen

De verkeersmodellen dienen als instrument om vooruit te kijken (knelpuntsignalering) en vooraf multimodaal effecten van beleid en mobiliteitsopgaven en -ambities in beeld te brengen. In verband met (beleids)ontwikkelingen [waren](#) de verkeersmodellen toe aan een doorontwikkeling. De modellen waren tot nog toe sterk gericht op "auto" en "bouwen", terwijl het mobiliteitsbeleid vraagt om een multimodale aanpak en een bredere kijk op mogelijke oplossingen. Daarnaast werkt de Provincie samen met de Limburgse regio's om uniformiteit en kwaliteitsverbetering te realiseren. In een gezamenlijke opdracht is de doorontwikkeling verkeersmodellen 2021-2027 in 2020 Europees aanbesteed vanuit de Provincie Limburg. De regio's (gemeenten) dragen samen 50% van de kosten, de Provincie de andere 50%. In 2022 is de eerste editie van de nieuwe multimodale verkeersmodellen opgeleverd en in gebruik genomen.

Verkeersmeetnet

Het verkeersmeetnet moet ons actueel inzicht bieden in het gebruik van het provinciaal wegennet en het hoofdfietsnetwerk in Limburg. Het verkeersmeetnet bestaat uit drie onderdelen:

- Levering verkeersgegevens gemotoriseerd wegverkeer voor de provinciale wegen. Dit was het meest urgente onderdeel omdat de gegevens o.a. noodzakelijk zijn voor de monitoring geluid (SWUNG-2). Deze inwinning is in 2020 via de raamovereenkomst van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) aanbesteed. De gegevenslevering is nu operationeel en loopt t/m 2027 via NDW.
- Levering fietstelgegevens. Deze opdracht is ook via een raamovereenkomst van NDW aanbesteed. Het meetnet is van belang voor de monitoring van het fietsgebruik en kalibratie van de verkeersmodellen. Behoudens enkele bijzondere locaties is het fietsmeetnet nu operationeel (toezegging 8618). We werken nog aan een kwaliteitsverbetering van de fietstellingen. De gegevenslevering loopt t/m 2027 via NDW.

Levering verkeergegevens met nader onderscheid kenmerken. Het gaat hier met name om het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar via de metingen proberen we ook inzicht te krijgen in landbouwverkeer en de breedtes van voertuigen. In 2021 vond de verdere voorbereiding en aanbesteding plaats. In 2022 zijn de geplande metingen van 2022 uitgevoerd en geleverd. Voor de jaren 2023 t/m 2026 zijn ook metingen gepland. Hiervoor hebben we samenwerking met NDW en enkele provincies gezocht. Dit heeft geresulteerd in het inwinnen van data voor de Provincie Limburg via NDW.

De gemeenten hebben voor de levering verkeersgegevens gemotoriseerd wegverkeer en fietstelgegevens gelegenheid (gehad) om voor eigen rekening mee te doen met de inwinning. De gemeenten Venlo, Peel en Maas en Maastricht maken hier gebruik van. De tellingen van gemotoriseerd wegverkeer op onze provinciale wegen en de fietstellingen worden ontsloten via NDW (zie <https://dexter.ndwcloud.nu/opendata> resp. <https://dexter.ndwcloud.nu/opendata/bicycle>). We zijn daarnaast voornemens de meest gevraagde geaggregeerde (jaar)cijfers (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen) via onze Atlas Limburg te publiceren.

Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata

Binnen het uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam wordt gewerkt aan de digitaliseringsopgave voor mobiliteit (zie hoofdstuk [7.8](#)). Hiermee wordt invulling gegeven aan de landelijke MIRT-afspraken dat alle wegbeheerders eind 2023 mobiliteitsdata leveren. In de zomer van 2020 heeft het college van GS het Implementatieplan 'Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata' vastgesteld. Dit plan wordt nu tot uitvoering gebracht om eind 2023

voor 90% van de data de basis op orde te brengen. Naast de toepassing van deze data door serviceproviders in smart mobility oplossingen bezien we de mogelijkheid om data in te zetten voor beleidsmonitoring als aanvulling van het traject van Monitoring, Evaluatie en Data (MED).

Integrale mobiliteitsmonitoring

Naast het monitoren van het mobiliteitsplan wordt gewerkt aan een verdere doorontwikkeling van de integrale mobiliteitsmonitoring. Daarbij wordt afstemming gezocht met verschillende clusters om de raakvlakken te benoemen en afspraken te maken over initiatieven op het gebied van monitoring. Bijvoorbeeld met het cluster wegbeheer over de monitoring en data benodigd voor de planningen van beheer en onderhoud en daar waar nodig en mogelijk is gezorgd voor data-uitwisseling. Denk hierbij aan het causale verband tussen het percentage vrachtverkeer en de vervangingsfrequentie van de asfaltverhardingen of de afstellingen van de verkeerslichten.

Mobiliteitsonderzoek

Per thema worden specifieke onderzoeken verricht om beter in te kunnen spelen op de actualiteiten. Denk daarbij aan het onderzoek naar de fietspotentie op een bepaalde verbinding of de gebiedsverkenningen.

Er zijn echter ook thema overstijgende vraagstukken waarvoor onderzoek nodig is. Denk daarbij aan de gevolgen van de Covid-19 pandemie (met als voorbeeld de openbare Limburgse Coronamonitor waarin de effecten van Corona op verschillende themagebieden in Limburg werden weergegeven, waaronder Mobiliteit) of de gevolgen van de grensweerstand. Telkens wordt het juiste moment gekozen/afgewacht om dergelijke onderzoeken te starten en de resultaten op te leveren.

Rapportage

Naast het monitoren, onderzoeken en analyseren van de data en de thema gerichte ontsluiting van data, conclusies en aanbevelingen is een dataportaal in ontwikkeling. Hierin wordt gerapporteerd over de beleidsmonitoring en worden de data en de bijbehorende analyses ontsloten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het cluster Strategie, CBS en O&I. De eerste resultaten hiervan zijn al sinds 2021 zichtbaar in de vorm van het Dataportaal Limburg.

In 2021 is de eerste (concept)rapportage indicatoren van de mobiliteitsdoelen opgeleverd voor het beleidscluster Mobiliteit. In de komende jaren wordt deze interne conceptrapportage binnen het cluster Mobiliteit rapportage geëvalueerd en doorontwikkeld. Daarnaast vonden in 2022 de modelbouw van de nieuwe verkeersmodellen en metingen voor fiets en gemotoriseerd wegverkeer plaats. Ook hebben in 2022 de laatste voorbereidingen en aanbesteding plaatsgevonden voor de metingen vervoer gevaarlijke stoffen.

In 2023 is het volgende gepland:

- Monitoring, Evaluatie en Data (MED)
In 2023 worden de volgende stappen gezet in het meten van de mobiliteitsdoelen uit het mobiliteitsplan. Op de planning staat onder andere het verder organiseren van de dataverzameling van de verschillende indicatoren. Daarnaast wordt de interne conceptrapportage binnen het cluster Mobiliteit geëvalueerd en doorontwikkeld. De afstemming en aanhaking met de andere gerelateerde monitoringsactiviteiten binnen mobiliteit worden daarnaast gewaarborgd.
- Verkeersmodellen

In 2023 worden de nieuwe verkeersmodellen toegepast. Daarnaast vinden de voorbereiding en dataverzameling plaats voor de eerste actualisatie.

- Verkeersmeetnet

In 2023 wordt verder gewerkt aan kwaliteitsverbetering van de fietstellingen. Daarnaast worden de geplande tellingen uitgevoerd en ontsloten via NDW (gemotoriseerd wegverkeer, fiets en vervoer gevaarlijke stoffen+). We werken aan opname van de meeste gevraagde (jaar)cijfers binnen de Atlas Limburg. Tenslotte zal uiteraard de kwaliteit van het nieuwe meetnet in 2023 e.v. nauwlettend (via NDW) gemonitord worden.

2. Beleidsontwikkeling

De wereld van de mobiliteit staat niet stil en heeft een dynamisch karakter. Dat is vaak in strijd met de lange voorbereidingstijd van infrastructurele projecten. Op het moment van realisatie kan de wereld er weer anders uitzien en zijn er nieuwe mobiliteitsconcepten ontwikkeld, waarmee ook een grote bijdrage kan worden geleverd aan de mobiliteitsdoelen die wij onszelf stellen.

Daarom is verkeersonderzoek, bijvoorbeeld aan de hand van multimodale verkeersmodellen, nodig. Aan de andere kant is het van belang om op de hoogte te zijn van toekomstige ontwikkelingen. Vooral binnen thema's als slim, veilig en duurzaam en logistiek wordt geëxperimenteerd met nieuwe mobiliteitsconcepten. Hierbij kan gedacht worden aan betalen naar gebruik, de mogelijke gevolgen van 3d-printing, waardoor minder logistieke vervoersbewegingen nodig zijn, of lane - assist - technologie voor een veiligere verkeersafwikkeling. Maar ook de totstandkoming van het Toekomstbeeld OV 2040 (waar Limburg met het Rijk, vervoerders en provincies en stadsregio's in participeert) is hiervan een voorbeeld.

Deze generieke beleidsontwikkeling kijkt naar thema- en grens overstijgende mobiliteitsconcepten en zorgt voor de aanhaking met andere beleidsterreinen zoals natuur, economie, ruimte (omgevingsvisie), duurzaamheid, recreatie, etc.. In gezamenlijkheid wordt de toekomstige visie voor Limburg, afgestemd op (inter)nationale ontwikkelingen, bepaald.

Het gaat hierbij om activiteiten zoals bijwonen van afstemgremia, universitaire studies initiëren en pilots beoordelen en zo nodig verder brengen.

Voor Limburg is het bijwonen van het interprovinciaal overleg BAC en AAC, deelname aan de CROW en KPVV de beste mogelijkheid om op de hoogte te zijn en blijven van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. [Naast op de hoogte blijven van ontwikkelingen oefenen wij ook graag invloed uit op de beleidsontwikkelingen. Zowel op interprovinciaal niveau, rijksniveau en Europees niveau. Dat doen we door te participeren in diverse beleidstrajecten van het Rijk zoals Mobiliteitsvisie 2050, Goederenvervoeragenda, Toekomstbeeld OV, Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Daarnaast door te participeren in Europese trajecten, zoals Polis \(POLIS Network\), TEN T \(Trans-Europees transportnetwerk\), waarbij we via het Huis van de Nederlandse Provinciën werken.](#)

3. BO MIRT

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT werken Rijksoverheid en decentrale overheden samen aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Jaarlijks wordt het MIRT-overzicht als bijlage van de begroting van de ministeries IenW en BZK op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. De rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) gefinancierd uit het Infrastructuurfonds (IF hetgeen is omgevormd naar een Mobiliteitsfonds).

In het MIRT werkt de Provincie samen met diverse ministeries en met Provincie Noord-Brabant aan tal van gezamenlijke projecten en programma's en beslissen Rijk en regio samen over te nemen stappen hierin. Het MIRT kent een cyclische jaaragenda met een aantal belangrijke sleutelmomenten:

- Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar, met nadruk op procesafspraken (voortouw ministerie BZK);
- Algemeen Overleg MIRT (commissiedebat in 2e Kamer) vóór het zomerreces;
- Bestuurlijk Overleg MIRT na Prinsjesdag, met nadruk op investeringsafspraken (voortouw ministerie IenW);
- Nota Overleg MIRT in 2e Kamer aan het einde van het jaar.

Voorafgaand aan de bestuurlijke overlegmomenten met de bewindslieden vindt regionaal bestuurlijk overleg plaats met wethouders van de Limburgse centrumgemeenten en de dijkgraaf van Waterschap Limburg.

In een Kamerbrief worden de afspraken van het afgelopen BO MIRT vastgelegd. Deze hebben onder meer betrekking op de programma's Goederenvervoercorridors (hoofdstuk [Logistiek](#)), SmartwayZ.NL en Zuid-Limburg Bereikbaar (hoofdstuk [Slim, Veilig en Duurzaam](#)), het Deltaprogramma, klimaatadaptatie, Omgevingsagenda, NOVI-gebieden en infra- en mobiliteitsprojecten. De meest recente afspraken van het najaars BO MIRT zijn vastgelegd in GS DOC-00364598.

4. Gebiedsgerichte aanpak

Generieke beschrijving van de aanpak

De ambities en (strategische) doelen die zijn geformuleerd in het mobiliteitsplan "Slim op weg naar Morgen" vormen de basis voor onze nieuwe manier van werken. Bij deze nieuwe manier hoort een andere aanpak: van modaliteit naar mobiliteit. Samen met de regio bekijkt de Provincie welke aanvullende doelen specifiek voor een bepaalde regio van belang zijn. Op basis van deze integraal geformuleerde (strategische) doelen worden de knelpunten en ambities in kaart gebracht.

De reikwijdte/scope omvat in principe het gehele scala aan mobiliteitsmaatregelen (fiets, OV, autoverkeer, verkeersveiligheid en logistiek). Daarbij wordt een evenwichtige mix beoogd van maatregelen op het gebied van infrastructuur, mobiliteitssysteem en gedragsaanpassingen. Het project heeft betrekking op de gebieds- en mobiliteitsopgave in de regio en eindigt bij de keuze voor de voorkeursoplossingen.

Samen met de regiopartners wordt bepaald welke mix aan maatregelen het meest effectief en efficiënt is. De bestuurlijke haalbaarheid van de te nemen mix aan maatregelen wordt onderzocht. Is er bijvoorbeeld voldoende commitment vanuit de verschillende partners en uit zich dat in financiële middelen en capaciteitsinzet van de verschillende partners?

Samen met de gemeenten in Limburg heeft de Provincie een aantal [gebieden gedefinieerd](#), waarvoor met het instrument gebiedsverkenningen de benodigde mix aan maatregelen in kaart moet worden gebracht. Vervolgens zijn op basis van deze indeling door de Provincie een drietal prioritaire gebieden aangewezen:

- [Westelijke Mijnstreek](#)
- [Weert en omgeving](#) (voorheen Weert – Eindhoven)
- [Noord Limburg](#) (voorheen Venlo – Eindhoven)

De gemeenten in Zuid-Limburg hadden in het verleden al een [gebiedsverkenning Zuid Limburg](#) opgestart. De Provincie neemt hieraan deel. Bij de totstandkoming van het instrument 'gebiedsverkenning' heeft de Provincie een pilot gedaan bij Kerkrade West. Deze gebiedsverkenning [mobiliteit Regio Parkstad-Stad](#) loopt nog.

Wanneer besloten wordt om de voorkeursmaatregelen uit te voeren dan is mogelijk, een en ander afhankelijk van de op dat moment beschikbare financiële ruimte binnen de middelen voor regionale bereikbaarheid, aanvullende provinciale besluitvorming over financiering nodig. Mogelijk komt financiering vanuit de regio's te vervallen vanwege prioriteiten elders. Andere prioriteiten kunnen ook vertraging opleveren in de uitvoering van de voorkeursmaatregelen.

Er kan geconcludeerd worden dat met een gebiedsgerichte aanpak en het bijbehorende instrument gebiedsverkenning breder, meer integraal en regionaal naar onze Limburgse mobiliteit wordt gekeken. Opgaven en ambities worden zo beter afgewogen en vanuit de reiziger, vervoerder benaderd in plaats vanuit een eenzijdig specifiek gemeentelijk perspectief. Zo kan het zijn dat bepaalde opgaven in het mobiliteitsnetwerk vallen binnen meerdere gebiedsverkenningen. Door deze overlap worden eventuele tegenstrijdigheden of dubbelingen vroegtijdig gesignaleerd of versterken de in kaart gebrachte knelpunten en ambities elkaar juist.

G73 Gebiedsverkenning Noord Limburg

Het hieronder weergegeven [indicatieve gebied](#) waarin in ieder geval de ontwikkelingen rondom de A2 Eindhoven - Venlo en alle raakvlakprojecten in samenhang worden beschouwd.

Het doel van de gebiedsverkenning is om een gedragen maatregelenpakket te definiëren dat tegemoetkomt aan de gebieds- en mobiliteitsopgaven. Aanvankelijk was de gedachte om vooral op de corridor Venlo - Eindhoven in te zoomen in deze gebiedsverkenning. Maar aangezien de regio Noord-Limburg een intensieve samenwerking met betrekking tot de mobiliteitstransitie is aangegaan (Trendsportal), is het gebied verbreed tot Noord-Limburg.

In 2021-2022 is de gebiedsverkenning uitgevoerd. In de eerste fase zijn de gebieds- en mobiliteitsopgaven geïnventariseerd. Vervolgens zijn de oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Tenslotte is een maatregelenpakket samengesteld dat effectief is en op draagvlak van de partners kan rekenen. De rapportage is op 21 september 2021 in het Bestuurlijk Regionaal Mobiliteits Overleg (RMO) Noord-Limburg besproken. Vaststelling in Gedeputeerde Staten [heeft](#) in Q1 2023 [plaatsgevonden](#).

De gebieds- en mobiliteitsopgaven zijn eerder gebaseerd op ambities dan op knelpunten:

- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem
- Kwaliteit van leven
- Ondersteunen milieu- en energietransitie
- Ruimtelijk economische bereikbaarheid
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Lobby, campagnes en onderzoek.

Er zijn ongeveer honderd potentiële maatregelen met een afwegingskader getoetst aan deze ambities. Zo is een selectie van 25 voorkeursmaatregelen tot stand gekomen. Dit maatregelenpakket komt grotendeels overeen met wat er is opgenomen in de 'Mobiliteitsambitie van Noord-Limburg' die in 2022 is opgesteld. Per maatregel zal moeten worden vastgesteld op welke wijze deze tot stand kan komen en hoe daarvoor de financiële middelen verkregen kunnen worden.

Deze rapportage omvat een breed scala aan maatregelen. Een deel daarvan zal op korte termijn kunnen worden opgepakt en uitgevoerd. Een ander deel zal nog nadere uitwerking nodig hebben. Daartoe zullen er in een vervolgfase haalbaarheidsstudies moeten worden gedaan. Op basis daarvan kunnen projectbesluiten worden genomen, die daadwerkelijk consequenties hebben voor de provinciale begroting. Vooralsnog kan alleen een indicatie worden gegeven dat het maatregelenpakket een omvang heeft van enkele tientallen miljoenen euro.

G74 Gebiedsverkenning Weert en omgeving

Het hieronder weergegeven [indicatieve gebied](#) waarin in ieder geval de ontwikkelingen rondom de A2-Weert-Eindhoven en alle raakvlakprojecten in samenhang worden beschouwd.

Het doel van de gebiedsverkenning is om samen met de belanghebbenden een aantal maatregelen in het gebied te definiëren die moeten leiden tot een betere leefbaarheid in de vorm van:

- meer bereikbare steden;
- een vitaler platteland;
- sterkere economische clusters;
- meer concurrerende logistiek en
- het versterken van de vrijetijdseconomie.

Het project heeft betrekking op de gebieds- en mobiliteitsopgave in de regio 'Weert en omgeving' en eindigt bij de keuze voor de voorkeursoplossingen. Daarnaast worden de volgende uitgangspunten gehanteerd bij het afbakenen van het project:

- Oplossingen en opgaven die niet in het domein van mobiliteit liggen behoren in beginsel niet tot het project. Besluitvorming over de (volgende) fase (haalbaarheid/uitvoering), de financiering, planning en scope van deze oplossingen en opgaven maken géén deel uit van dit project;
- Het verrichten van deze gebiedsverkenningen laat het beleid van de Omgevingsvisie van Provincie en Rijk en de algemene thema's (bijv. smart mobility, verkeersveiligheid, logistiek) op het gebied van mobiliteit onverlet. Deze ontwikkelingen kunnen in beginsel worden meegenomen in dit project, voor zover dat past binnen voornoemde 'go/no-go' besluitvormingsmomenten;
- Indien gedurende de uitvoering van dit project blijkt dat knelpunten of kansen buiten het projectgebied een duidelijk effect hebben binnen het projectgebied, dan kunnen deze worden meegenomen. Randvoorwaarde is dat deze geen vertraging voor het project opleveren (tijd) en de eventuele financiële consequenties (in dit project) worden gedekt door de partij die de scopewijziging inbrengt;
- Voor de begrenzing van het projectgebied wordt uitgegaan van de gebiedskenmerken en samenhangende mobiliteitsopgave van dat gebied. Geografisch leidt dit tot de hierboven weergegeven globale begrenzing.

Planning:

- Q1 en Q2 2021: Verwerken van de opgehaalde informatie tot rapportage "Fase 1 gebiedsverkenning Weert e.o. gebiedsopgave";
- 2021 (juni): Ambtelijk en bestuurlijk is de rapportage "Fase 1 gebiedsverkenning Weert e.o. gebiedsopgave" vastgesteld en is door de regiopartners groen licht gegeven om het proces verder te continueren. Ook is ingestemd met het samenstellen van een werkgroep 'voorkeursmaatregelen' waarin een afvaardiging zit van de deelregio's Limburg-NL, Limburg-BE en Noord-Brabant, die de voorkeursmaatregelen gaan definiëren aan de hand van een regionaal afwegingskader.
- Q3 2022: Zoektocht naar oplossingsrichtingen afronden en toetsen aan mobiliteitsdoelen.

Op 9 november [2022](#) heeft het Bestuurlijk Overleg GV-Weo groen licht gegeven aan de doorgeleiding van de eindrapportage met bijlagen naar de dagelijkse besturen van betrokken partijen met als randvoorwaarde dat aan de eindrapportage een oplegnotie Governance en een informatiebrief bijgevoegd wordt.

[Januari 2023 zijn voornoemde](#) documenten [vastgesteld door](#) Gedeputeerde Staten en in februari 2023 [zijn](#) Provinciale Staten hierover middels een [mededeling portefeuillehouder](#) geïnformeerd (van 31-1-2023, GS DOC-00408153).

Gelijktijdig [is](#) een brief namens Gedeputeerde Staten aan betrokken partijen gestuurd met het verzoek de voornoemde documenten ook door haar dagelijkse besturen te laten vaststellen.

Tijdens een eerste Bestuurlijk Overleg Q4-2023 zal een aantal concrete voorstellen aan de bestuurders voorgelegd worden. Dit om te komen tot een uitwerking van het bij de eindrapportage behorende voorkeursmaatregelenpakket.

G75 Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek

Het hieronder weergegeven indicatieve [gebied](#), waarin in ieder geval de ontwikkelingen rondom de A2 - Kerensheide - Het Vonderen en alle raakvlakprojecten in samenhang worden beschouwd. Met verschillende partijen brengen we de mobiliteitsopgave in beeld en zoeken we hiervoor oplossingen. Deze opgave is tweeledig: we willen een mobiliteitstransitie in gang zetten naar een slimme, veilige en duurzame mobiliteit en bestaande en toekomstige (infra)knelpunten oplossen.

De gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek voeren we uit met gemeenten Beek, Stein, Beekdaelen, Sittard-Geleen, Echt-Susteren en RWS. In dit proces worden ook de belangrijkste belanghebbenden betrokken (o.a. Chemelotbedrijven, Campus, vervoerders, brancheorganisaties). Hierbij zoeken we nadrukkelijk de verbinding met andere relevante ontwikkelingen en projecten in de omgeving zoals de gebiedsvisie Chemelot, NOVI-Zuid-Limburg, POVI, Blueports, logistiek knooppunt 046, de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg, zodat er een integraal en samenhangend beeld ontstaat. De gezamenlijk geformuleerde mobiliteitsambities: verduurzaming-Co2 reductie, agglomeratiekracht, leefbaarheid en gezondheid, sociale inclusie en veiligheid hanteren we hierbij als leidraad bij de ontwikkeling van de mobiliteitsoplossingen.

In september 2021 is de verkenning geaccordeerd door het bestuurlijk overleg (BO WM) om voor te leggen aan RWS en de colleges van BenW en GS ter besluitvorming. Deze besluitvorming heeft in Q4 2021 plaatsgevonden. De verkenning bestaat uit het definitieve rapport (tekstdocument), de inhoudelijke onderbouwing en een projectenlijst voor komend anderhalf jaar. Daarmee kan de regio onderling afspraken maken over de uitvoering van de ontwikkelde mobiliteitsmaatregelen en de planning, prioritering, monitoring en financiering ervan. Na bestuurlijke besluitvorming starten nu de haalbaarheids- en daarna planfasen. In die fasen volgt uitwerking van de individuele maatregel(pakketten), zal er aandacht zijn voor brede communicatie/omgevingsparticipatie en dient formele inspraak te volgen. Zie tevens de mededeling portefeuillehouder inzake vaststelling gebiedsverkenning mobiliteit Westelijke Mijnstreek, brief gedeputeerde Van Gaans-Gijbels van 16-11-2021 (GS DOC-000196569). In Q3 en 4 van 2022 zijn bestuurlijke overleggen geweest om na de gemeenteraadsverkiezingen (nieuwe) bestuurders weer bij elkaar te brengen op inhoud en uitvoering. Hier zijn verdere stappen gezet in prioritering en planning van aankomende projecten. [Begin 2023 is in een BO afgesproken om op ambtelijk niveau te werken aan een vernieuwde lijst aan projecten op basis van de gebiedsverkenning. Daarnaast wordt uitgewerkt hoe de effecten van maatregelen gemonitord zullen worden. De resultaten van deze twee activiteiten worden behandeld in bestuurlijk overleg in Q4 2023.](#)

G76 Mobiliteitsvisie en -agenda Zuid-Limburg

In 2022 is gewerkt aan de doorontwikkeling van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg tot een Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Initiatiefnemer is, net als bij de Mobiliteitsvisie, de gemeente Maastricht. Bij de Provincie en de Zuid-Limburgse gemeentes zijn de mobiliteitsopgaven in Q1 en Q2 opgehaald. In Q2 is gestart met het proces om van een mobiliteitsvisie tot een mobiliteitsagenda te komen, waarbij behalve naar de inhoud ook gekeken wordt bij vertegenwoordigers van welke overheden agendaonderdelen belegd kunnen worden (trekkerschap / ambassadeurschap). De bedoeling is uit de groslijsten een samenhangend beeld te maken van kansrijke opgaven voor samenwerking (in welke samenstelling zal per activiteit verschillen) op het gebied van mobiliteit. Dit moet gedurende het jaar leiden tot een bestuurlijke inventarisatie en prioritering, waarna een voorstel voor een agenda wordt uitgewerkt (incl. strategie, organisatie, financiën) en bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden. In 2021 is bestuurlijk afgesproken om in 2022 samen te werken rond Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Fietsnetwerk ZL en gebiedsopgave Smart Mobility Zuid Limburg (incl. bestuurlijk akkoord). In 2022 wordt een jaarplan uitgewerkt om de samenwerking binnen Zuid-Limburg (rond de RMO-structuur en de financiële bijdrages) te herijken en de doelen die we hebben met de Mobiliteitsagenda beter te kunnen verwezenlijken. Naast de inhoudelijke kant trachten we met de Mobiliteitsvisie en -agenda ook een nieuwe manier van denken en samenwerken te bewerkstelligen die een bijdrage kan leveren aan het toekomstbestendig maken van de mobiliteitsaanpak in Zuid-Limburg. Er zijn nog geen financiële middelen gelabeld voor de agenda als zodanig.

G77 Gebiedsverkenning mobiliteit Regio Parkstad-Stad Aachen

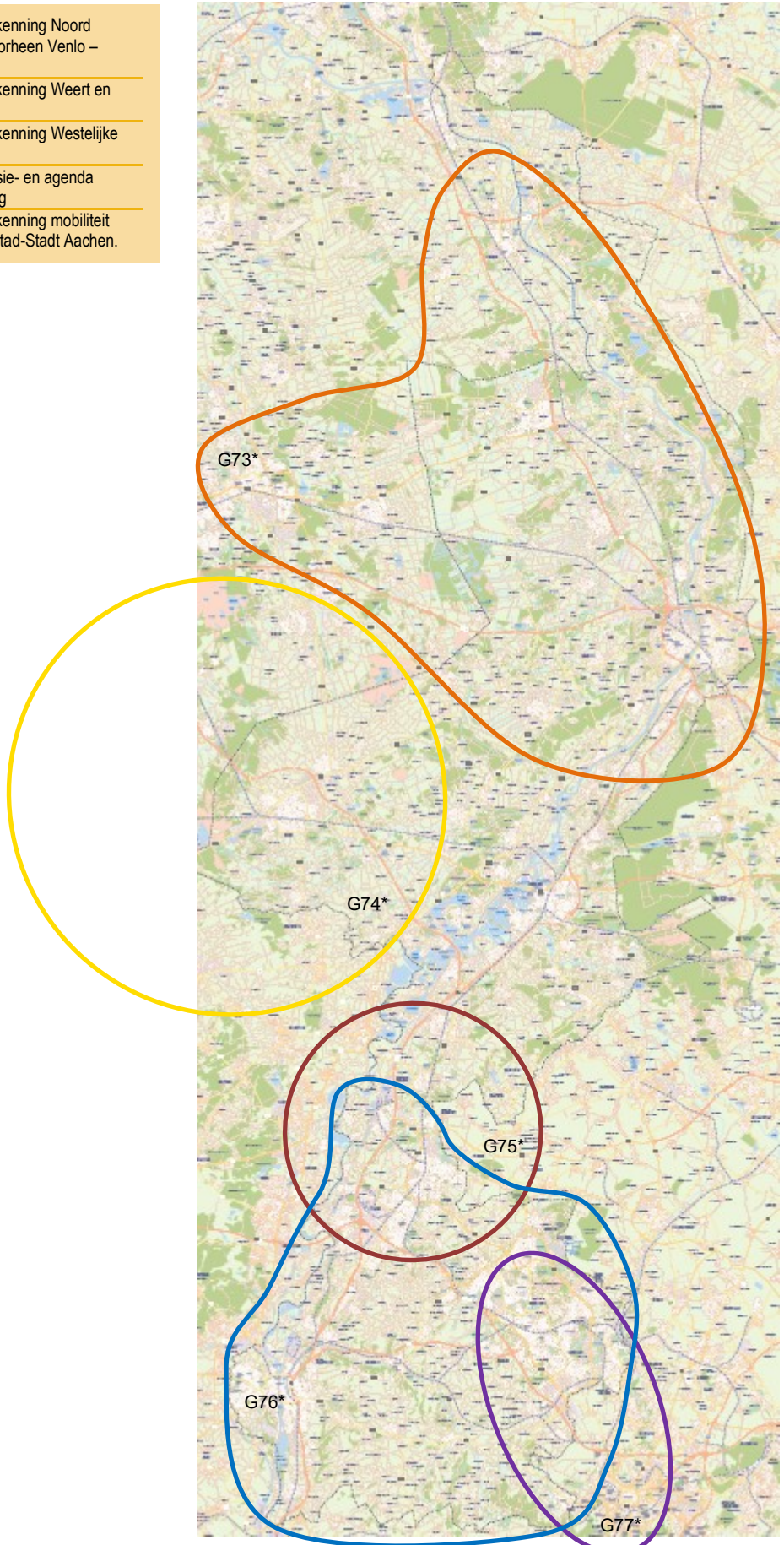
Rond Kerkrade-West, als onderdeel van de regio Parkstad-Stad Aachen, is geruime tijd gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteiten van dit gebied. De mogelijke komst van een treinverbinding, inclusief een station Kerkrade-West, was één van de onderwerpen van studie en gesprek. In vervolg op de Verkenning Kerkrade West (2017) en de Integrale Bereikbaarheidsverkenning Regio Parkstad - Stad Aachen (2018), hebben Gedeputeerde Staten de Mobiliteitsverkenning regio Parkstad uitgevoerd. Daarbij is de onderlinge samenhang met de projecten Parkstadroute en ZLSM bekeken. Gedeputeerde Staten hebben de Mobiliteitsverkenning op 23 november 2021 vastgesteld en op basis daarvan een 'No Go' gegeven voor een station in Kerkrade-West. Daarnaast hebben Gedeputeerde Staten besloten een positieve grondhouding aan te nemen ten aanzien van de uitwerking van een pakket aan onderliggende mobiliteitsmaatregelen waarbij de regio komt te liggen bij de regio.

Mobiliteitsinitiatieven overig

Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die in onderzoek zijn en mogelijk tot nieuwe initiatieven kunnen leiden. Hiervoor wordt eveneens de gebiedsgerichte aanpak gehanteerd en zo mogelijk toegevoegd aan bovengenoemde gebiedsverkenningen. Het betreft de volgende ontwikkelingen:

- [Gebiedsontwikkeling Peelbergen – uitbreiding Toverland \(N277/A67\)](#)
 - [Gebiedsontwikkeling Poort van het Heuvelland \(N278 Cadier en Keer\)](#)
 - [PIO 'Gouden Driehoek' \(N570\)](#)
 - [Tracéstudie A67 Eindhoven-Venlo \(MIRT\)](#)
 - [N281 Trilandis/Avantis](#)
- Door aansluiting van de Buitenring en ontwikkelingen van verschillende bedrijventerreinen in de omgeving staat de verkeersafwikkeling en – veiligheid van knooppunt N281-N300-Avantis-Trilandis onder druk. Conform afspraak in bestuurlijk overleg is een mobiliteitsstudie (pre-initiatieffase) uitgevoerd om de knelpunten nader in beeld te brengen. Gelet op de resultaten van de studie en onze rol als wegbeheerder is een startbeslissing genomen voor het doorlopen van de initiatieffase. Het doel van de initiatieffase is te komen tot een alternatiefbeslissing voor één (of meerdere) voorkeursalternatieven om het (potentiële) knelpunt op te lossen. De verwachting is dat de initiatieffase medio 2024 wordt afgerond.

G73	Gebiedsverkenning Noord Limburg (voorheen Venlo – Eindhoven)
G74	Gebiedsverkenning Weert en omgeving
G75	Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek
G76	Mobiliteitsvisie- en agenda Zuid-Limburg
G77	Gebiedsverkenning mobiliteit Regio Parkstad-Stadt Aachen.



Legenda

G: Gebiedsverkenning

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Datum: 1 juli 2023




Programmabureau Mobiliteitsopgave

© Provincie Limburg

provincie limburg



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

Beoogd resultaat

Voldoen aan de continue en wettelijke zorgplicht ten aanzien van het beheer en onderhoud van de provinciale wegen.

Betrokken

Initiatiefnemer
Provincie Limburg
Partner -
Belanghebbende
Gemeenten, Rijk

Aanpak / Oplossing.

Om te voldoen aan de continue en wettelijke zorgplicht ten aanzien van het beheer en onderhoud van de provinciale wegen wordt ingezet op een provinciale weginfrastructuur die zowel technisch als functioneel in orde is. Het Limburgse MKB wordt zo veel als mogelijk hierbij ingezet in het kader van de versnellingsagenda.

Technisch kader

Het technisch beheer en onderhoud wordt gerealiseerd conform de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020 - 2023. Hierin is het onderhoudsniveau "basis" gedefinieerd. Dit wil zeggen dat de provinciale wegen sober, doelmatig en duurzaam worden onderhouden. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende levensduren van de verschillende kapitaalgoederen. Bij einde levensduur vindt vervanging plaats of wordt levensduur verlengend onderhoud uitgevoerd. De werkwijze is verder uitgewerkt en vastgelegd in: "Beheerplannen 2020-2023 Cluster wegbeheer" d.d. mrt 2022.

Het dagelijkse beheer en onderhoud is ondergebracht in meerdere raamcontracten. Wanneer het onderhoud qua aard van het werk en financiële omvang niet past in de raamcontracten wordt het als apart project opgepakt. Er zal dan ook een projectblad opgesteld worden. In het kader van werk met werk maken voeren andere partijen werkzaamheden uit aan het provinciale areaal. De zogenaamde Werken Derden. Veelal wordt middels een financiële bijdrage onze wettelijke onderhoudswerkzaamheden meegenomen. Er wordt hiervan geen projectblad opgesteld.

Het totale areaal wordt onderverdeeld in (stand van zaken 2023):

- Verhardingen: 440 km. hoofdrijbaan en 520 km. fietspad
- Kunstwerken: 129 viaducten en bruggen; 163 st. duikers en keerwanden en 13,8 km. Geluid beperkende constructies;
- Wegmeubilair: 190 km. Geleiderail, 14.313 st. RVV-borden en 2336 st. bewegwijzering;
- Elektrische systemen: 87 st. verkeersregelinstallaties en 54 st. overige installaties zoals pompen; (exclusief telpunten deze zijn niet meer in provinciaal eigendom)
- Openbare verlichting: 8.307 st.
- Afwatering: 1.722 st. duikers, 393 km. Greppels, 334 st. buffers en 118 km. Riolering;
- Groen: 27.075 st. bomen en 612 ha. Bermen en taluds.

Integraal Functioneel kader

Het integraal functioneel kader is bedoeld om bij het onderhouden van onze provinciale infrastructuur, afhankelijk van de te kiezen onderhoudsvorm, meteen ook de verkeersveilige maatregelen mee te nemen. Nu zijn dat twee afzonderlijke processen waarbij het voor kan komen dat we in het ene jaar het asfalt vervangen en in het andere jaar besluiten om op basis van recente ongevallen het wegvak aan te passen. Daarnaast brengt de huidige reactieve verkeersveiligheidsaanpak risico's met zich mee en sluit dit niet meer aan bij de landelijke voorgeschreven risico gestuurde en proactieve aanpak vanuit de gedachte dat één verkeersongeval er één teveel is. Vandaar dat dit kader onze provinciale organisatie helpt in de te maken inrichtingskeuzes bij het geplande technische onderhoud.

Omdat gebruikers van de provinciale infrastructuur ook gebruik maken van gemeentelijke of Rijks infrastructuur en daarnaast allemaal hun eigen eisen stellen aan een verkeersveilige inrichting (voor een vrachtwagen bijvoorbeeld heel anders dan voor een fiets) willen wij bij de totstandkoming van dit kader rekening houden met aansluitende of parallelle infrastructuur in combinatie met de eisen van de verschillende gebruikersgroepen. Hiermee beogen we een uniforme, eenduidige inrichting ongeacht eigenaarschap. Dit is het belangrijkste uitgangspunt voor een verkeersveilige basis op orde. Zo weet de gebruiker waar dan ook in Nederland wat er van hem of haar verwacht wordt in het verkeer.

Het Integraal Functioneel Kader provinciale wegen gaat:

- een leidraad bieden aan de provinciale wegbeheerder ten behoeve van (externe) verzoeken die betrekking hebben op vormgeving & inrichting van de provinciale weginfrastructuur;
- antwoord geven op de noodzaak om bij geplande technische vervanging van verhardingen (rehabilitaties), kunstwerken en verkeerslichten de provinciale weginfrastructuur ook gelijktijdig functioneel aan te passen. En er wordt voor gezorgd dat hiervoor de benodigde middelen, aanvullend op het Technisch Kader (TK), op het juiste tijdstip beschikbaar zijn (programming);
- toegepast worden om knelpunten ten aanzien van de mobiliteitsdoelen doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te identificeren én kwantificeren. Conform de afwegingsmethodiek Mobiliteitsopgaven en –ambities worden deze knelpunten geprioriteerd en voor de middel en hoog geprioriteerde knelpunten wordt een startbeslissing genomen.

Deze werkwijze behoeft een duidelijke omschrijving en afbakening van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen het cluster Mobiliteit (strategische kaders), cluster Wegbeheer (tactische en operationele kaders) en cluster Wegaanleg (operationele kaders).

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

De beschikbare middelen zijn veelal gebaseerd op doorgerekende kwantiteiten in combinatie met verwachte levensduren. Deze aannames – ondanks een onderbouwing en zeker bij een 15 jarige vooruitblik vormen daarmee ook een risico. Omstandigheden zoals bijv. de gevolgen van extreme weersinvloeden, extreem vandalisme, schades en (beleids-) en wetswijzigingen kunnen vervangingstermijnen vervoegen, terwijl het ook niet reëel lijkt om op voorhand hier middelen voor te reserveren.

Grootste tijd risico's

Tot en met 2033 zijn extra middelen beschikbaar gesteld om de verwachte uitgaven in deze periode te kunnen dekken. Onderbouwing laat zien dat voor verhardingen vanaf 2034 gemiddeld € 14,5 mln. per jaar nodig is en voor de kleinere kunstwerken € 2,5 mln. Er is op dit moment €12,2 mln. per jaar beschikbaar. In de periode t/m 2039 staan nog voor circa € 100 mln. aan grote kunstwerken gepland.

De op 15 november 2022 door GS vastgestelde concept interne leidraad inrichting provinciale infrastructuur is de start voor het afstemproces met collega wegbeheerders en belangenorganisaties. Na afronding van dit afstemproces, [voorzien in Q3 2023](#), dient dit concept als input voor het functionele kader waarin ook de hiermee gemoede kosten in beeld zijn gebracht en de financiële planning wordt voorgelegd aan PS. Ons provinciaal uitgangspunt (interne leidraad) dient als vertrekpunt voor de afstemming met de omgeving en kan bij verschillen worden bijgesteld. Daarmee is het een dynamisch document waarin ruimte is voor actualisering op basis van nieuwe ontwikkelingen. Hierbij staat altijd de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers voorop en niet de wensen of uitgangspunten van de verschillende wegbeheerders. Wanneer uit de leidraad blijkt dat aanpassingen nodig, [en er als gevolg van deze wijzigingen planologie, grondaankoop of andere procedures verzwarend werken \(stikstof, planschade e.d.\)](#) zijn dan wordt dit initiatief genomen en conform het Zo Werken Wij! proces gerealiseerd (zie ook thema Weginfrastructuur). [Kleinschalige aanpassingen welke binnen planologische bestemming en eigendom kunnen plaatsvinden worden binnen de onderhoudscontracten opgepakt en uitgevoerd.](#)

Specifieke onderwerpen in het integraal functioneel kader zijn:

- Kleinschalige infrastructurale aanpassingen
Kleinschalige, locatie gerichte aanpassingen zoals de aanleg van een midden geleider, het verbreden of verlengen van een rechtsaf vak, het verplaatsen van een bushalte zijn nodig om de provinciale infrastructuur veilig te laten functioneren en daarmee vooral de verkeersveiligheid en doorstroming te dienen. Voor de grootschaligere, netwerk gerichte aanpassingen wordt verwezen naar het thema Weginfrastructuur. Specifiek voor onderstaande maatregelen is de volgende voortgang te benoemen:
 - W32 N276 Maasbracht, Ei van Sint Joost. Betreft aanleg vrije rechtsaffer vanuit verkeersveiligheid, doorstroming geen problemen. De scope wordt in overleg met Rijkswaterstaat (inzake afrit 2) verder uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd uiterlijk eind 2023. [Deze maatregel wordt niet verder opgepakt omdat deze een meer verkeersonveilige situatie voor langzaam verkeer veroorzaakt.](#)
 - W30 Voor de bus halteren op de rijbaan (80 km –wegen) worden in 2023 6 locaties aangepakt waarbij de bus op de rijbaan halteert. Vier locaties zijn in Q1-Q2 2023 voorzien van bushaltekomen en voor 2 locaties loopt een grondaankooptraject en afhankelijk van de voortgang grondaankoop worden deze Q4 2023 gerealiseerd.
 - N595 Oud Valkenburg (hmp 1,94), een studie wordt verricht naar het verwijderen van de voetgangersoversteekplaats (middengeleider) t.b.v. verbetering verkeersveiligheid. Indien uit deze studie blijkt dat de middengeleider verwijderd moet worden, zal dit Q4 2023 plaatsvinden.
- Urgente verkeersveiligheidsknelpunten
In sommige gevallen ontstaan er urgente verkeersveiligheidsknelpunten omdat de technische toestand plotsklaps verslechterd door een verzakking of schades. Alle benodigde maatregelen om deze situatie veilig te stellen in afwachting van een definitieve oplossing behoren hier ook toe. Conform het afwegingskader mobiliteitsopgaven en -ambities betreft het werkzaamheden welke behoren tot onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid welke ten allen tijden doorgang moeten krijgen.
- Operationeel verkeersmanagement
Met het sturen van het wegverkeer over het beschikbare wegennet door functioneel en technisch beheer van de verkeersmanagementcentrale van de verkeersregelinstanties, slim plannen en bouwen, afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en incident management zorgt de provinciale wegbeheerder voor een goede doorstroming op het provinciale wegennet. [Dit komt eveneens de veiligheid ten goede.](#)
- Overdracht aan de provinciale infrabeheerder
Wanneer grotere, nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken worden opgeleverd dan eindigt daarmee het project [en begint de beheerfase op basis van de nieuwe](#) beheerovereenkomst. Daarin heeft de projectorganisatie samen met de provinciale wegbeheerder de afspraken vastgelegd over de wijze van beheer en de daarmee gemoede kosten. Bij de totstandkoming van de nota Infrastructurale Kapitaalgoederen Provincie Limburg is financieel rekening gehouden met de reeds bekende toekomstig op te leveren nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken. [Naar verwachting wordt Q4 2023 de nieuwe fiets onderdoorgang onder de N295 \(Greenportlane\) overgedragen.](#)
- Subsidieaanvraag bij het Rijk voor stimuleringsregeling verkeersveiligheid is toegekend. Op 19 december 2022 is er een positieve beschikking van het Ministerie I&W ontvangen groot € 354.793,39 exclusief btw. Uitvoering dient gereed te zijn uiterlijk Q4 2027.

Duurzame en Circulaire Grond-, Weg- en Waterbouw (DCGWW)

De opzet van het plan van aanpak duurzame en circulaire GWW 2030 is gepresenteerd in de commissie MD (18 maart 2022). Daarna verder uitgewerkt en vastgesteld (GS 10 mei 2022) en met een [mededeling portefeuillehouder](#) aan PS gezonden.

De Provincie Limburg zal middels dit plan van aanpak scenario's ontwikkelen waaruit Gedeputeerde Staten in 2023 kunnen kiezen en toevoegen aan de volgende Nota Infrastructurale Kapitaalgoederen 2024-2027 (NKG). Dit wordt gedaan aan de hand van een negental actielijnen waarmee in kaart wordt gebracht wat de huidige stand van zaken is, waar mogelijk op ingezet kan worden, welke instrumenten daarvoor nodig zijn en wat de impact hiervan zal zijn. Deze impact heeft vooropgesteld een financiële component die middels het plan van aanpak meer expliciet wordt.

Oplevering scenario's met extra benodigde middelen voor verankering duurzaamheid en circulariteit ten behoeve van coalitie onderhandelingen heeft plaatsgevonden in Q1 2023.

In het kader van motie 2798 (provinciale organisatie op weg naar klimaatneutraal) is middels [mededeling portefeuillehouder](#) (GS DOC-00368178, 6 december 2022) PS geïnformeerd over de footprint van de provinciale organisatie. Dit is op basis van een in ontwikkeling zijnde monitor waarvan de uitgangspunten nog verbeterd en bijgesteld zullen gaan worden. Hierin is voor DCGWW (infrastructurale werken) een uitstoot berekend voor 2019 van 15,5 kton CO₂. Op basis van het klimaatakkoord wordt in 2030 gestreefd naar een reductie van 49% in CO₂ emissie ten opzichte van 1990. In IPO verband is de afspraak gemaakt de uitstoot van 2019 als uitgangspunt te nemen, omdat de gegevens van 1990 niet beschikbaar zijn. Concreet moet in 2030 7,6 kton CO₂ per jaar minder uitstoot zijn. Daarnaast is in de provinciale circulaire en duurzame monitor GWW berekend dat in 2019 reeds voor 25% minder primaire grondstoffen worden gebruikt. Op basis van beleidskader Circulaire Economie (CE) wordt in 2030 gestreefd naar 50% minder gebruik van primaire grondstoffen. Dit betekent dat in 2030 nogmaals 25% minder primaire grondstoffen gebruikt moeten worden. [Momenteel wordt de footprint van 2022 doorgerekend. Naar verwachting in Q3 2023 wordt PS geïnformeerd over de resultaten.](#)

Verder is de voorwaarde gesteld bij Green deal Duurzame Grond-, Weg-, en Waterbouw (DGWW) en collegeprogramma “Vernieuwend Verbinden 2019-2023” dat de werkzaamheden binnen bestaande middelen dienen te gebeuren. Maatregelen die reeds bijdragen aan duurzaamheid en circulariteit blijven gehandhaafd. Daarnaast wordt actief deelgenomen aan diverse kennisnetwerken met opdrachtgevers alsook opdrachtnemers om op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen. Als hierbij maatregelen naar boven komen die binnen bestaande middelen uitgevoerd kunnen worden, worden deze in komende opdrachten getest en geïmplementeerd. In lijn met Uitvoeringskader CE en actieplan MVI 2020-2023 zijn de afgelopen jaren de inkoop bijgehouden in een [dashboard Maatschappelijk Verantwoord Inkopen](#) (MVI). In 2020, 2021 en 2022 zijn de doelen van 3 circulaire pilots per jaar aanbesteed behaald.

In de periode [1 januari 2023 tot 1 juli 2023](#) zijn in de aanbesteding van [Contract Functioneel Onderhoud Openbare ruimte 2023](#) aanvullende duurzame en circulaire maatregelen meegenomen.

In het kader van het Manifest Duurzame GWW 2030 (opvolger van Green deal Duurzame GWW) wordt op IPO niveau ingezet een Ambitiebepaling Klimaat neutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI) te realiseren. Insteek van Provincie Limburg is geen verzwaring van de doelen en extra benodigde middelen. Besluitvorming in het BAC Mobiliteit heeft plaatsgevonden op 29 september 2022. Zie ook het [nieuwsbericht](#) via IPO.

[Zoals opgenomen in KCI is op IPO niveau gewerkt aan een convenant Schoon Emissieloos Bouwen \(SEB\). Hierin zijn afspraken gemaakt over verduurzaming van bouw materieel dat wordt ingezet in de bouwsector. De bouwsector betreft de sector van bedrijven, die zich richt op nieuwbouw, het onderhoud, de verbouw of het slopen en verwijderen van een onroerende zaak of een gedeelte daarvan. Insteek van Provincie Limburg is mede ondertekenen mits passend binnen de kaders van KCI \(geen verzwaring van de doelen en extra benodigde middelen\).](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Q4 Afronden maatregelen in de berm (Rijkssubsidie) Besluitvorming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027
2022	Q4 Vaststellen Integraal Functioneel Kader Mobiliteit en Vaststellen Netwerkanalyse en Functioneel Kader Provinciale Wegen Opleveren Interne Leidraad Inrichting Provinciale Wegen (incl. 'afstemming')
2022	Q3 Opleveren Functioneel Kader Provinciale Wegen (dashboard CROW 315) Opleveren Netwerkanalyse (multimodale netwerkvisie incl. weging)
2022	Q2 Vaststellen Plan van aanpak Duurzame en Circulaire GWW (GS 10 Mei 2022)
2021	Positieve beschikking Rijkssubsidie maatregelen in de bermen (9 december 2021)
2020	Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020 – 2023 (G-20-004, 14 februari 2020). Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020 (G-19-055, 14 februari 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Dekking	Totaal
Regulier beheer	136,629	20,714	21,522	22,666	23,365	24,052	24,309	Provincie	249,292
Investeringen beheer	112,663	27,076	16,607	14,097	16,593	16,869	21,421	Derden	0
Realisatie regulier beheer	10,527	10,527						Totaal	249,292
Realisatie investeringen	8,733	8,733							

Bedragen in € mln.

Planning

Het dagelijkse beheer en onderhoud (exploitatie) wordt aan de hand van lopende onderhoudscontracten ingepland. Dit is een jaarlijks terugkerende planning waarbij op basis van inspecties wordt bepaald waar onderhoud nodig is (jaarlijks gemiddeld € 22,7 mln).

Het vervangen van de kapitaalgoederen wordt of op basis van einde levensduur of op basis van de toestand waarin zich de kapitaalgoederen bevinden, ingepland. Grootschalige vervangingen worden gekoppeld aan de wegreconstructies zoals weergegeven in het thema weginfrastructuur.

Andere omvangrijkere vervangingen van verhardingen en kunstwerken zijn apart opgenomen als beheerproject en op kaart weergegeven:

- B5 N270 Koninginnebrug [Zie projectblad](#)
- B8 N554/N556 Provincie Limburg en gemeente Horst aan de Maas hebben in maart 2022 een bestuurlijk principeakkoord bereikt [welke op 29 november 2022 in een intentieverklaring voor zowel de N554 alsook de N556 op grondgebied gemeente Horst aan de Maas is vastgelegd. Op 16 maart 2023 is de verkoopovereenkomst van de onderliggende gronden en de beheer- en onderhoudsovereenkomst van de N554 en onderliggende gronden getekend. Op 14 april 2023 is de akte van grondoverdracht gepasseerd bij de notaris.](#) Gemeente Horst aan de Maas [gaat nu](#) vervolgens zelf de N554 reconstrueren. De N556 [op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas](#) wordt eerst door Provincie Limburg onderhouden en per 1 september 2024 overgedragen. Dit wordt nu verder uitgewerkt in een [verkoopovereenkomst en een beheer en onderhoudsovereenkomst](#) die [voorjaar 2024](#) door beide partijen zal worden ondertekend. [Het groot onderhoud op de N556 op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas is in voorbereiding genomen en wordt als onderdeel van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen onderhouden waarna de overdracht plaatsvindt. Het uit te voeren onderhoud vindt plaats in nauwe afstemming met de gemeente Horst aan de Maas. Na het groot onderhoud wordt de N556 op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas overgedragen aan de gemeente.](#)
- B21 N273 Neerbeek Zie [projectblad](#)
- B22 N564 brug Nyrstar (vervanging of versterking en/of aanpassing) is technisch en functioneel veiliggesteld voor de komende jaren. Deze brug valt buiten de te nemen maatregelen als gevolg van de gebiedsverkenning “Weert en Omstreken”. In Q2 2023 is een omgevingsscan opgesteld

waarbij een inventarisatie van de stakeholders in de invloedssfeer van deze brug heeft plaatsgevonden. Naar aanleiding van deze stakeholders analyse zal er een Businesscase voor vervanging dan wel versterking en/of aanpassing van de brug worden opgesteld in [Q4 2023](#). De stakeholdersanalyse is in concept gereed. Verwachte uitvoering van het project is nog niet bekend.

- B25 N280 Horn Zie [projectblad](#)
- B31 N293 Roer Zie [projectblad](#)
- B47 N281 Viaduct Terworm (versterkingsmaatregel). Opgave lift mee in [B48](#)
- B48 N281 Rehabilitatie. Zie [projectblad](#).
- B50 ZLSM. Zie [projectblad](#).
- B58 N278 Fommestraat Zie [projectblad](#).
- B63 N298 Aalbeek. Werk derden. Gemeente Nuth is dit werk qua uitvoering in Q2 2022 gestart en is Q4 2022 afgerond. Eventuele financiële afronding n.a.v. Oekraïne crisis vindt plaats in [Q4 2023](#).
- B89 N562. Op de N562 zijn verkeersveiligheidsproblemen in gezamenlijkheid met de gemeente Leudal geanalyseerd. In [Q3 2023](#) wordt een realisatieovereenkomst samen met de gemeente Leudal afgesloten. In deze realisatieovereenkomst worden verkeersveiligheidsproblemen opgelost door dit te combineren met onderhoudswerkzaamheden. De gemeente Leudal geeft separaat een opdracht aan onze onderhoudsaannemer voor rioleringswerkzaamheden en provincie Limburg doet toezicht en directievoering. Project gaat Q4 2023 in uitvoering afhankelijk van aanwezige stikstofproblematiek en mogelijke oplossingen.
- [B92 N296 Pater Sangersbrug. Betreft een werken derden. De onderhoudstoestand van de huidige Pater Sangersbrug heeft een categorie 4. Dit betekend dat de brug binnen 5 jaar vervangen dient te worden. De Belgische overheid als eigenaar zal een nieuwe brug plaatsen in het verlengde van de huidige N296, waarbij de oude brug geheel wordt verwijderd. De planning van de vervanging is reeds gestart en verwacht wordt dan een anterieure overeenkomst in Q4 van 2023 tussen verschillende partijen in het gebied, onder ander het Vlaams ministerie, Rijkswaterstaat en Provincie Limburg wordt ondertekend. In de overeenkomst is opgenomen dat het Vlaams ministerie geheel zorg draagt voor de vervanging incl. de financiering. Het Belgisch ministerie verwacht medio 2024 te kunnen starten met de realisatie. Vanuit de Nederlands betrokken partijen wordt vertraging verwacht in het doorlopen van ruimtelijke procedures en de stikstofproblematiek.](#)
- [B94 N270 Groene Rivier. Dit betreft een werken derden. Naar aanleiding van het Hoog Water Bescherming Plan \(HWBP\) gaat het Waterschap Limburg een nieuwe brug realiseren in de uiterwaarden van de Maas en gelegen in de N270 in het verlengde van de bestaande Koninginnebrug. Om overlast voor de omgeving te beperken wordt onderzocht in hoeverre werkzaamheden t.b.v. groot onderhoud aan B5 N270 Koninginnebrug gecombineerd kunnen worden met de realisatie van deze nieuwe brug.](#)

De vervangingen van verhardingen en kunstwerken worden vanaf 2024 ingepland [op basis van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 als onderdeel van het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg', welke einde 2023 aan PS wordt aangeboden.](#)

Mobiliteitsinitiatieven overig

[Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die in onderzoek zijn en mogelijk tot nieuwe initiatieven kunnen leiden.](#)

- [B93 N281 kruising Nijswillerweg. Momenteel wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader onderzocht. In Q4 2023 wordt hierover een besluit genomen](#)
- [B95 N278 Ingber. De kruising N278 / Lemmenstraat wordt door de omgeving als onveilig ervaren. Enkele kleine verbetermaatregelen zijn al getroffen. Er wordt onderzocht of bij het constructief onderhoud gepland in 2024 uitgebreidere maatregelen getroffen kunnen worden.](#)

B5	N270 Koninginnenbrug
B8*	N554 / N556 Rehabilitatie
B21	N273 Kunstwerk over de Neerbeek
B22*	N564 brug Nyrstar (vervangen)
B25	N280 rehabilitatie (km11,9-16,27)
B31	N293 Kunstwerk over de Roer
B48 +	N281 rehabilitatie + kunstwerk
B47	Terworm (versterken)
B50	ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij
B58	N278 Kunstwerk Fommestraat
B63*	Bijdrage aan waterprobleem Gemeente Beekdaelen (bocht Aalbeek, N298)
B89*	N562
B92*	N296 Pater Sangersbrug
B93*	N281 kruising Nijswillerweg
B94*	N270 Groene rivier
B95*	N278 Ingber



Legenda

B: Beheer

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

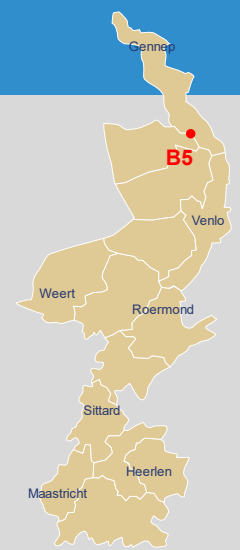
Datum: 1 juli 2023

Programmabureau Mobiliteitsopgave

© Provincie Limburg

provincie limburg





Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het uitvoeren van groot onderhoud en uitvoeren van constructieversterkende maatregelen om de levensduur van de brug met 30 jaar te verlengen.

Oplossing

De verkeersbrug voldoet als gevolg van het toenemend en zwaarder wordend verkeer in haar huidige situatie niet aan de toets constructieve veiligheid. Vanwege het belang van deze brug in het regionale verbindend wegennet voor de doorstroming en de verkeersveiligheid is het noodzakelijk dat deze verbinding gewaarborgd blijft. Door nu groot onderhoud en constructieversterkende maatregelen uit te voeren kan de levensduur met 30 jaar worden verlengd. 30 jaar na oplevering onderhoud zal de situatie opnieuw bekeken worden of gehele kunstwerk alsnog vervangen moet worden. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd. De versterkingsmaatregel eind 2023. Het groot onderhoud is in principe gepland voor 2023-2024. Om de overlast voor de omgeving te beperken wordt bekeken of de uitvoering van het groot onderhoud gelijktijdig met de werkzaamheden van de hoogwater beschermingsmaatregelen B94 N270 Groene rivier rond Well van het Waterschap Limburg op elkaar kunnen worden afgestemd. Dit zou betekenen dat het groot onderhoud in 2025 of later plaats vindt.



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

n.v.t.

Belanghebbende

RWS, gemeenten Well en Venray

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

n.t.b.

Grootste tijd risico's

n.t.b.

Scope

Raakvlakken: [W4](#), [B94](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
≥2025		Uitvoering fase 2 - groot onderhoud
2023	Q4	Uitvoering fase 1 - versterkingsmaatregel
	Q3	Voorbereiding contractstukken
2021		Verkenningfase

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 6 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	5,200			0,265	2,453	2,475		
Realisatie	5,194		0,006	0,292				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Budget	Totaal
Provincie	5,200
Derden	0
Totaal	5,200

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Vervangen van de huidige betonnen verkeersbrug welke bijna het einde van zijn technische levensduur heeft bereikt en tevens het vergroten van de fietsveiligheid.

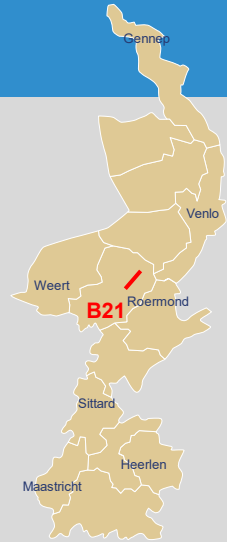
Oplossing

Vervangen van de huidige betonnen verkeersbrug voor 2 nieuwe bruggen. 1 betonnen brug voor het gemotoriseerd verkeer en een duurzame vezel versterkte kunststof brug voor het fietsverkeer.



■ Scope

Raakvlakken: n.v.t.



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

n.v.t.

Belanghebbende

Stand van zaken

■ Scope

■ Tijd

■ Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering: n.v.t.

Grootste financiële risico's

n.v.t.

Grootste tijd risico's

n.v.t.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q2	<u>Project volledig afgerond en afgesloten.</u>
	Q1	Overdracht beheer formalisering en decharge projectorganisatie
	Q1	Einde financiële afronding
2022	Q3	start financiële afronding
		10 juni 2022 openstelling brug. 1 juli werkzaamheden afgerond
		Realisatie bruggen, 28 februari 2022 – 18 mei 2022.
2021	Q3/Q4	voorbereiding door aannemer
		Aanbesteding werk definitieve gunning op (9 juni 2021)
		Bestemmingsplanwijziging voor fietsbrug
2020		Voorbereiding contractstukken
2019		Haalbaarheidsfase varianten verkeersbrug en tijdelijke maatregelen

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 2 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	0,569			0,569				
	0,033			0,033				
Realisatie	1,801	0,370	1,461					
	Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer			

Budget	Totaal
Provincie	2,400
Derden	0
Totaal	2,400

Bedragen in € mln.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Groot constructief onderhoud N280 wegvak Horn Hmp. 11.900-16.270.

Oplossing

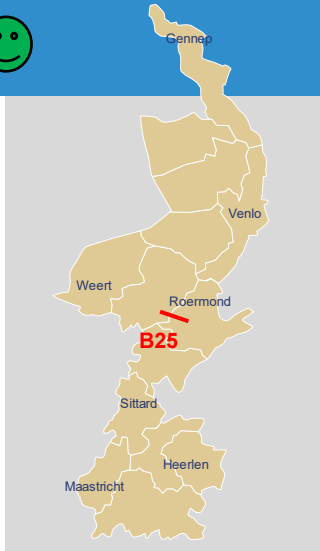
Op het 4400 meter lang tellende wegvak is groot onderhoud in de breedste zin van het woord uitgevoerd. In dit project is onder andere de vluchtstrook geamoveerd en vervangen door doorgroeistenen met 30% gerecycled betongranulaat, de fundering voor de doorgroeistenen is van freesmateriaal vrijgekomen van de te amoveren vluchtstrook, geleiderail is vervangen en een gedeelte (ca. 5%) van de vrijgekomen geleiderail wordt gerenoveerd om in te zetten bij andere projecten, faunaraaster aangelegd ter bescherming van zanddijk (konijnen plaag) en verlichting vervangen door LED-verlichting. Tevens is de tussenlaag van het asfalt met 75% pr. (oud asfalt) uitgevoerd en de aangebrachte deklaag van SMA met 50% pr. (oud asfalt)

Duurzaamheid en CO2-reductie loopt als een rode draad door het project.



Scope

Raakvlakken: [W24](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

n.v.t.

Belanghebbende

Gemeenten Roermond en Leudal, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,95 mln

Grootste financiële risico's

- Exceptionele prijsstijgingen door ontwikkeling crisis
- Onverwachte zaken tijdens de uitvoering

Grootste tijd risico's

n.v.t.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q4	Eind afrekening
	Q3	Geleiderail op kunstwerken wordt als meerwerk uitgevoerd
2022	Q4	Start beheerfase
	Q3	Uitvoering
2021	Q3	Bestekvoorbereiding en aanbesteding inclusief financiële besluitvorming. Nader onderzoek inzake financiële dekking afkomstig uit de verschillende assets
	Q2	Start voorbereiding

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 6 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	1,836			1,836				
Realisatie	4,113 <u>5.202</u>	0,145	3,968	<u>1,089</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Budget	Totaal
Provincie	5,949
Derden	n.v.t.
Totaal	5,949

Bedragen in € mln.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het uitvoeren van groot onderhoud en uitvoeren van constructieversterkende maatregelen om de levensduur van de brug met 30 jaar te verlengen.

Oplossing

De verkeersbrug voldoet als gevolg van het toenemend en zwaarder wordend verkeer in haar huidige situatie niet aan de toets constructieve veiligheid. Vanwege het belang van deze verbinding in het regionale verbindend wegennet voor de doorstroming en de verkeersveiligheid is het noodzakelijk dat deze verbinding gewaarborgd blijft. Echter de twee naastgelegen fietspaden nog niet. Door nu groot onderhoud en constructieversterkende maatregelen uit te voeren kan de levensduur met 30 jaar worden verlengd van de hoofdrijbaan en kapitaalvernietiging van de twee (relatief jonge) fietspaden worden voorkomen. 30 jaar na oplevering onderhoud zal de situatie opnieuw bekeken worden of gehele kunstwerk alsnog vervangen moet worden.



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

-

Belanghebbende

Gemeente Roerdaalen

Waterschap Limburg

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,50 mln

Grootste financiële risico's

▪ Tijdens onderhoudstermijn blijkt de kwaliteit van het gerealiseerde werk niet te voldoen aan de gestelde eisen waardoor extra werkzaamheden nodig zijn om de levensduur verlenging van de brug met 30 jaar te behalen.

Grootste tijd risico's

▪ Tijdens onderhoudstermijn blijkt de kwaliteit van het gerealiseerde werk niet te voldoen aan de gestelde eisen waardoor extra werkzaamheden nodig zijn om de levensduur verlenging van de brug met 30 jaar te behalen.

Scope

Raakvlakken: Natura 2000

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Q3 <u>Projectdecharge en financiële eindafrekening project</u> Q2 Financiële afronding en overdracht aan beheer Q1 Afronding fysieke realisatiefase
2022	Q4 Fysieke uitvoeringswerkzaamheden gestart (23 november 2022) Q3 Aanbesteding en start uitvoering Q2 Besluitvorming financiën en planning GS (21 juni 2022)
2021	Start Planvorming (inclusief contractvoorbereiding en aanbesteding)
2020	Uitwerken mogelijke versterkingsvarianten.
2018	Besluit van opdrachtgever WEGB om groot onderhoud en constructie versterkende maatregelen aan het kunstwerk uit te voeren en zodoende de levensduur met 30 jaar te verlengen alvorens in zijn geheel te vervangen.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 5 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	1,727			1,727				
	<u>1,677</u>			<u>1,677</u>				
Realisatie	0,340	0,055	0,285	<u>1,271</u>				
	<u>1,611</u>							

Dekking	Totaal
Provincie	2,067
Derden	n.v.t.
Totaal	<u>2,067</u>
	<u>2,017</u>

Bedragen in € mln.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het uitvoeren van levensduur verlengend onderhoud aan de N281 (hm 16.145 t/m 32.300) en het versterken van het kunstwerk Terworm.

Oplossing

Het uitvoeren van constructief onderhoud aan de verharding (inclusief kunstwerk Terworm) om de levensduur van de N281 te verlengen tot 20 jaar. Tevens worden bijkomende werkzaamheden van andere assets meegenomen in dit project. Project maakt geen onderdeel meer uit van de versnellingsopgave. Wegens vertraging noodzakelijk onderzoek in haalbaarheidsfase.

Scope

Fase 1

- Asfalt en geleiderail van A76 tot A76

Fase 2

- Asfalt en geleiderail van A76 tot Simpelveld en toe- en afritten
- Vluchtstrook verbreding SW120
- Viaduct Terworm (groot onderhoud)
- Kleinschalig onderhoud overige kunstwerken
- Flora en fauna maatregelen

Oude scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

N.v.t.

Belanghebbende

Gemeenten Heerlen, Kerkrade, Simpelveld, Gulpen-Wittem, Landgraaf, Voerendaal, Brunssum, Beekdalen, Omliggende bedrijven, instanties

Stand van zaken

■ Scope

■ Tijd

■ Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
€ 5,97 1.65 mln.

Grootste financiële risico's

- Kredietoverschrijding door onverwachte hoge inschrijvingen.

Grootste tijd risico's

- De aannemer kan de meest urgente onderdelen van het werk niet tijdig uitvoeren.

Projectvoortgang en mijlpalen op basis van fase 1. De planning van fase 2 dient nog bepaald te worden

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q1	<u>Financiële afronding fase 1</u>
2023	Q4	<u>Verwachte opleverdatum fase 1</u>
	Q3	Aanbesteding, gunning <u>en start realisatie</u> van de werkzaamheden <u>angaande fase 1.</u>
	Q2	<u>Besluit het project in 2 fasen te delen (GS 13 juni 2023 (DOC-00496963).</u>
2022	Q2	Gunning werkzaamheden opstellen contract aan ingenieursbureau.
	Q1	Start planvormingsfase Vertraging vanwege nader noodzakelijk onderzoek in haalbaarheidsfase.
2021		Afronden haalbaarheidsfase, uitvoering aanvullend noodzakelijk onderzoek. Vaststellen Initiële Businesscase (o.a. scope, budget en planning) door Wegbeheer. Opstart haalbaarheidsfase door projectteam.
2020		Oplevering concept initiële businesscase (IBC, november 2020). Aanvullingen verwacht in januari 2021 naar aanleiding van Verkeersveiligheidsinspectie (VVI).

Planning en Realisatie op basis van fase 1

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 2 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (<u>bijgesteld</u>)								
Uitgaven planning	21,582 <u>17.774</u>			5,276 <u>16.550</u>	16,306 <u>1.224</u>			
Realisatie	0,836 <u>0.898</u>	0,202	0,634 <u>0.229</u>	<u>0.669</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	22,418
Derden	n.v.t.
Totaal	22,418

Bedragen in € mln.

Dekking op basis van fase 1 en 2



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Als eigenaar van de museumspoorlijn tussen Schin op Geul en Kerkrade dient deze spoorlijn in stand te worden gehouden binnen de geldende kwaliteitseisen om daarmee het toeristische product: de Zuid-Limburgse Stoomtrein, te kunnen blijven aanbieden.

Oplossing

Meerjaren onderhouds- en instandhoudingsplan voor spoorlijn en bijbehorende kunstwerken (spoorviaducten).



■ Scope
Raakvlak: [F43](#)

Betrokken

Initiatiefnemer
Provincie Limburg
Partner
-

Belanghebbende
Stichting ZLSM, gemeenten Kerkrade, Heerlen, Simpelveld, Gulpen-Wittem, Valkenburg

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Taakstellend budget

Grootste financiële risico's

- Vanwege het ontbreken van deskundigheid op het gebied van spoorinfrastructuur zijn mogelijk meer investeringen nodig dan nu wordt voorzien
- Beheer omvat meer dan alleen onderhoud aan spoorareaal en groenonderhoud. Het opzetten van een professionelere beheerorganisatie vergt inspanningen (financieel en capaciteir)

Grootste tijd risico's

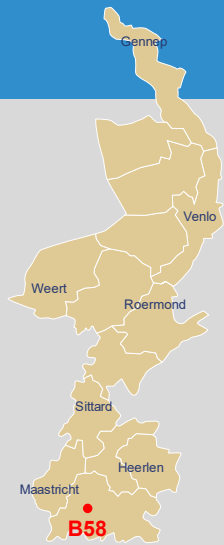
- n.t.b.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q4	<u>Einde 2023 zal besluitvorming plaatsvinden over de benodigde middelen voor het onderhoud aan het spoorareaal ZLSM voor de periode 2024-2033 zoals in de heroverweging besloten. Samen met stakeholders en ZLSM zal er naar financiering gekeken worden.</u> Volgt rapportage voortgang. Zal het onderhoud aan het spoorareaal plaatsvinden ten laste van de beschikbare middelen voor de periode 2020-2023.
2022	Q4	Impact huidige grondstoffenbestand en mogelijk vernieuwd grondstoffenbestand zoals biokolen t.b.v. de ZLSM wordt onderzocht. (toezegging 9213)
2020		Besluitvorming financiële middelen groot onderhoud t/m 2023 (G-20-004, 14-2-2020)
2018		Einde eerste tranche (5 jaren) groot onderhoud
2014		Aanvang realisatie groot onderhoud eerste tranche
2013		Besluitvorming tot overname ZLSM - spoor en financiering eerste tranche groot onderhoud (25-10-2013)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	4,429			4,429				
Realisatie	0,674 <u>0,821</u>	0,258	0,413	<u>0,160</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	5,100
Derden	n.v.t.
Totaal	5,100

Bedragen in € mln.
Begroting: 3.1.2



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

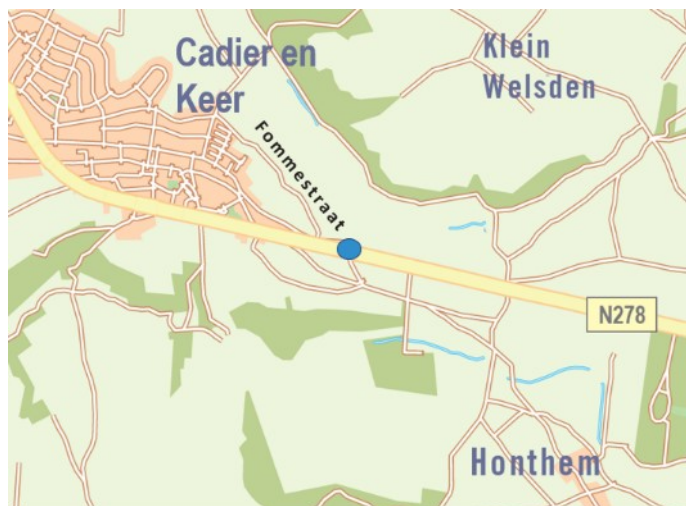
Het vervangen en (eventueel) verbreden van het huidige kunstwerk voor een geheel nieuw kunstwerk wegens bereiken/overschrijden technische levensduur. Hierdoor wordt de doorstroming geborgd en de verkeersveiligheid geoptimaliseerd.

Oplossing

Het kunstwerk heeft haar einde technische levensduur bereikt. In de haalbaarheidsfase is bepaald dat de beste manier is om dit kunstwerk in zijn geheel te vervangen door een nieuwe tunnelbak met een levensduur van 100 jaar. Tevens wordt onderzocht hoe de verkeersveiligheid binnen het dwarsprofiel kan worden verhoogd en de ecologische verbinding onderdoor kan worden geoptimaliseerd.

Scope

Raakvlakken:
Natura 2000



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

-

Belanghebbende

Gemeente Eijsden-Margraten, omwonende, omringende bedrijven, Arriva

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
€ 0,547 mln.

Grootste financiële risico's

- Omissies en tegenstrijdigheden in het contract

Grootste tijd risico's

- Vertraging door mogelijke vergunningsprocedure

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2024	Q3 <u>Oplevering en afronding werkzaamheden</u> Q2 Start uitvoering aannemer buiten op locatie
2023	Q4 Start realisatie fase met engineering door aannemer. Q3 <u>Definitieve gunning</u> Q2 <u>Besluitvorming eerste bijstellingsmoment en start aanbesteding (GS 20 juni 2023)</u>
2022	Q3 Start planvormingsfase middels gunning Nadere Opdracht IB op 02-11-2022 Vaststellen GS nota (15 februari 2022) met voorkeursvariant (Nieuwbouw o.b.v. een prefab tunnelbak). Wegens onvolledig projectteam ca. half jaar vertraging opgelopen.
2021	Haalbaarheidsfase verder uitgewerkt inclusief benodigde onderzoeken. Wegens onvolledig projectteam ca. 1 jaar vertraging opgelopen.
2020	Q3 Start uitwerken varianten studie met twee varianten. Middels goedkeuring vanuit RO, Memo verstuurd aan gemeente Eijsden Margraten en hun geïnformeerd dat kunstwerk in zijn geheel vervangen moet worden (maart 2020). Budget vanuit Nota Kapitaalgoederen verhoogd naar 2,1 miljoen (G-19-055, 14 februari 2020). Brief ontvangen van B&W Eijsden Margraten (mei 2020) om brug te behouden middels groot onderhoud.
2018	Voorkeur opdrachtgever WEGB om kunstwerk in zijn geheel te vervangen omdat de kosten van groot onderhoud niet meer opwegen tegen de baten. De technische levensduur is bereikt.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 6 (aangepast)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning				n.v.t.				
Uitgaven planning	1,944 <u>4.280</u>			0,661	1,283 <u>3.619</u>			
Realisatie	0,131 <u>0.255</u>	0,023 <u>0.112</u>	0,019	<u>0.198</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	2,100
Derden	n.v.t.
Totaal	<u>4,535</u>

Bedragen in € mln.

Mobiliteitsdoel

-  Duurzaamheid
-  Leefbaarheid
-  Veiligheid
-  Doorstroming

Aanpak/Oplossing

Dit thema betreft de in voorbereiding of uitvoering zijnde weg infrastructurele projecten, de bijbehorende kaders en de verdere uitwerking van nieuwe initiatieven.

Actuele projecten weginfrastructuur

In het verleden zijn de huidige projecten tot stand gekomen vanwege voornamelijk knelpunten op het gebied van verkeersveilig-, bereikbaar- en leefbaarheid. Daarnaast wordt vanuit de landelijke verkeersveiligheidsambitie gestreefd naar een uniforme en eenduidige weginrichting conform de richtlijnen Duurzaam Veilig. Elke wegbeheerder heeft daarin zijn eigen verantwoordelijkheid. De Provincie Limburg heeft daar invulling aan gegeven door op een sober en doelmatige manier de aanpassing van de weginrichting te koppelen aan de grotere asfaltveranderingen (inclusief fundering), ook wel de rehabilitaties genoemd, van het provinciale wegennet.

Na het heroverwegingsbesluit van 14 februari 2020, waarbij de bijdrage aan de strategische mobiliteitsdoelen de prioritering heeft bepaald en een analyse op basis van het uitgangspunt sober en doelmatig de scope heeft bepaald, zijn de hierna op projectbladen genoemde wegenprojecten en bijbehorende projectscope overgebleven.

Kaders

Met de vaststelling van het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar Morgen' blijft het beleidskader Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) Limburg 2013 het vigerende beleid in afwachting van een heroverweging, actualisering en op te stellen uitvoeringskader RVWN – Provinciale wegen.

Het mobiliteitsplan beschrijft een toekomst waarin sneller wordt ingespeeld op de veranderende wereld van de mobiliteit en integraal, gebiedsgericht wordt bepaald wat de mobiliteitsopgave inhoudt. De nadruk komt hierdoor meer te liggen op flexibele en snel inzetbare maatregelen waarbij gekozen wordt voor een modaliteitsafhankelijk maatregelenpakket -> van modaliteit naar mobiliteit.

Wanneer vanuit technisch beheer een totale vervanging van de verhardingsconstructie inclusief fundering nodig is en daarbij de inrichting niet meer voldoet aan de huidige richtlijnen wordt dit als wegenproject opgenomen. Concreet betekent dit dat grote weg- en/of fietspadvakken opnieuw worden ingericht en zo nodig worden verbreed. Een en ander afhankelijk van een prioritering conform bovengenoemd afwegingskader mobiliteitsopgaven en –ambities. Dit wordt in beeld gebracht aan de hand van onderzoeken, de studieprojecten.

De andere situatie waarbij aanpassingen worden gedaan heeft betrekking op het oplossen van grote, risicovolle knelpunten veroorzaakt door het huidige disfunctioneren van het wegennetwerk. Concreet betekent dit dat op een tracé (meerdere) kruispunten ongelijkvloers worden gemaakt, rotondes en verkeerslichten worden gerealiseerd of in sommige gevallen compleet nieuwe wegvakken worden aangelegd.

Voor kleinschalige locatie gerichte aanpassingen, waarbij huidige infrastructuur middels kleinschalige aanpassingen wordt aangepast aan de vigerende richtlijnen, wordt verwezen naar het functioneel beheer, opgenomen in het thema beheer.

Nieuwe initiatieven

De functie van een wegvak in het totale wegennetwerk van Limburg is samen met de grootte van een knelpunt mede bepalend voor de prioriteit om de weginfrastructuur aan te passen. Dit kan ook betekenen dat de Provincie Limburg bijdraagt aan een verbetering van de weginfrastructuur van andere wegbeheerders of aanpassingen aan het provinciaal eigendom door andere wegbeheerders toe staat omwille van de strategische doelen. Conform het afwegingskader mobiliteitsopgaven en -ambities worden deze knelpunten geprioriteerd.

Zie voor plannings, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeenten, Rijk

Belanghebbende

Gemeenten, Rijk

Risico omschrijving

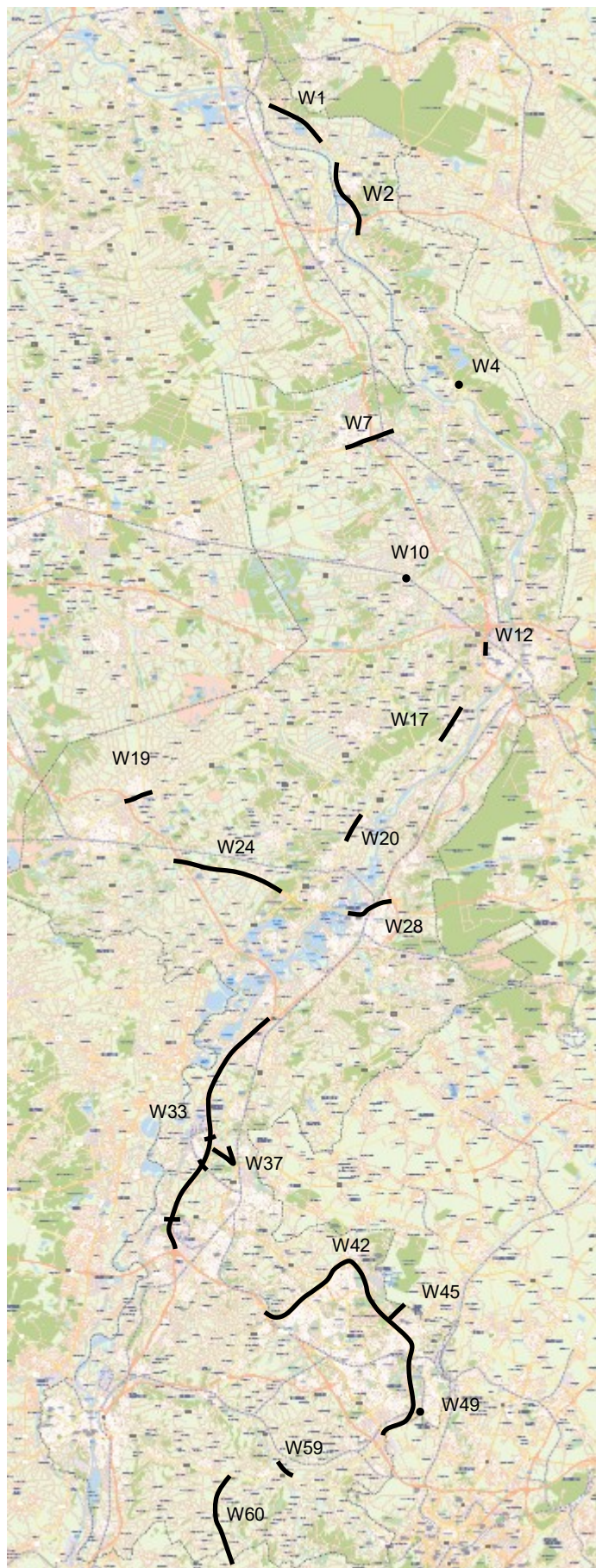
Grootste financiële risico's

- Partners leveren een lagere bijdrage dan vooraf afgesproken.

Grootste tijd risico's

- De omgeving heeft andere en veranderende ambities welke kunnen leiden tot scope wijzigingen.

W1	N271 Reconstructie Plasmolen - Mook
W2	N271 Gennepe
W4	N271 Rotonde Well
W7	N270 Via Venray fase 1
W10	N556 LVO Horst - Sevenum
W12	A73 Zaarderheiken - parallelbaan
W17	N273 Kom Baarlo
W19	N266 - N275 Nederweert
W20	N273 Kom Neer
W24	N280 Leudal (toekomstig RGP)
W28	N280 Roermond
W30*	Bus halteren op de rijbaan
W33	A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen)
W37	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar
W42	N300 BPL
W45	Randweg Abdissenbosch
W49	N300 Rotonde Voorsterstraat
W59	N595 Wittemeralee



Legenda

W: Weginfrastructuur

(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in hoofdstuk [7.11](#) Regeling Grote Projecten

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Datum: 1 juli 2023
 Programmabureau Mobiliteitsopgave
 © Provincie Limburg

provincie limburg





Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

N271 Gennepe onderhoud incl. detectiesysteem langzaam verkeer.

Oplossing

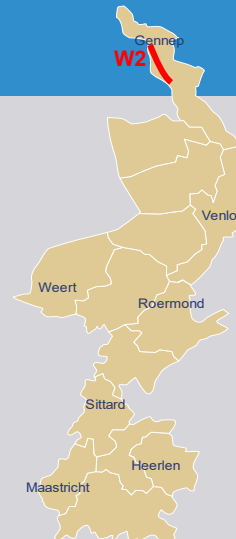
Na realisatie van het constructief onderhoud voldoet het wegvak N271 hm. 108.9 tot 116.4 en de hierbinnen gelegen kruispunten qua vormgeving aan de richtlijnen

voor een gebiedsontsluitingsweg cf. het handboek wegonwerp en de CROW-richtlijn 315. Voor het gebruik door het landbouwverkeer van de N271 zijn na realisatie van het onderhoud geen wettelijke beperkingen. Hierdoor zal de overlast en (subjectieve) onveiligheid veroorzaakt door deze doelgroep in het centrum van Gennepe zijn afgenomen.

Verkeersveiligheid:

Op verschillende locaties wordt de verkeersveiligheid opgepakt en de maximum snelheid van 80 km/u sluit aan op de gewenste wegcategorie voor een gebiedsontsluitingsweg. Verder wordt met het aanbrengen van het detectiesysteem van langzaam verkeer een actieve attentie op de aanwezigheid van landbouwverkeer bewerkstelligd en hiermee de verkeersveiligheid verhoogd.

■ Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer** Provincie Limburg
- Partner** Gemeente Gennepe / RWS
- Belanghebbende** Gemeente Gennepe

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,10 mln

Grootste financiële risico's

Project is gereed

Grootste tijd risico's

Project is gereed

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q3	Eind financiële afrekening
2022	Q3	Start financiële eindafrekening
2020		Uitvoering gereed (Q4 2020) Gunning en start uitvoering (Q3 2020) Planvormingsfase gereed (Q2 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	0,105			0,105				
Uitgaven planning	7,846			0,313				
	<u>0,313</u>							
Realisatie	7,034	6,863		0,000				
	<u>7,173</u>	<u>7,043</u>		<u>0,130</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	7,846
Gemeente	0,121
RWS	0,105
Totaal	8,072

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Deze kruising met 2 gemeentelijke wegen verbeteren voor verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fietsverkeer. Verbeteren van veiligheid voetgangers(scholieren) die gebruik maken van OV en daarvoor de N271 moeten oversteken.
Op basis van de afgesloten realisatieovereenkomst (d.d. 5 juli 2022) met de gemeente Bergen neemt de gemeente de verdere voorbereiding en realisatie ter hand. De provincie blijft verantwoordelijk voor de provinciale procedures (Wnb-vergunning en aanpassing Goudgroen).

Oplossing

De huidige kruising inrichten als rotonde inclusief aanpassing 2 bushaltes.

■ Scope

Zie ook [nieuwsbrief](#).



Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Bergen

Partner

Provincie Limburg

Belanghebbende

Omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,11 mln

Grootste financiële risico's

N.v.t. (Provincie Limburg is niet risicodragend)

Grootste tijd risico's

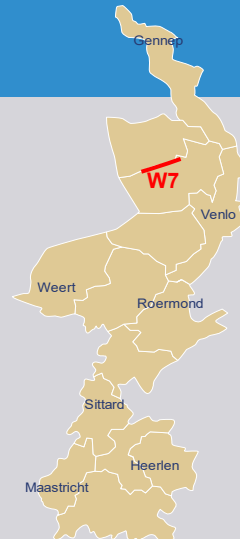
- * Bezwaren op ruimtelijke procedures, zowel WnB-ontheffing als [intrekkingsbesluit](#).
- * [Vertraging realisatie in verband met de winterperiode](#).

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q1	<i>Oplevering en administratieve en financiële afhandeling.</i>
2023	Q4	<i>Beoogde start realisatie rotonde inclusief resterend archeologische en explosievenonderzoek (op de provinciale weg).</i>
2022	Q2	Intrekkingsverzoek benodigde stikstofrechten van veehouderij.
	Q3	<i>Archeologische en explosievenonderzoek uitgevoerd op projectgebied behalve de provinciale weg.</i> Uitvoeren nieuwe Aerius-berekening op basis van laatste versie na beschikbaar komen release (verwachting eind januari 2023) Aanpassen passende beoordeling effecten stikstofuitstoot op natuur. Vanaf 6 september 2022 Gemeente Bergen projectverantwoordelijk. (conform realisatieovereenkomst)
2022	Q3	Nadere uitwerking stikstofmaatregelen en overeenkomen met partner (oplossing, kosten en procedure). Vervolgens bestuurlijk vaststellen realisatieovereenkomst (5 juli 2022), afronden bestemmingsplan en in procedure brengen. Na definitieve stikstofmaatregel besluitvorming over mogelijk aanvullend krediet o.b.v. geactualiseerde projectbegroting. Vervolgens aanbesteding realisatieopdracht.
	Q1	
2021	Q3	Planvormingsfase gereed inclusief ambtelijk vaststellen realisatieovereenkomst Planvormingsfase duurt langer vanwege stikstofproblematiek. Aankoop rechten voor mitigeren extra uitstoot tijdens aanleg en gebruiksfase (toezegging 8304)
2020		PS besluit voor aanvullend krediet, in heroverweging mobiliteitsopgaven (G-20-004, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 5 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	0,977			0,977				
Uitgaven planning	2,651			2,651	0,000			
				1,651	1,000			
Realisatie	0,430	0,283	0,101	0,000				
	0,451	0,329		0,021				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming			Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	2,104
Gemeente	0,977
Totaal	3,081

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het creëren van een robuuste en toekomstgerichte verbinding langs Venray. Daarnaast het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fietser en de leefbaarheid langs de N270 en het stimuleren van de economische ontwikkeling van Venray e.o.

Oplossing

Opwaarderen van de bestaande infrastructuur bestaande uit locatiegebonden maatregelen voor fiets- en autoverkeer (zie ook het onderstaande kaartje). Hierbij wordt de doorstroming op de kruispunten A73, de Blakt en Leunseweg verbeterd. Door het completeren van de landbouwroute ontstaat een veiligere afwikkeling op gemeentelijke wegen en met de aanpassing van de fietsstructuur kunnen vooral de schoolkinderen veiliger fietsen in Oostrum.

- Scope [Fase 1A](#)
- Scope [Fase 1B](#)
- [incl. F6](#)
- [Scope vervallen](#)

Raakvlakken
[R9](#), [F6](#), [O64](#)

Zie ook [nieuwsbrief](#)



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente Venray / RWS
- Belanghebbende**
Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- [Tijd](#)
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 2,46 mln

Grootste financiële risico's

- [Het ontwerpen van de fietstunnel kan niet nauwkeurig / op basis van realistische uitgangspunten plaats vinden](#)

Grootste tijd risico's

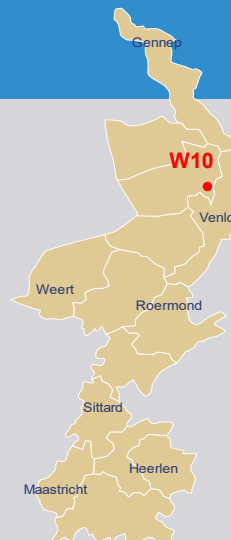
- [Het verleggen van Kabels en Leidingen vindt niet tijdig plaats in relatie tot beoogde start uitvoering van het project](#)
- [Het ontwerpen van de fietstunnel kan niet nauwkeurig / op basis van realistische uitgangspunten plaatsvinden.](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2025	Q1	Oplevering en administratieve en financiële afhandeling.
2024	Q1	Afronding haalbaarheidsfase fase 1B inclusief kredietbesluit voor investeringsmiddelen.
2023	Q1	Start aanbesteding fase 1A. Mededeling portefeuillehouder (14 maart 2023, DOC-00432091) start aanbesteding fase 1A en addendum realisatieovereenkomst gemeente Venray.
2022	Q4	Mededeling portefeuillehouder (13 december 2022, DOC-00378873) inzake start aanbesteding versoberde scope en toevoeging krediet uit Begroting 2023 t.b.v. project fase 1A. Bestuurlijk overleg d.d. 13 oktober 2022 inzake versobering en splitsing project van fase 1 naar fase 1A en 1B.
2021	Q3	Start planvormingsfase, besluitvorming over planning en ondertekening geactualiseerde realisatieovereenkomsten met gemeente Venray / Rijkswaterstaat en ProRail (vertraging door stikstofproblematiek). Extra krediet uit Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen m.b.t. onderhoud.
2020		Haalbaarheidsfase gereed. PS besluit inzake aangepaste scope en financiële gevolgen (14 februari 2020, G-20-004)
2019		Gemeente Venray en Provincie Limburg tekenen Realisatieovereenkomst (12 maart 2019).
2013		Gemeente Venray en Provincie Limburg tekenen Bestuursovereenkomst (25 oktober 2013)
2012		Gemeente Venray, Provincie Limburg en regionale bedrijfsleven tekenen intentieverklaring om samen te werken aan een integrale verbetering van de infrastructuur en toegankelijkheid van de economische zone rond Venray door gebiedsagenda Via Venray en Infraplan Venray (29-11-12).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	4,816 <u>4,191</u>				1,000	3,816 <u>3,191</u>		
Uitgaven planning	21,800 <u>20,750</u>			8,348	8,396	5,056 <u>4,006</u>		
Realisatie	3,130 <u>3,874</u>	1,827 <u>2,136</u>	0,310 <u>0,993</u>	0,000 <u>0,745</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	20,009
Gemeente	4,630 <u>4,005</u>
RWS	0,186
Totaal	24,825 <u>24,200</u>

Bedragen in € mln.
Getoonde gegevens hebben betrekking op fase 1A. Fase 1B wordt na financiële besluitvorming weergegeven op een eigen projectblad.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het gelijktijdig met het verbeteren van de spoorwegovergang veiligheid, de oversteekbaarheid van de N556 aanpakken. Een betere bereikbaarheid van het station Horst Sevenum waarbij alle openbaar vervoer voorzieningen met uitbreiding van parkeervoorzieningen op één locatie wordt gerealiseerd, een OV-knooppunt.

Oplossing

Het verlagen de dichtligtijden (spoorzijde), het beter beveiligen van de spoorwegovergang, het realiseren van een rotonde voor een verbeterde bereikbaarheid van de stationsomgeving, het realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer onder de N556 door, de langzaam verkeerstunnel is onderdeel geworden van de GreenPort Bikeway (Venlo - America/Deurne).

Ten gevolge van prijsstijgingen *als gevolg van de oorlog in de Oekraïne* heeft de gemeenteraad Horst aan de Maas aangegeven dat het realiseren van een ongelijkvloerse verbinding niet realiseerbaar is en derhalve heeft de gemeente richting de Provincie aangegeven verder te werken aan een gelijkvloerse oplossing. Als reactie op deze scopewijziging heeft de Provincie ambtelijk aangegeven zoals in 2019 per GS-brief 2019-26851 bevestigd de provinciale bijdrage te verlagen van € 3,35 mln. (€ 3,10 + 0,25 mln.) naar € 2,7 mln. (€ 2,45 + 0,25 mln.).

De gemeente Horst aan de Maas is eigenaar van de N556 (ondergrond) en Provincie Limburg wegbeheerder. De gemeente Horst aan de Maas realiseert onderdelen 1, 2, 3 en 4. NS-Vastgoed realiseert deels onderdeel 2 en ProRail heeft onderdeel 5 gerealiseerd.

- Scope
- Buiten scope maar gelijktijdige realisatie



Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Horst aan de Maas

Partner

Provincie Limburg, Ministerie van I&W, NS-Vastgoed

Belanghebbende

Arriva fietsersbond

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Kwaliteitsafstemming ontwerp
- Grondvererving duurder dan verwacht
- Prijsstijging t.g.v. stikstof en oorlog Oekraïne

Grootste tijd risico's

- Te late grondlevering
- Te late aanpassing bestemmingsplan
- Mogelijke aanpassing ontwerp t.g.v. stikstof en oorlog Oekraïne

[Aanpassing ontwerp / scopewijziging o.b.v. bestuurlijke inbreng.](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2025	Q2	Uitvoeringfase gereed
2024	Q3	Start uitvoeringsfase
	Q2	Planvormingsfase gereed. Bestuurlijke besluitvorming omtrent definitieve provinciale bijdrage.
2021	Q2	Overeenkomst financiering LVO-bijdrage ondertekend (aanvullende bijdrage Min I&W).
2020	Q2	Vaststelling variant tunnel/maaiveld in gemeenteraad Horst ad Maas.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	3,350
Min I&W	0,900
NS vastgoed	0,080
Gem HadM	3,140
Totaal	7,470

Bedragen in € mln. Begroting: 2.0.4



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren doorstroming (robuustheid hoofdwegennetwerk) en verbeteren leefbaarheid (akoestiek, luchtkwaliteit, waterberging, verkeersveiligheid, natuurcompensatie) van de bovenregionale route A73 in noordelijke richting ter hoogte van Zaarderheiken.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een extra rijstrook op de oostelijke parallelbaan in noordelijke richting tussen afslag 14 Maasbree en knooppunt Zaarderheiken.

■ Scope

Zie ook [website](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

Rijkswaterstaat

Partner

Ministerie I&W (bevoegd gezag), Provincie Limburg (partner)

Belanghebbende

Gemeente Venlo, Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,65 mln

Grootste financiële risico's

- Dekkingstekort i.r.t. nieuwe raming.
- Meenemen 'duurzaamheidsmaatregelen'.

Grootste tijd risico's

- Afhankelijk van procedures (Raad v State) MIRT-planning TB 2027.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2029		Uitvoering
2028		Realisatiefase / Contractering
2027		Tracébesluit (a.g.v. stikstofproblematiek)
2023	Q2	Provinciale lobby heeft bijgedragen aan het niet stopzetten van het project. Zie mededeling portefeuillehouder inzake BO leefomgeving, brief gedeputeerde Roefs en gedeputeerde Van Toorenburg van 23 juni 2023 (GS DOC-00503335).
2022	Q4	MIRT 2022 zijn alle geprioriteerde rijks infraprojecten op planning gezet, voor dit project is 2027 besloten door I&W als tracébesluit jaar. Vaststelling Tracébesluit inclusief financiële besluitvorming (onder voorbehoud van ViA15 besluitvorming inzake aangepaste berekeningsmethodiek stikstof) Vertraging onbekend, aanneme 1 jaar
2021		Start planvormingsfase (realisatiefase conform RWS Standaard) Herziening bestuursovereenkomst Rijk - Provincie i.v.m. kostenverdeling additionele financiering
2020		Vaststelling Ontwerp Tracébesluit (10 juni 2020)
2019		Ophoging dekking met € 0,6 mln. t.l.v. SmartwayZ.NL (22 november 2019)
2017		Startbeslissing planstudie
2014		Bestuursovereenkomst Rijk - Provincie (juni 2014)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Dekking	Totaal
Provincie	2,950
Min I&W	2,950
Totaal	5,900

Bedragen in € mln. Begroting: 3.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Benodigd onderhoud aan de rijbaan, riolering, verbeteren fietspad, oplossen wateroverlast en ontsluiten van een wijk.

Oplossing

Constructief onderhoud aan de rijbaan (zwart voor zwart), verbreden van het fietspad, vervanging van de riolering, aanpak wateroverlast en ontsluiten van de wijk.

Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Peel en Maas

Belanghebbende

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,00 mln

Grootste financiële risico's

- Niet van toepassing

Grootste tijd risico's

- Niet van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q1	Technische en financiële afronding <u>is gereed</u> .
2022	Q2	Uitvoering groenvoorzieningen gereed en overdracht aan beheerders
2021	Q4	Uitvoering gereed (civiele werk is opgeleverd)
2020		Gunning en start uitvoering (oktober 2020) Opstart aanbestedingsprocedure (juni 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	0,280	0,173	0,107					
Uitgaven planning								
Realisatie	6,702 <u>6.775</u>	5,786	0,916	0,000 <u>0.073</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	8,250
Gemeente	0,280
Totaal	8,530

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het creëren van robuuste, veilige en toekomstgerichte verbindingen in Nederweert. Door de verbetering van de verkeersafwikkeling en het terugdringen van de verkeershinder neemt de leefbaarheid in Nederweert toe. Hiermee wordt ingespeeld op de gewenste ontwikkelingen en daarmee gepaard gaande ontsluitingsbehoefte van de kern Nederweert

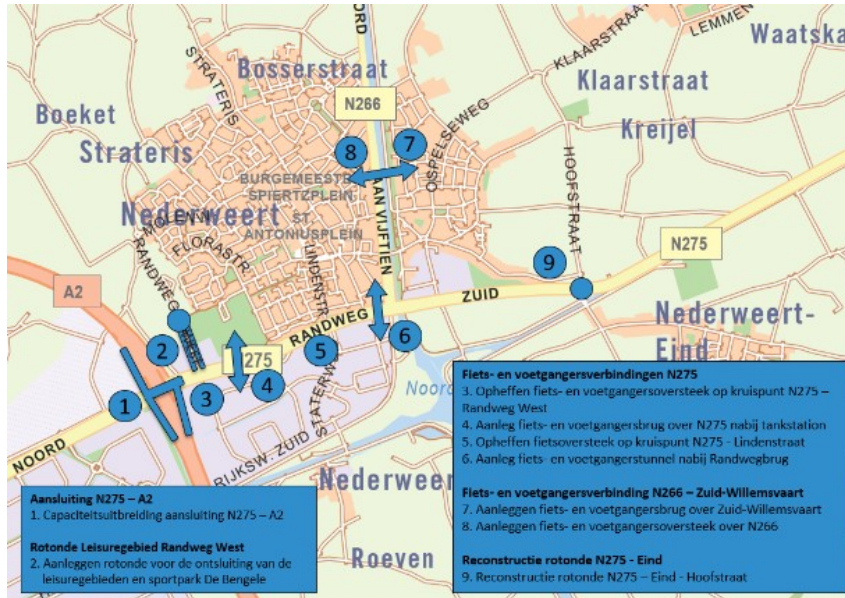
Oplossing

Aanpak van bestaande knelpunten op de N266 en N275 conform het Nieuwe alternatief, betreft een negental locatiegebonden maatregelen, onderverdeeld in vijf deelprojecten, voor fiets- en gemotoriseerd verkeer (zie ook het onderstaande kaartje).

■ Scope

Raakvlakken: [F72](#), [V&R A73 \(omleiding\)](#)

Zie ook [nieuwsbrief](#)



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente Nederweert, GOML
- Belanghebbende**
Gemeente Weert, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 3,63 mln

Grootste financiële risico's

- De maakbaarheid van de fietsbrug over het kanaal is nog niet aangetoond.
- Indexering is hoger dan de begrote indexering.

Grootste tijd risico's

- Benodigde gronden niet tijdig verworven.
- Onduidelijkheid over de consequenties als gevolg van stikstof.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026	Q1	Oplevering
2024	Q1	Start uitvoering van het werk (deelproject Aansluiting N275-A2).
2023	Q4	Bijstellingsmoment projectkrediet & sluiten realisatieovereenkomst
	Q2	Mededeling Portefeuillehouder (GS DOC-00479234) over instemmen met het bijstellen van projectonderdeel 5, het ingestelde onderzoek naar een bijstelling van de voorkeursvariant van projectonderdeel 9 en de projectplanning en financiële situatie.
2022	Q1	Het project is opgesplitst in vijf deelprojecten.
	Q2	Start planvormingsfase
2021	Q1	Besluit in Colleges van GS en B&W over vaststelling voorkeursvariant, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 22-2-2022 (GS DOC-00224593)
	Q2	Start uitvoeren haalbaarheidsonderzoek en start participatietraject met belanghebbende en klankbordgroepen.
2020	Q1	Samenwerkingsovereenkomst ondertekend namens gemeente en provincie.
	Q2	Gemeente besluit om fietstunnel (6) te kiezen in plaats van fietsbrug langs N275 Wegens verminderde politieke relevantie niet meer als apart product opgenomen in begroting 2021 maar als onderdeel van 3.2.5 Start uitwerken haalbaarheid van projectonderdelen PS besluit over definitieve overeenstemming scope en bijdragenverdeling inzake integraal voorstel inclusief fiets. Inclusief krediet verhoging met € 1,434 mln. (G-20-028, 29 juni 2020). Afronding Heroverweging en kiest PS het afgeslankte Nieuwe alternatief en geeft opdracht tot nieuw integraal voorstel inclusief fiets (G-20-004, 14 februari 2020).
2017	Q1	PS geeft opdracht tot ontwikkeling van een volwaardig alternatief (nul-plus, 1A) voor het Randwegalternatief (alternatief 2A variant 3) (29 sept 2017).
2015	Q1	Besluit GS tot voorkeursvariant 2A variant 3, opstellen provinciale structuurvisie, bijbehorende procedure opstarten, beschikbaar stellen voorbereidingskrediet (25 maart 2015).
2013	Q1	PS geïnformeerd over Notitie Reikwijdte en Detailniveau (27 maart 2013).
2011	Q1	Middels Motie 11B oproep aan GS om de N266 te verbinden met de gedeeltelijke gerealiseerde randweg om Nederweert (4 november 2011).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	12,212	0,835	0,119	4,006	6,730	0,522		
Uitgaven planning	20,429			1,000	13,819	5,610		
Realisatie	4,398	0,946	0,452	0,000				
	2,470			1,072				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	6,032
Gemeente	12,212
Totaal	18,244

Bedragen in € mln.
Begroting: 3.2.4



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Tijdens benodigd onderhoud (*rehabilitatie*) aan de rijbaan *en fietspad is onderhoud* aan overige assets voorzien. Gelijktijdig met het onderhoud worden tevens duurzaam veiligheidsmaatregelen doorgevoerd.

Aanpak

Constructief onderhoud aan de rijbaan en fietspad (zwart voor zwart), verbreden fietspaden, aanpak wateroverlast, *het veiliger maken van de* oversteekbaarheid (*ongevalslocaties*), het lokaal opheffen van langsparkeren en vernieuwen OV-halteplaats

■ Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente Leudal
- Belanghebbende**
-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Onvoldoende dekking voor scope.
- *Uitstel van de rehabilitatie houd in dat in verband met achterstallig onderhoud de deklagen vervangen dienen te worden. Dit leidt tot kapitaal vernietiging.*

Grootste tijd risico's

- *Niet aanhouden van huidige planning zorgt voor meer vertraging.*

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2026	<i>Start uitvoering.</i>
2025	Q1 <i>Start planvormingsfase in afstemming met cluster Wegaanleg.</i>
2024	Q4 <i>Besluitvorming kredietbesluit investeringsmiddelen en aangepaste planning.</i> Q1 <i>Start haalbaarheidsfase.</i>
2023	Q3 Nader onderzoek ter bepaling van de scope en leidt tot vertraging in tijd. Tijdens deze fase worden de benodigde financiën inzichtelijk gemaakt. Vooral nog is rekening gehouden met het constructief onderhoud verhandingen en het doorvoeren van duurzaam veiligheidsmaatregelen. Verwachting is een financieel tekort ten gevolge van de prijsstijgingen.
2020	Start initiatief fase PS besluit over scope en financiën in heroverweging (G-20-004, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning					n.t.b.			
Uitgaven planning	9,570				0.300	4.700	4.570	
Realisatie								
		Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer		

Dekking	Totaal
Provincie	9,570
Gemeente	n.t.b.
Totaal	9,570

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

In de projectontwikkelingsfase van het project zijn door de opdrachtgever de projectdoelstellingen benoemd, te weten:

- De voorkeursoplossingsrichting voor de N280 - West moet een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.
- De voorkeursoplossingsrichting voor de N280 - West moet een stimulans geven

- aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden - Limburg.
- De voorkeursoplossingsrichting moet de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
- De voorkeursoplossingsrichting moet de leefbaarheids- en verkeersveiligheids-problemen op en rond de N280 - West oplossen.
- In aanvulling hierop gelden een aantal overkoepelende doelstellingen: de voorkeursoplossingsrichting moet op korte termijn realiseerbaar zijn, kosteneffectief zijn, de maatschappelijke welvaart verhogen, duurzaam van karakter zijn, bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en de effecten voor de land- en tuinbouw moeten beperkt zijn. Daarnaast geldt dat de voorkeursoplossingsrichting vergunbaar moet zijn.

BRON: KOEPELNOTITIE 15 OKTOBER 2013.



Scope

In onderstaand overzicht wordt doelstelling 5 omgezet in randvoorwaarden voor fase 2. Randvoorwaarden voor fase 2:

- Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar (voorheen: op korte termijn realiseerbaar, kosteneffectief, vergunbaar en duurzaam)
- Bijdrage aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap
- Beperkte effecten voor de land- en tuinbouw
- Een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan de eisen voor een Duurzaam Veilige inrichting (conform duurzaam Veilig)

Raakvlakken: [B25](#)

, [W33 \(omleiding\)](#)

Zie ook [nieuwsbrief](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q4	Start uitvoering (afhankelijk van grondvererving).
	Q1	Start aanbestedingsprocedure (afhankelijk van grondvererving).
2023	Q3	Verwachte zittingsdatum bij Raad van State. Basisrapportage RGP (toezegging 2109).
2022		Mededeling portefeuillehouder 20-12-2022 inzake toezegging 9123 – binnenwaardenonderzoek 2 woningen. Mededeling portefeuillehouder 13-12-2022 inzake toezegging 9129 – stikstofcijfers. 9 beroepen bij RvS ingesteld op het PIP en 2 beroepen ingesteld bij de RvS op het besluit Hogere grenswaarden. Kredietbijstelling motie 2863 Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden (mededeling portefeuillehouder GS DOC-00336839 (27-09-2022). Vaststelling definitief PIP door PS heeft op 24 juni 2022 plaatsgevonden (inzake Statenvoorstel G-22-016 N280 Leudal - definitief PIP en MER, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 17-6-2022 (GS DOC-00284606).
2021		Vaststelling ontwerp-PIP door GS (2021/12994,1 juni 2021). Ondertekening realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal en met RWS inzake Kelperbrug (23 februari 2021, GS2021-3508, afdoening motie 743).
2016		Kredietbesluit N280 – West (G-1696-022).

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Leudal

Rijkswaterstaat

Belanghebbende

Bewoners, bedrijven,

Natuurorganisaties

Stand van zaken

Scope

Tijd

Financiën*

Risico omschrijving

Risicoreservering € 8,30 mln

Grootste financiële risico's

- PIP niet onherroepelijk
- (cruciale) Gronden kunnen niet of niet tijdig minnelijk verworven worden
- Tegenvallende grondgesteldheid (explosieven / archeologie / grondkwaliteit)
- Onvoldoende werkruimte voor de aannemer in de uitvoering (met name bij de verdiepte ligging en Kelperbrug) om Werk te realiseren

Grootste tijd risico's

- PIP niet onherroepelijk
- (cruciale) Gronden kunnen niet of niet tijdig minnelijk verworven worden
- Vergunningen en of ontheffingen vertragen of niet vergunbaar

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	12,500				2,350	10,150		
Uitgaven planning	100,063			2,000	46,178	43,460		
Realisatie	9,942	9,332	0,314	0,000				
	13,320	11,375	1,011	0,934				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	98,827
Leudal	4,700
RWS	7,800
Totaal	111,327
	112,627

Bedragen in € mln.

Begroting: 3.2.7

* Minimaal financieel verschil



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het opheffen van het doorstromingsprobleem voor doorgaand verkeer op de N280 vanaf de St. Wirosingel tot aan het Lateraal Kanaal en het verbeteren van de verkeersafwikkeling vanaf de N280 naar het onderliggend wegennet binnen de gemeente Roermond.

Oplossing

Het scheiden van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer op het gedeelte van de N280 tussen km 16,7 en km 19,7 inclusief alle daaruit voortvloeiende en bijkomende werkzaamheden op het gedeelte van N280 gelegen tussen het Lateraal Kanaal en de St. Wirosingel (zie ook onderstaand kaartje).



■ Scope

Raakvlakken: [B25](#)

Project is afgerond. [Tijdens de Provinciale Staten vergadering van vrijdag 12 mei 2023 is besloten in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project N280- wegvak Roermond en het IPML6 te beschouwen als eindevaluatie.](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q2	PS besluit opheffing status Regeling Groot Project (PS DOC-00455956). Besluit in PS 12-05-2023 (P-23-007) .
2022		Project is afgerond, vrap 11 is afsluitende rapportage met verzoek aan PS om de status van groot project eraf te halen Overdracht aan wegbeheerders.
2021		Besluitvorming inzake fietsstructuur Louis Raemaekersbrug en deze maatregelen (aanpassing fietsstructuur rondom Louis Raemaekersbrug) zijn uitgevoerd Oplevering werkzaamheden
2020		Openstelling N280
2018		Start uitvoeringsfase
2018		Aanbestedingsfase
2013		Planvoorbereidingsfase

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	15,200	15,200						
Uitgaven planning	0,000							
Realisatie	53,594	46,014	0,699					
	<u>53,559</u>	<u>52,860</u>						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	40,660
Gemeente	13,200
GOML	2,000
Totaal	55,860

Bedragen in € mln.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Roermond,

Rijkswaterstaat

Belanghebbende

-

Stand van zaken

■ Scope

■ Tijd

■ Financiën

Risico omschrijving

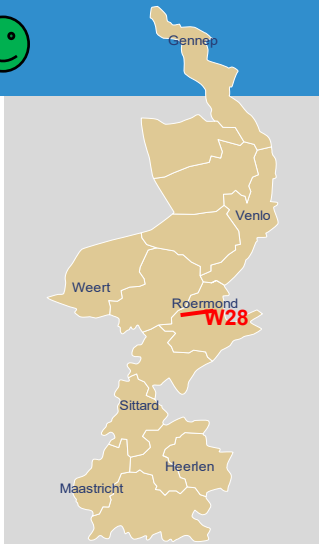
Risicoreservering € 0,00 mln

Grootste financiële risico's

▪ Niet van toepassing

Grootste tijd risico's

▪ Niet van toepassing





Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbetering van de doorstroming (robuustheid hoofdwegennetwerk) en verbeteren leefbaarheid (akoestiek, luchtkwaliteit, waterberging, verkeersveiligheid, natuurcompensatie)

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan het opwaarderen van de A2 tussen de knooppunten het Vonderen (A2/A73, hm 221.100) en Kerensheide (A2/A73, hm 241.400) van 2 maal 2 rijstroken met spitsstroken naar 2 maal 3 rijstroken inclusief vluchtstrook. Inclusief 3 dwarsverbindingen over de A2 t.h.v. Bergerweg (Geleen), Sittarderweg (Born) en Holtummerweg

■ Scope

Raakvlak: [W32](#), [W37](#)

Zie ook [website](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

Rijkswaterstaat

Partner Ministerie I&W (bevoegd gezag), Provincie Limburg (medefinancier)

Belanghebbende

Gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen en Stein, Waterschap, Buurtenplatform

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,75 mln.

Grootste financiële risico's

N.v.t. (Provincie Limburg is niet risicodragend)

Grootste tijd risico's

Geen

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2025		Start uitvoering
2024		Garantstelling (d.d. 17 januari 2017) wordt afgeroepen
2022	Q3	12-09-'22: Stuurgroep-overleg; ondertekenen overeenkomsten (gemeenten/provincie/ministerie)
2021	Q1	Uitspraak Raad van State; Tracébesluit onherroepelijk (april 2021)
2020		Start realisatiefase (planvormingsfase conform Limburg Standaard)
2019	Q4	08-12-'19: Vaststelling Tracébesluit; Start grondverwerving en conditioneringswerkzaamheden
2018	Q4	13-11-'18: Allonge BOK 2012 versnelde beschikbaarstelling provinciale bijdrage en capaciteit
2017	Q3	28-08-'17: Vaststelling Ontwerp Tracébesluit
	Q1	17-01-'17: GS-besluit garantstelling dwarsverbindingen € 0,75 mln.
2012	Q4	10-12-'12: Bestuursovereenkomst (BOK) Rijk-Provincie, budget € 250 mln., waarvan € 35 mln. Provincie

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	35,000							
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	35,75
Min I&W	217,00
Totaal	252,75

Bedragen in € mln. Begroting: 3.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het mogelijk maken en realiseren van de uitbreiding / reconstructie van provinciale wegen N297 en N276 rondom het bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Met als doel dat na uitbreiding van het fabrieksterrein van VDL Nedcar een goede en veilige verkeersafwikkeling gewaarborgd is.

Oplossing

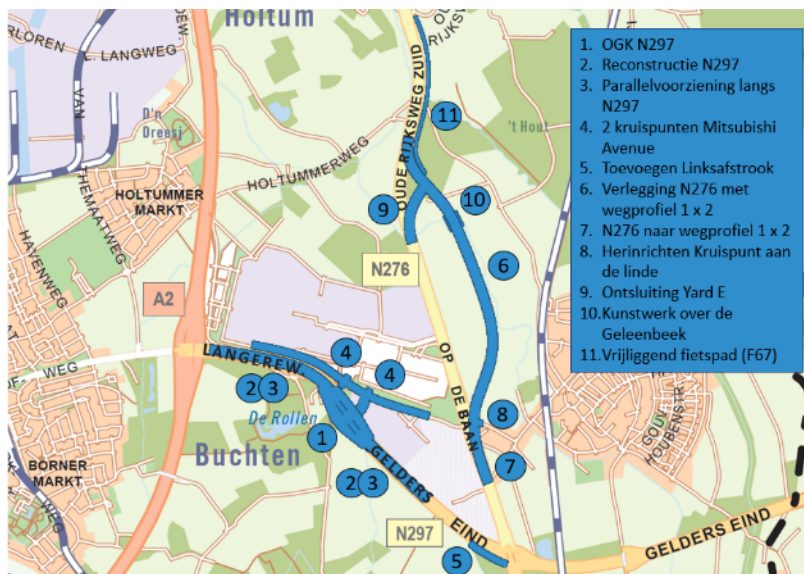
▪ Het samen met VDL regelen van een gecombineerd provinciaal inpassingsplan (pip) voor uitbreiding van het fabrieksterrein en de infrastructuur (VDL is initiatiefnemer van de pip procedure);
 ▪ Het voorbereiden en realiseren van de uitbreiding / reconstructie van provinciale wegen N297 en N276 rondom het bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Dit loopt parallel met het voorbereiden en realiseren van de fabrieksuitbreiding. Het project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave. De versnellingsmaatregelen, voornamelijk gericht op het gelijktijdig in gang zetten van processtappen (bijv. voorontwerp tijdens PIP-fase) en het naar voren halen van onderdelen uit een volgende fase (bijv. grondvererving en contractering aannemer), zijn op 1 januari 2022 in gang gezet. Meer versnelling is op dit moment niet mogelijk.



■ Scope

Raakvlak: [F67](#), [W33](#)

Zie ook [website](#)



1. OGK N297
2. Reconstructie N297
3. Parallelvoorziening langs N297
4. 2 kruispunten Mitsubishi Avenue
5. Toevoegen Linksaafstrook
6. Verlegging N276 met wegprofiel 1 x 2
7. N276 naar wegprofiel 1 x 2
8. Herinrichten Kruispunt aan de linde
9. Ontsluiting Yard E
10. Kunstwerk over de Geleenbeek
11. Vrijliggend fietspad (F67)

Grootste financiële risico's

- Pijstijgingen
- Uitgestelde go / no-go
- Ecologische inpassing
- Aanwezigheid van vervuilde grond, bodemvreemd materiaal en of -water, archeologie en Niet Gesprongen Explosieven anders dan bekend bij aanbesteding
- Grondvererving
- Verlegging kabels en leidingen

Grootste tijd risico's

- Uitgestelde go / no-go
- Ecologische inpassing
- Bezwaar / beroep op benodigde vergunningen en ontheffingen
- Benodigde gronden niet minnelijk te verwerven (onteigeningsprocedure) Overlap met A2 verbreding. Projectteams van beide projecten stemmen verkeermaatregelen in onderling overleg af

Behandeling van de [4e](#) voortgangsrapportage van het programma 'duurzame verankering van VDL Nedcar' in het kader van de regeling grote projecten vindt plaats in de commissie [3e](#) kwartaal 2023

Betrokken

Initiatiefnemers VDL Nedcar / Provincie Limburg
Partner - **Belanghebbende** Gemeente Echt – Susteren / Gemeente Sittard Geleen / Rijkswaterstaat / vele bedrijven en burgers

Stand van zaken

- Scope
- [Tijd](#)
- Financiën

Risico omschrijving

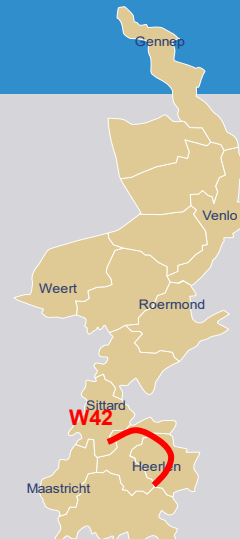
Risicoreservering € 17,10 mln

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Q1 Project is on hold. Hierdoor is onduidelijkheid over de planning, die bijgesteld moet worden.
2022	Vorbereiding infra uitbreiding (14-02-2023 gepland besluit gunning uitvoeringsopdracht)
2021	In verband met uitblijven van go / no go besluit gaat deze datum naar alle waarschijnlijkheid schuiven (med pfh GS DOC-00357183)
2021	PS besluiten ophoging krediet (G-21-033, 5 nov 2021. G-21-045, 17 dec 2021)
2020	PS besluit inclusief ophoging krediet van P50 naar P85 (18 december 2020)
2019	Pip procedure

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	26,237			n.t.b.				
Uitgaven planning								
Realisatie	4,773 <u>5,817</u>	0,947	3,826	<u>1,044</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	51,760
VDL	11,937
Min. EZK	9,300
MIN. I&W	5,000
Totaal	77,997

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg wordt de verkeersstructuur in Parkstad aanzienlijk verbeterd. De verkeersafwikkeling wordt deels onttrokken van het onderliggende wegennet en dit komt de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van het Parkstadse wegennet ten goede.

Oplossing

De aanleg van een 26 km lange stedelijk ontsluitende weg uitgevoerd als 2x2 rijbaan, 100 km/u. Alle relevante oversteken worden ongelijkvloers uitgevoerd (zie ook onderstaand kaartje). Dit is veilig en zorgt voor een directere en snellere verbinding tussen de verschillende kernen in Parkstad.

Scope

Raakvlakken:
[W44](#), [W45](#)



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeenten
- Belanghebbende**
Bedrijven en bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,00 mln

Grootste financiële risico's

- n.v.t.

Grootste tijd risico's

- n.v.t.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	<u>Q1</u>	<u>Oplevering eindevaluatie.</u>
2023	<u>Q3</u>	Opstarten eindevaluatie. Afhandelen restpunten (o.a. planschade en nadeelcompensatie, veegPIP, Beheer- en onderhoudsovereenkomst Beekdaelen, hydrologische maatregelen Brunssum, geluidsisolerende maatregelen en herstel talud ter hoogte van Amstenrade).
	<u>Q2</u>	<u>Mededeling portefeuillehouder inzake Ontwerp-PIP Veegplan Buitenring Parkstad Limburg (DOC-00454190)</u> <u>Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken restpunten (toezegging 9212, DOC-00479234)</u>
2022		PS besluit kredietaanvraag en BPL maakt geen deel meer uit van de Regeling Grote Projecten (GS-22-042, 15 december 2022) Toezegging 9212: aan PS een overzicht van de stand van zaken van de in het statenvoorstel kredietaanvraag BPL beschreven restpunten in Q2 2023 wordt toegekomen middels een mededeling portefeuillehouder (25 november 2022).
2019		Openstelling gehele BPL

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	148,518	135,16	13,358					
Uitgaven planning	7,132			7,132	0,000			
	<u>7,129</u>			<u>3,684</u>	<u>3,445</u>			
Realisatie	442,103	442,026	0,077					
	<u>442,106</u>		<u>0,080</u>					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	300,699
Min. I&M	73,558
Parkstad	61,500
EFRO	1,478
Regio Parkstad	12,000
Totaal	449,235

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van het onderliggende wegennet van zowel Scherpenzeel / Übach - Palenberg (Duitsland) als ook de Grensstraat, Kantstraat en Nieuwenhagerheidestraat in Landgraaf (Nederland) veroorzaakt door doorgaand verkeer waaronder vele zware vrachtwagens.

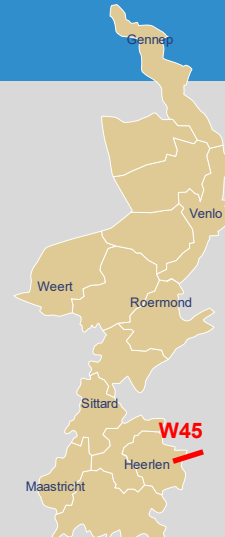
Aanpak

Bij de realisatie van de B221 in Duitsland tot aan de landsgrens bij Landgraaf (Abdissenbosch) kan vanaf deze landsgrens de zogenaamde Randweg Abdissenbosch worden aangelegd tussen de landsgrens en de N300 Buitenring Parkstad op de grens van Abdissenbosch en Nieuwenhagen. Hierdoor worden aan Nederlandse zijde met name de Grensstraat, Hoogstraat, Europaweg-Noord en Reeweg in Landgraaf ontlast. Het project bevindt zich nog in de haalbaarheidsfase. Qua planning en financiën kan nog weinig worden gezegd.

■ Scope

Raakvlakken: [W42](#)

Zie ook [nieuwsbrief](#)



Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Landgraaf, StrassenNRW

Belanghebbende

Bewoners, bedrijven en natuurorganisaties.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Nog niet bekend

Grootste tijd risico's

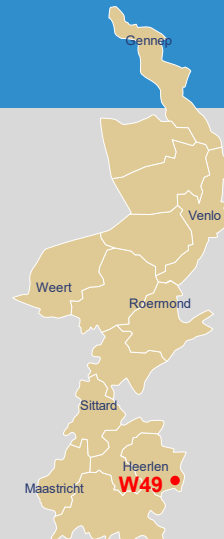
- Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q4	Opstellen addendum op samenwerkingsovereenkomst uit 2019 naar aanleiding van nieuwe gemaakte afspraken met gemeente Landgraaf. Uitvoeren nieuwe stikstofberekeningen.
2022		Mededeling portefeuillehouder (6-12-2022) – uitkomst bestuurlijk overleg (GS-DOC 00377040) Mededeling portefeuillehouder (17-11-2022) – inzake toezegging 9175 Motie 2917 aangenomen (04-11-2022) Franssen inzake schrijf Randweg Abdissenbosch niet af ontsteek de waakvlam Mededeling portefeuillehouder 19-10-2022 – afschrift brief aan gemeente Landgraaf Op verzoek van gemeente Landgraaf vindt er een bestuurlijk overleg plaats, vooralsnog wordt uitgegaan van een eventuele nieuwe opstart Q1 2023
2020		GS besluit tot versturen van een mededeling portefeuillehouder aan PS met betrekking tot het 'op waakvlam' zetten van project tot eind 2022 (15 december 2020) Als gevolg van de stikstofproblematiek, die in dit project sterk speelt, is de uitvoeringsperiode nog onbekend en is nog onduidelijk welke additionele maatregelen er mogelijk zijn om dit project te laten slagen. PS besluit: Handhaven scope, afspraken en financiële middelen. Wegens verwachting van onvoldoende financiële middelen een financiële reservering opgenomen in risicoreservering Bereikbaarheidsmiddelen (G-20-004, 14 februari 2020)
2019		Samenwerkingsovereenkomst
2016		Motie 758 Koppe c.s. inzake steun aanleg B221 ter verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan voornamelijk de Duitse zijde (PS 13 mei 2016)
2010		Letter of intent

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 2 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning				n.t.b.				
Uitgaven planning	0,055			0,055				
Realisatie	0,375	0,334						
	0,345	0,345						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	3,500
Landgraaf	3,500
Totaal	7,000

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbetering doorstroming van onderliggend wegennet in relatie tot de gerealiseerde N300 (Buitening Parkstad Limburg).

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan het vergroten van de capaciteit en verbetering van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer van de bestaande rotonde.

■ Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Kerkrade
- Partner**
Provincie Limburg
- Belanghebbende**
-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.v.t.

Grootste financiële risico's

- Nog niet bekend

Grootste tijd risico's

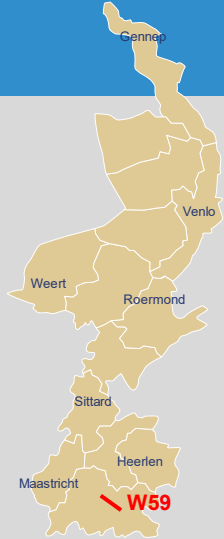
- Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023 Q2	De scope en de financiën zijn nog niet vastgesteld door de gemeente Kerkrade. <u>De gemeente is voornemens om het project op te starten. Hiervoor heeft zij een aanvraag voor financiële middelen ingediend binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.</u>
2019	Verlenen bijdrage van € 1,25 mln. wanneer uit monitoring blijkt dat capaciteit bestaande rotonde onvoldoende is na realisatie BPL (3 juli 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	1,25
Gemeente	-
Totaal	1,25

Bedragen in € mln.
Begroting: 3.2.1



Mobiliteitsdoel

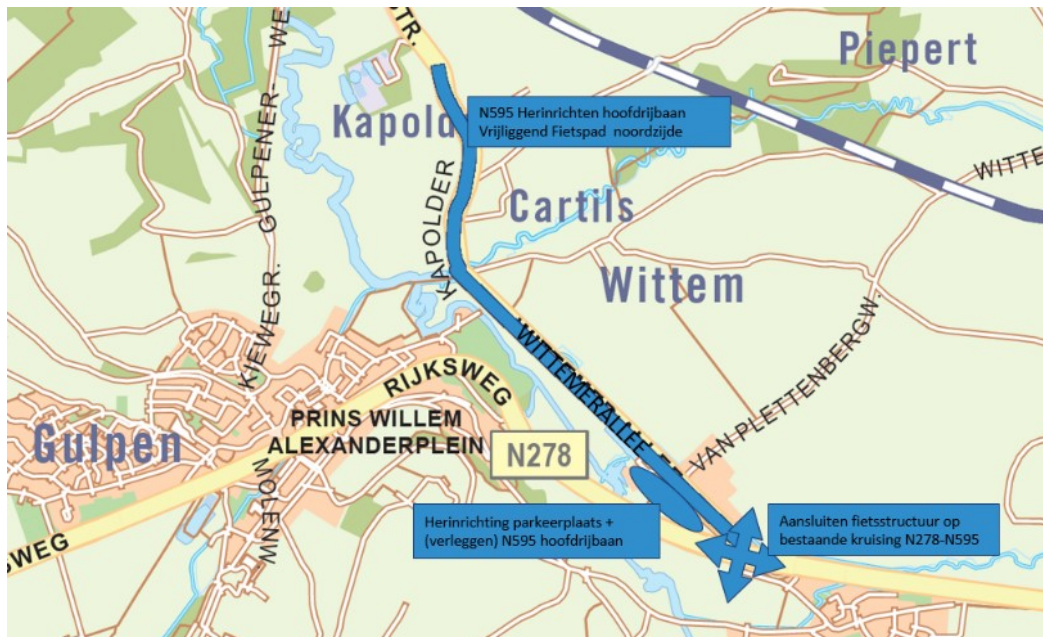
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbetering van de verkeersveiligheid voor het grote aantal fietsers dat gebruik maakt van de Wittemerallee. Bij het klooster verdient de oversteekbaarheid aandacht zodat een meer leefbare situatie ontstaat.

Oplossing

Gezamenlijke aanpak met de gemeente om te komen tot een voorkeursalternatief. Alternatieven zijn het verbreden van de hoofdrijbaan, de bepaling van de maximaal toegestane snelheid (80 of 60 km/u), het aanleggen van een vrijliggende fietsvoorziening, de inrichting rondom klooster en parkeerplaats en het bepalen van de gewenste aansluiting op de provinciale N278 van Maastricht naar Vaals. Vanwege langere doorlooptijd haalbaarheidsfase door optimaliseren voorkeursvariant en verkrijgen van draagvlak belanghebbenden maakt dit project geen onderdeel meer uit van de versnellingsopgave.



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente Gulpen - Wittem/
- Belanghebbende**
Waterschap / Stichting
Limburgs Landschap
Diverse belanghebbenden
(ondernemers en private partijen)

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,65 mln.

Grootste financiële risico's

- Interne en externe stakeholders leveren incomplete informatie aan
- Schaarste in te verkrijgen materialen

Grootste tijd risico's

- Archeologische vondsten tijdens uitvoering
- [Grondverwing \(onteigening\)](#)

Scope Zie ook [nieuwsbrief](#)

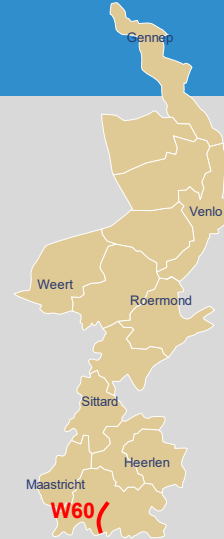
Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q4	Start uitvoering.
2023	Q4	Besluitvorming PS over verhoogd krediet.
	Q3	GS besluit en besluit B&W gemeente over vaststelling van voorkeursvariant en verhoogd kredietbesluit. Gevolgd door ondertekening SOK.
2020	Q4	In samenwerking met gemeente Gulpen - Wittem en conform afspraak n.a.v. vorig genoemd PS-besluit, is overeenstemming bereikt over de aanpassing van de scope: het omklappen van de parkeerplaats met de N595, en het aansluiten op de bestaande kruising met de N278 en het realiseren van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde. (RO MOB & OV, 30 november 2020)
2020		PS-besluit om nu geen keuze te maken en in te stemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Gulpen - Wittem over de aanpassing van de scope van de N595 Wittemerallee, inclusief de financiële gevolgen. (G-20-004, 14 februari 2020).
2017		GS-besluit om de variant Via Gulia B nader uit te werken (18 juli 2017)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	1,000				4,000	0,000		
					0,500	0,500		
Uitgaven planning	5,806			1,000	4,306	1,000		
	5,794				1,397	3,397		
Realisatie	0,794	0,696	0,098	0,017				
	0,806	0,691						

Dekking	Totaal
Provincie	5,600
	5,850
Gemeente	1,000
Totaal	6,600
	6,850

Bedragen in € mln.

Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer
------------	--------------	-------------	------------	--------



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

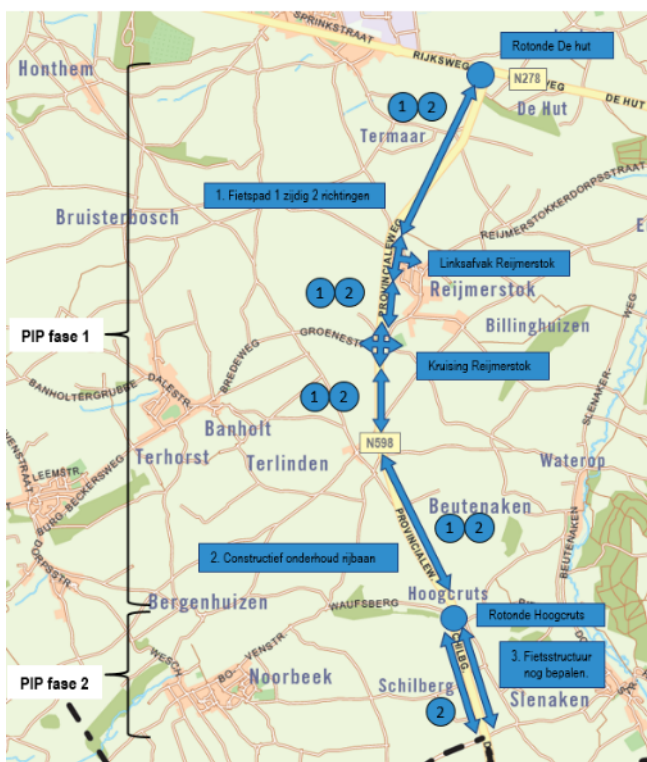
Verbetering van de verkeersveiligheid voor de fietsers die gebruik maken van de te smalle fietsvoorziening langs de N598 en de aansluiting van de N598 op de provinciale N278 van Maastricht naar Vaals. Tevens aandacht voor de overstekbaarheid van de N598 op punten in Reijmerstok en Hoogcruts zodat een meer leefbare situatie ontstaat.

Oplossing

Fase 1 bestaat uit de aanleg rotonde de Hut en Hoogcruts, een eenzijdig fietspad in twee richtingen, een vrije linksaffer Brede Hoolstraat en verkeersveilige inrichting van het kruispunt in Reijmerstok.
 Fase 2 bestaat uit een nader te bepalen inrichting van het wegvak Hoogcruts - de Plank.

■ Scope

Zie ook [nieuwsbrief](#)



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente
Eijsden - Margraten en
Gulpen – Wittem
- Belanghebbende**
-

Stand van zaken

- Scope
- [Tijd](#)
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,80 mln

Grootste financiële risico's

- Hoge meerwerkclaims tijdens uitvoering
- Realisatie voldoet niet aan verwachtingen

Grootste tijd risico's

- Bezwaar op vergunningaanvragen
- Stikstof zorgt voor meer vertraging dan verwacht en moment van gunning en start uitvoering is niet haalbaar




Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q2	<u>Mogelijke start uitvoering afhankelijk van stikstof.</u>
	Q1	<u>Mogelijke definitieve gunning afhankelijk van stikstof.</u>
2022	Q4	Publicatie aanbesteding 14 december 2022. GS-besluit (8-11-22) toevoeging krediet en opstarten aanbesteding. Goedkeuring vragen aan GS voor opstart aanbestedingsprocedure uitvoering fase 1, gunning uitvoering fase 1 in 2de helft 2022.
	Q1	Raming fase 2 beschikbaar, zodoende ook totale projectraming.
2021		Raming voor fase 1 beschikbaar. Keuze voor inrichting fase 2 voorgelegd aan gemeenteraden (erftoegangsweg met vrij liggende fietspaden)
2021		Aanbestedingsfase PIP fase 1
2019		Heroverweging (ca. 5 maanden vertraging)
2018		PIP fase 1 onherroepelijk geworden (april 2018)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 6 (aangepast)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning	0,700	0,700						
Uitgaven planning	18,528			4,654	13,874			
	<u>18,420</u>			<u>4,526</u>				
Realisatie	2,967	2,619	0,198	0,000				
	<u>3,075</u>	<u>2,769</u>		<u>0,108</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming		Uitvoering		Beheer		

Dekking	Totaal
Provincie	20,795
E-M	0,700
G-W	n.t.b.
Totaal	21,495

Bedragen in € mln.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

-  Veiligheidsrisico
-  Beheer en Onderhoud
-  Beleid

Beoogd resultaat

Wij zijn beleidsverantwoordelijk voor het openbaar vervoer (OV) in Limburg en concessieverlener voor het regionaal openbaar vervoer, waarbij Arriva voor de periode 2016-2031 het regionaal trein- en busvervoer verzorgt.

Betrokken

Initiatiefnemer
Provincie Limburg

Partner
Provincie Gelderland

Belanghebbende
Gemeenten, RMO's, Rijk, Vervoerders (o.a. Arriva, NS), ProRail, Reizigersoverleg Limburg.

Aanpak

Algemeen

Met de lopende concessie geven we invulling aan onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid om kwalitatief goed regionaal openbaar vervoer aan te bieden (Wet personenvervoer 2000). De OV Concessie beheren en ontwikkelen we in lijn met de afspraken die daarover in het Programma van Eisen zijn gemaakt. Regionaal openbaar vervoer (en onze verantwoordelijkheid daarvoor) houdt echter niet op bij de OV Concessie. Thema's als knooppunten, toegankelijkheid, sociale veiligheid, MaaS en OV Pay (betalen per bankpas in het OV) en ambities (onder andere op het gebied van landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer) werken we naast de concessie uit en zullen –deels- ook weer in de concessie landen. De verbinding leggen we in het Ontwikkelplan OV. Daarnaast werken we aan het Toekomstbeeld OV 2040 en kent Limburg de [Wensbus](#) (zie hierna).

O78. OV-concessie

Zie verder projectblad [O78_OV-Concessie Limburg 2016 – 2033](#)

O80. Ontwikkelplan OV

We willen een voor alle mensen toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV. Daar werken we zowel vanuit ons beleid als vanuit de concessie aan. Het nog vast te stellen Ontwikkelplan geeft hier invulling aan, waarbij het plan dient als leidraad om ons permanent in staat te stellen op proactieve wijze om te gaan met trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op onze doelen en ambities, zoals demografie maar ook de gevolgen van Covid-19 op het openbaar vervoer. Zie verder projectblad [O80 Ontwikkelplan OV](#).

Toekomstbeeld OV

Op langere termijn speelt het Toekomstbeeld OV 2040. Daarvoor zijn begin 2019 de contouren gepresenteerd waarin de ambities van het Rijk, Provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail (met als horizon 2040) zijn beschreven. In 2020 is een ontwikkelagenda opgesteld, waarin de urgentie wordt benadrukt voor brede maatschappelijke opgaven en OV-maatregelen en waarbij (beslis)informatie is opgeleverd over een kansrijk stapsgewijs ontwikkelpad met OV-maatregelen. In het eerste kwartaal van 2021 is deze ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV richting 2040 vastgesteld. Dit gaat over alle onderwerpen die deel uitmaken van het Toekomstbeeld OV zoals: de inrichting van het OV-netwerk, deur-tot-deurreis vanuit ketens en knooppunten, maar ook nieuwere concepten zoals Bus Rapid Transit (hoogwaardige, snelle en frequente busverbindingen) en mogelijkheden voor alternatieve bekostiging

In het Nationaal Openbaarvervoersberaad eind september 2022 is geconstateerd dat de ambities voor het OV richting 2030 onveranderd zijn: het OV is van zeer groot belang voor miljoenen individuele reizigers en onmisbaar voor maatschappelijke opgaven als brede bereikbaarheid, klimaat en wonen/verstedelijking. Tegelijkertijd is de uitgangssituatie in 2022 wezenlijk slechter dan in 2019. Daarom is een herijking/beleidsintensivering van het TBOV40 richting 2030 afgesproken: het OV moet in de periode 2024-2030 worden vernieuwd en versterkt. De landelijke ov- en spoortafel heeft ingestemd met het voorstel om het TBOV40 te herijken/intensiveren, omdat gezien alle maatschappelijke opgaven en de beoogde rol van OV daarin de beleidsambities OV richting 2030 en verder niet zijn veranderd, maar de uitgangssituatie in 2022 na corona sinds 2019 verslechterd is. Het is ook urgent omdat zich nu een samenloop van omstandigheden voordoet die dreigt te leiden tot een verder afglijden van het OV de komende jaren.

Grensoverschrijdende railverbindingen (treinverkeer)

De volgende activiteiten zijn of worden in gang gezet om de gebruikersmogelijkheden voor het grensoverschrijdende treinverkeer te verbeteren:

- Het project Spoorverdubbeling Heerlen- Landgraaf ([R46](#)) is in juni 2022 opgeleverd. Arriva heeft de frequentie van deze verbinding verhoogd naar twee keer per uur in december 2022.
- [Op 14 maart 2023 is de intentieverklaring over de Drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken tussen het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat \(IenW\), de Belgische Staat en de Provincie Limburg getekend. Dit betekent concreet dat:](#)
 - Op 1 januari zou ook de multicourante trein grensoverschrijdend met de benodigde vergunningen grensoverschrijdend gaan rijden. Er deden zich een tweetal problemen voor op het traject tussen Maastricht, Heerlen en Aken. Deze problemen waren technisch van aard en verholpen.
 - [In december 2023 zal de trein uit Aken via Heerlen en Maastricht worden verbonden met Luik. Belangrijk aandachtspunt voor de haalbaarheid is de toelating van de treinen op het Belgische spoor. Hierover vindt intensief overleg plaats met de instanties die de vergunning moeten verlenen aan Belgische, Duitse en Nederlandse zijde.](#)
- De gunning van de grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven – Düsseldorf (O83) heeft plaats gevonden. Regionalverkeure Start Deutschland, die eerder de aanbesteding van het spoortraject won, heeft Arriva als partner gekozen voor de exploitatie van de spoorverbinding. Beide bedrijven zijn dochterondernemingen van Deutsche Bahn. Opdrachtgever is de Duitse vervoersautoriteit (Verkehrsbund Rhein Ruhr). Vanwege het indirecte effect van de COVID- en Oekraïne crisis op de levering van het materieel hebben VRR en het Ministerie van IenW besloten de start van de verbinding een jaar uit te stellen tot december 2026. Aan de Nederlandse zijde zijn in het MIRT 2020 afspraken gemaakt over de aanpassingen van de knooppunten Eindhoven en Venlo.
- [Samen met het Rijk, provincie Noord-Brabant, NVR, vervoerders en infrabeheerders wordt al enige jaren gewerkt aan de totstandkoming van een robuuste intercityverbinding naar Aken vanuit Eindhoven via Heerlen. De stip op de horizon is een volwaardige IC-verbinding naar Aken. In](#)

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Impact van Covid-19 op het aantal reizigers en daarmee de inkomsten van Arriva
- Het verlengen van de concessie is juridisch en financieel na 2031 niet mogelijk

Grootste tijd risico's

- De elektrificatie en spoorverdubbeling voor de Maaslijn is niet tijdig gereed in combinatie met het niet meer beschikbaar zijn van dieseltreinen: geen treinvervoer.

opdracht van lenW wordt momenteel hiervoor een onderzoek uitgevoerd. Randvoorwaardelijk hierbij is de aanpassing van de infrastructuur, waarmee met de start van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven een belangrijke stap wordt gezet. Voor de korte termijn is samen met de Provincie Limburg, Go Rheinland en Arriva besloten om een tweede sneltrein tussen Maastricht en Aken in te zetten (al opgenomen in de dienstregeling van 2023 tot Herzogenrath en bij voldoende personeel en opgeloste technische knelpunten tot Aken). Op verzoek van de Kamer (motie Geurts/Minhas) wordt samen met de regionale partijen en ProRail een nadere verkenning uitgevoerd om in afwachting van de MIRT-verkenning een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken te laten rijden. Technisch is dit mogelijk, maar juridisch wordt nu een decentralisatie variant, inclusief de financiële gevolgen, verder uitgewerkt. Over de uitkomsten van deze nadere verkenning wordt in Q3 de informatie gedeeld.

- Een missing link blijft echter de connectie van **Hamont met Weert (R23)** in Nederland, een traject van amper 11 kilometer, vanwaar zou kunnen worden aangesloten op het Nederlandse spoorwegnet. Binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt onderzocht of de investeringskosten van de modernisering van de lijn omlaag kunnen om de haalbaarheid te vergroten. De Prorail schatting van een investering tussen de 50 en 150 miljoen Euro werd eerder als wel erg aan de ruime kant ervaren. Op 7 juni 2022 heeft Vereniging Treinreizigers, gesteund door de provincie Limburg (NL) en de gemeente Weert een petitie aan de tweede kamer aangeboden waarbij een inschatting van de kosten ligt tussen de € 50 en € 60 miljoen. Dit bedrag pakt veel lager uit door het vermijden van een aanleg van een extra spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart, géén extra eilandperron met voetgangersbrug op het station Weert. Bij de volgende behandeling in de Kamercommissie I&W, in september van dit jaar, komt de staatssecretaris met een rapportage aan de Tweede Kamer. In december 2022 heeft de Staatssecretaris een bezoek gebracht aan Weert. De Staatssecretaris heeft gemeld dat er een extra onderzoek door de Rebel-groep wordt uitgevoerd. Het Rebel onderzoek moet in april op tafel liggen waarin ook wordt gekeken naar het reizigerspotentieel, want bij grensoverschrijdende verbindingen is er veelal een onderschatting van het potentieel en de voorstellen van Weert/Limburg lopen 1 op 1 daarin mee. In de loop van 2023 zou dit tot conclusies moeten kunnen leiden. Zie projectblad [R23 Weert – Hamont](#).

Daarnaast zijn **diverse infrastructurele railprojecten** nodig om onze toekomstige (vernieuwde) grensoverschrijdende dienstverlening voor het treinverkeer te verbeteren, zie daarvoor het [themablad Railinfrastructuur](#) hoofdstuk [\(7.9\)](#).

Wensbus

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van kleine kernen in Limburg te bevorderen, verleent de Provincie sinds 2017 subsidie aan vrijwilligersinitiatieven, die lokaal maatwerkvervoer verzorgen (de Wensbus). De Wensbus is destijds in het leven geroepen om in gebieden waar weinig of geen openbaar vervoer komt een collectief vervoersysteem aan te bieden en daarmee voorzieningen bereikbaar te houden en aansluiting te bieden op het openbaar vervoer. Verder heeft de Wensbus als doelstelling sociaal isolement te voorkomen en mensen in staat te stellen om langer zelfstandig te blijven wonen. De Wensbus is als initiatief erg succesvol en in 2019 zijn bijna 120.000 passagiers. De Wensbus voorziet dus duidelijk in een vervoersbehoefte in de betreffende gebieden. Het grootste deel van de passagiers zijn oudere mensen die de Wensbus gebruiken om naar sociale of medische voorzieningen te reizen. Deze groep ervaart het gebruik van het openbaar vervoer als moeilijk, maar heeft (nog) niet de speciale zorg van het doelgroepenvervoer. In lijn met demografische trends, de mobiliteitsvisie Limburg en het ontwikkelplan OV zien wij ook in de toekomst een belangrijke rol voor de Wensbus als aanvullend vervoer. Uit onderzoek blijkt dat de Wensbusorganisaties financieel afhankelijk zijn van de provinciale subsidie. De eerste gesubsidieerde projectperiode van 5 jaar is in 2022 voor de meeste organisaties verlopen. Om de continuïteit van de Wensbus te garanderen heeft het college van Gedeputeerde Staten in oktober 2021 een nieuwe subsidieregeling opgesteld. Hieruit kunnen projecten t/m 2027 financieel ondersteund worden. Op basis van deze subsidieregeling is [er tot juni 2023 aan 26 projecten subsidie verstrekt](#). Nieuwe aanvragen kunnen nog worden ingediend t/m 31 december 2023.

Knooppuntontwikkeling

In het kader van ketenmobiliteit zetten we in op een betere verbinding tussen modaliteiten. In het kader van de vastgestelde ontwikkelagenda uit het Toekomstbeeld OV in het eerste kwartaal van 2021 is gestart met de ontwikkeling van een landelijke actieagenda knooppunten. Deze actieagenda wordt in 2022 doorontwikkeld en ter vaststelling voorgelegd.

We zetten in op het toegankelijker maken van de overstap om ketenreizen te stimuleren. Dit doen we reeds op de volgende knooppunten:

- O41 – Station Beek-Elsloo (Zie projectblad [O41 – Station Beek-Elsloo](#))
- O64 – Stationsomgeving Venray

De gemeente Venray heeft de wens om haar station en stationsomgeving om te vormen tot een volwaardig knooppunt voor het openbaar vervoer. Station Venray is een van de drukstbezochte stoptreinstations en heeft de functie van een bovenregionaal knooppunt. Deze stationsontwikkeling draagt tevens in voldoende mate bij aan de provinciale mobiliteitsdoelen. RMO noord Limburg heeft in juni 2021 een subsidieaanvraag ingediend bij de Provincie Limburg voor afgerond € 2,2 mln. Het college van Gedeputeerde Staten heeft in februari 2022 besloten om de gemeente voor dit doel een incidentele projectsubsidie van maximaal € 2.175.441,00 te verlenen. De uitvoering van de werkzaamheden zal waarschijnlijk starten in [Q4 2023. De uitvoering van het project zou eerder starten, maar bij de afronding van het ontwerptraject bleek er een \(financieel\) probleem te ontstaan. Dit probleem heeft met name betrekking op de kosten van de aanleg van de overdekte fietsvoorzieningen. Er hebben zowel ambtelijk als bestuurlijk overleggen plaatsgevonden tussen ProRail en de gemeente Venray, maar ondanks een kleine toenadering van de zijde van ProRail is er nog steeds sprake van een \(te\) groot financieel tekort om verder te kunnen met het ontwerp zoals dat er ligt/laq. In de tussentijd is de gemeente Venray bezig met het verkennen van verschillende opties, waaronder de aanpassing \(en indien noodzakelijk een lichte versobering\) van het ontwerp met de insteek zo weinig mogelijk afbreuk te doen aan de oorspronkelijke uitgangspunten van het project. De gemeente is inmiddels met de spoorse partijen \(ProRail, NS en Arriva\) in gesprek over de mogelijke aanpassingen en heeft aangegeven dat zij verwacht op korte termijn consensus te kunnen bereiken over een passend en financieel haalbaar ontwerp.](#)

- O91 – Busstation Brunssum

Het doel van dit project is om uiterlijk in 2024 de locatie rond de huidige halteplaatsen op de Wilhelminastraat in Brunssum omgevormd te hebben tot een volwaardig knooppunt voor het openbaar vervoer (busstation) inclusief de benodigde basisvoorzieningen.

De gemeente Brunssum wil via de realisatie van het busstation het gebruik van het openbaar vervoer vergroten en het reisgemak verbeteren. Anderzijds is een kwaliteitssprong nodig om te voldoen aan de wensen en eisen van de hedendaagse reiziger (veiligheid, gemak, oriëntatie, beleving). Dit is de basis voor de kwaliteitsborging op het vlak van doorstroming, veiligheid, gemak, oriëntatie, leefbaarheid en beleving. De gemeente Brunssum heeft op 12 april 2022 een subsidieaanvraag ingediend bij de Provincie Limburg voor deze opgave. Op 7 juni 2022 heeft het college van GS ingestemd met een subsidieverlening ter hoogte van max. € 256.218,-- (50% cofinanciering) ten behoeve van de realisatie van dit knooppunt.

Versnellingskansen Openbaar vervoer (onderdeel van versnellingsagenda Covid-19)

De volgende OV-opgaven worden in tijd/proces versneld of conceptplannen voor realisatie naar voren gehaald:

- Provinciale haltes Basis op Orde (Zie projectblad: [O90 Bushaltes op orde](#))
- Versnellingsmaatregelen dienstregeling

In het verlengde van de doelen en ambities uit de Concessie OV 2016-2031 wordt gewerkt aan het doorontwikkelen van het busnetwerk in Limburg. Uit de Limburgnetevaluatie en op basis van de ervaringen uit de start van de Concessie is gebleken dat het versnellen van busroutes een positief effect heeft gehad op het aantal reizigers. Voor de toekomst ziet Arriva nog een aantal locaties waarin versnellingsmaatregelen kunnen worden toegepast om het netwerk te verbeteren. Het gaat hierbij om twee type versnellingen: 1) versnellingen die worden doorgevoerd om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren (verlegging van busroutes uit erftoegangswegen (30-km zones) naar gebiedsontsluitingswegen (50-km wegen)) en het 2) versnellen van busroutes door middel van het verminderen van het aantal haltes en/of het realiseren van een nieuwe halte aan de rand van een kern.

In het najaar van 2020 en in 2021 zijn meerdere gesprekken met de wegbeheerder en/of gemeenten uitgevoerd om het draagvlak en de mogelijkheden te toetsen. Op dit moment bevinden de deelopgaven zich in de fase waarin de technische haalbaarheid en het draagvlak wordt onderzocht. Gelet op reeds geplande reconstructiewerkzaamheden (uitgevoerd door de gemeente) in Landgraaf is gekozen om deze versnelling al gefaseerd te realiseren. Daarnaast is een kleine versnelling binnen de kern van Stein ook per 12 december 2021 ingevoerd.

[Het totale budget voor het project Versnellingskansen OV is € 950.000. Het project bestaat uit het realiseren van 2 provinciale projecten \(Arcen en Heythuysen\) en meerdere gemeentelijke projecten. In onderstaande opsomming staat de status per project vermeld:](#)

- [Gemeentelijke projecten \(in cofinanciering met gemeenten\):](#)

- o [Stein: afgerond in december 2021:](#)
- o [Landgraaf: afgerond december 2022:](#)
- o [Schinveld/Jabeek \(Beekdaelen\): wordt afgerond in 2023:](#)
- o [Holtum/Buchten \(Sittard-Geleen\): De versnelling in de kernen Holtum en Buchten gaat alsnog niet door.](#)
- o [Linne: geannuleerd. In Linne is uiteindelijk geen \(ambtelijke\) overeenstemming gekomen om over te gaan tot een versnelling.](#)

- [Provinciale Projecten:](#)

- o [Heythuysen: afgerond in Q2 2023:](#)
- o [Roggel: Uitgesteld lange termijn. De beoogde versnellingsmaatregel voor Roggel is eigenlijk cruciaal voor het behoud van toekomstbestendige lijnvoering van bussen door Roggel. De huidige infrastructuur is dermate beperkt en niet geschikt voor lijnbussen \(zeer smalle woonstraten\) waardoor doorstroming, veiligheid en leefbaarheid onder druk staan. Er is nagenoeg geen geschikte ruimte te vinden rondom het kruispunt van de N279 en de Kerkstraat. De potentiële locatie voor een nieuwe centrumhalte \(aan de provinciale weg N279\) stuit echter op ruimtelijke beperkingen. Hierdoor is het op korte termijn niet mogelijk om planvorming door te zetten. Bij toekomstige ontwikkelingen rondom de N279 wordt de situatie opnieuw gezien.](#)
- o [Kessel / Kessel-Eik: Uitgesteld lange termijn. Voor deze locatie geldt dat ook hier na diverse overleggen en onderzoeken blijkt dat de potentiële locaties voor nieuwe haltes niet inpasbaar zijn. Mochten er in de toekomst ontwikkelingen of reconstructies plaatsvinden die de versnelling mogelijk maken dan kan dit project weer worden opgestart.](#)
- o [Arcen: zie projectblad 096](#)

[De reden voor de langere doorlooptijd dan vooraf voorzien van sommige projecten zit vooral in het zorgvuldig doorlopen omgevingstraject \(inclusief bijbehorend draagvlak, toekennen van de juiste verkeersbesluiten, uitvoering van extra onderzoeken en de aanvraag van diverse vergunningen\) met gemeenten, omgeving en Arriva.](#)

- Deelfietsen bij kleine stations

In Limburg vormen de OV-Fiets, Arriva Deelfiets, Mobie, SHAREuregio en Velocity enkele bestaande (fiets)deelsystemen. Er loopt een verkenning naar verdere ambities en plannen in de regio om de potentiële meerwaarde van deelmobiliteit (o.a. efficiëntie) te benutten. Dit onderwerp maakt deel uit van zowel het ontwikkelplan OV als het uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam (SVD).

In het verlengde van deze verkenning is een opgave/pilot in de tijd naar voren gehaald waarin deelfietsen nabij stations worden geplaatst om het aanbod van deelmobiliteit te vergroten, met o.a. als doel om het OV-systeem duurzaam te versterken. Sinds de zomer van 2022 biedt Arriva zelfstandig de Arriva Deelfiets aan op 12 kleine stations waar nog geen andere vorm van deelmobiliteit werd aangeboden. Dit wordt gedaan in samenwerking met ProRail en lenW als onderdeel van een pilot voor het stallen van deelfietsen op stations.

- Onderwijsaanpak

Rijk en Regio hechten al sinds eind 2019 waarde aan een structurele samenwerking tussen onderwijsinstellingen en OV in de afstemming en spreiding van aanvangstijden van het onderwijs, om met name de hyperspits te beheersen. De Provincie Limburg heeft al in de pré Corona fase, conform BO-MIRT afspraken in 2019, de onderwijsaanpak op Zuid –Nederlandse schaal voorbereid en de regie gevoerd voor Noord Brabant en Limburg. Samen met de verschillende MBO, HBO en WO instellingen, de vervoerders NS en Arriva en de gemeenten in Limburg (via de RMO's) heeft de provincie georganiseerd dat informatie- en onderlinge kennisuitwisseling plaatsvond en zijn gecoördineerde acties voor een slimme, duurzame en veilige toekomst voor studenten in Limburg opgezet en uitgevoerd.

In het BO-MIRT najaar 2020 en bij het Mobiliteitsberaad is besloten om vanuit de provincie Limburg de Onderwijsbenadering te coördineren van Landsdeel Zuid (Brabant en Limburg) en een provincieaanpak op te stellen. Deze opdracht is belegd bij Zuid-Limburg Bereikbaar voor heel Limburg. Rijk en regio hebben in 2021 € 363.000 gereserveerd voor de onderwijsaanpak in de provincie Limburg en de provincie Brabant. Het betreft een gezamenlijke aanpak waarin Limburg de regie voert voor geheel Zuid-Nederland. Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 181.500 (waarvan maximaal € 151.250 incl. btw voor provincie Limburg en € 30.250 incl. btw voor de Provincie Brabant).

De gecombineerde aanpak van Onderwijs- en Werkgeversaanpak levert een bijdrage aan de ambities en doelen van de provincie. In 2021 lag de focus primair op het inzetten van online onderwijs tijdens spitsuren en de optimale verdeling van lestijden op de korte en lange termijn. Naast de primaire focus op spreiding en blended learning, worden ook doelstellingen opgepakt die volgen uit de intrinsieke motivatie van de deelnemende samenwerkingspartners. Er worden zoveel mogelijk koppelkansen gezocht en opgezet met bestaande processen en maatregelen; in het bijzonder de werkgeversbenadering.

Gebleken is echter dat op basis van recente cijfers uit het dashboard van Arriva dat in Limburg momenteel geen sprake is van een hyperspits. De bezetting van het OV ligt als gevolg van de pandemie en de verschillende lock-downs erg laag met dien verstande dat er in de ochtendspits voor scholieren enkele versterkingsritten worden ingezet. In 2022 zullen wij nader bezien hoe we verder gaan met de onderwijsaanpak maar gezamenlijk is besloten om de onderwijsaanpak in deze tijd minder prioriteit te geven. Wel is de provincie Limburg in samenspraak met Zuid-Limburg Bereikbaar aan het bekijken hoe samen met andere werkgevers met 100+ medewerkers een taakstelling in de CO2-reductie voor woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en eigen wagenpark kan worden bewerkstelligd. Dit noopt tot voortzetting van samenwerking en het bundelen van krachten naar de toekomst.

O81 – MaaS Mobility as a Service

Zie projectblad [O81. MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021 OV Jaaroverzicht 2020: Vaststellen jaaroverzicht 2020 met daarin de belangrijkste prestaties en mijlpalen vanuit de Concessie OV 2016-2031 en OV-gerelateerde thema's over het kalenderjaar 2020 (voorheen prestatieoverzichten OV Arriva)
Geplande mijlpaal 2021: Vaststellen van het OV Ontwikkelplan Limburg door het College van Gedeputeerde Staten.
Vaststellen plafondbedrag Concessie Openbaar Vervoer Limburg dec.2016-dec.2031 voor periode 2022-2026 (artikel PvE G3)
Jaarlijks vaststellen conform concessie (o.a. Vervoerplan, Tarieven, Marketingplan. Sociale veiligheid)
Regulier beheer Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 - 2031

Planning / Realisatie	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Dekking	Totaal
Regulier OV	404,206	71,330	76,131	72,105	73,133	73,697	74,287	Provincie	440,683
Investerings OV	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	Derden	8,093
Realisatie	64,552	71,330						Totaal	448,776

Bedragen in € mln.

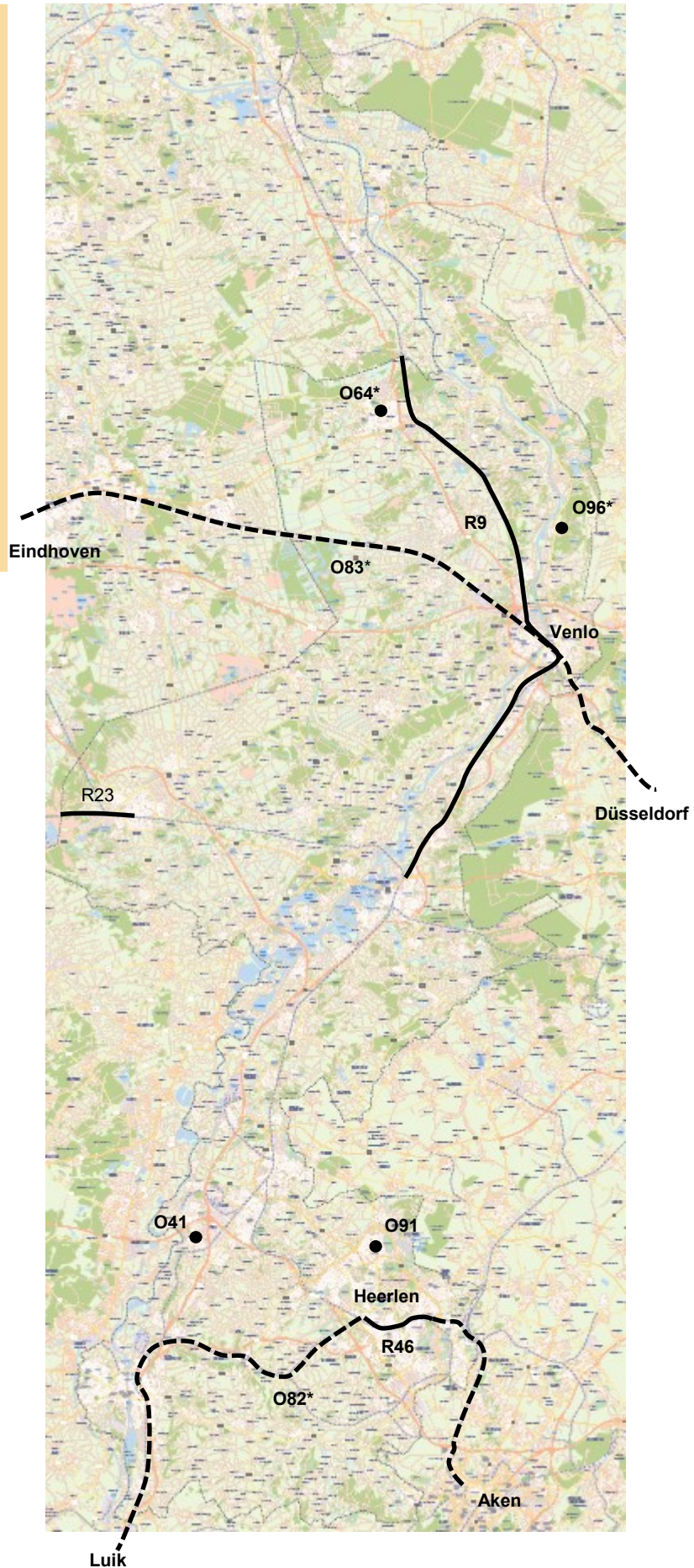
Planning

Geplande activiteiten

Op dit moment bestaat deze categorie uit de concessie met Arriva en alle bijbehorende, randvoorwaardelijke werkzaamheden zoals monitoring, onderzoek en contractbeheer. Op termijn worden aanvullende, of een actualisatie van huidige, projecten, zoals de Wensbus, verwacht. E.e.a. als een verdere uitwerking van het landelijke OV Toekomstbeeld (2040) welke zal landen in het Limburgse OV-Ontwikkelplan.

Covid-19 zal een onzekere maar grote invloed blijven houden op de uitvoering van het openbaar vervoer. Naast de volledige inzet op het OV-Ontwikkelplan wordt in het verlengde hiervan nagedacht over een aantal grote opgaves zoals het terugwinnen van de reizigers in het OV (wanneer de omstandigheden dit weer toelaten) en het financieel gezond krijgen van de OV-sector. Hiermee kunnen we een stabiele dienstverlening blijven garanderen. Zowel op landelijk als regionaal niveau wordt gewerkt aan transitieplannen voor het openbaar vervoer. In Q1 2023 zal een bestuurlijke conferentie worden belegd met als doel een haalbaar en effectief pakket aan afspraken te bereiken gericht op de samenloop van urgente vraagstukken waar het OV zich in 2023 en 2024 voor ziet geplaatst.

R9	Maaslijn (zie 7.11.1. RGP)
R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen
O41	Station Beek – Elsloo
R46	Spoorverdubbeling (zie 7.11.4. RGP) en Heerlen-Landgraaf
O64	Stationsomgeving Venray
O78**	OV-Concessie Limburg 2016 – 2033
O80**	Ontwikkelplan OV
O81**	MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit
O82*	Drie landen trein (Luik-Heerlen-Aken)
O83*	Grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven-Venlo-Dusseldorf
O91*	Busstation Brunssum
O96	Bushalte Arcen



Legenda

O: Openbaar vervoer
R: Railinfrastructuur

* Wel op kaart, (nog) geen projectblad

** Locatie: gehele provincie Limburg

Datum: 1 juli 2023

Programmabureau Mobiliteitsopgave

© Provincie Limburg

provincie limburg





Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Beoogd wordt met dit project de kwaliteit van het knooppunt te verhogen die cruciaal is voor het OV-netwerk en het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de overweg Stationsstraat. Het is een van de drukste stoptreinstations van Limburg en daarmee cruciaal voor het netwerk.

Oplossing

Aanleg stationstoegang met bijbehorende reizigersvoorzieningen aan zijde Stein (Elsloo), herinrichting stationstoegang en reizigersvoorzieningen aan zijde Beek, afsluiting "Aan de 3 heren", verbeteren verkeersveiligheid op en rondom overweg Stationstraat (via programma LVO), herinrichting kruispunt Middelweg - Stationstraat.

Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg
Gemeenten Beek en Stein

Partner

ProRail, NS Stations

Belanghebbende

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- [Financiën](#)

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,750 mln

Grootste financiële risico's

- [Te hoge inschrijvingen aanbestedingen](#)

Grootste tijd risico's

- [Vertraging in aanbestedingen](#)
- [Op tijd verkrijgen van vergunningen](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2025	Q2	Oplevering werkzaamheden Langere uitvoeringstijd project door TVP (treinvrije periode) afgestemd met ProRail
2023	Q4	Start realisatiefase
2023	Q2	In Q2 is krediet bijgesteld door Provinciale Staten en de gemeenteraden van gemeente Beek en Stein (G-23-003). Verder heeft GS besloten om de bestuurs- en realisatieovereenkomsten voor het project aan te gaan (besluitnummer BV-00031432). Met het sluiten van de realisatieovereenkomst is projectonderdeel 19 vervallen.
2022		In Q1 2022 heeft ProRail de Provincie geïnformeerd over oplopende kostenramingen bij conditionerende werkzaamheden. Het betreft het verplaatsen van kabels & leidingen van ProRail. Een versobering op dat scope onderdeel is overeengekomen tussen de project partners, zonder dat er sprake is van versobering van het bovengrondse plan, zodat het plan binnen budget haalbaar is. Overeengekomen is dat de realisatie van het project niet vertraagt.
2021		Sluiten van Samenwerkingsovereenkomst met gemeenten Beek en Stein.
2015		Ondertekening intentieovereenkomst tussen GS en gemeenten Beek en Stein (16 mei 2015)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026	Dekking	Totaal
Fasering VGR1 (oorspronkelijk)									Provincie	3,473
Fasering VGR7 (actueel)									Beek	1,465
Inkomsten planning	4,982			4,982	4,000	1,000			Stein	1,810
	<u>6,982</u>			<u>1,982</u>	<u>4,000</u>	<u>1,000</u>			Rijks subsidie	2,361
Uitgaven planning	8,400			3,033	3,000	1,000			derden	1,707
	<u>9,844</u>			<u>0,750</u>	<u>7,094</u>	<u>2,000</u>			Totaal	1,867
Realisatie	4,428	1,054	0,374	0,473						0,740
	<u>1,513</u>									<u>0,740</u>
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer						
									Totaal	8,455
										<u>11,357</u>



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het Openbaar Vervoer levert (nu en in de toekomst) een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en het leefmilieu van de provincie Limburg. Openbaar Vervoer is belangrijk voor inwoners, bezoekers, werknemers en werkgevers van de provincie Limburg. Openbaar Vervoer is daarbij een integraal onderdeel van de totale mobiliteitsketen van onder andere lopen, de fiets en privéauto en georganiseerd personenvervoer.

Oplossing

De Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 is de set afspraken (bestaande uit het bestek voor de aanbesteding, de offerte van Arriva en de tussen Provincie en Arriva overeengekomen wijzigingen) op basis waarvan Arriva het openbaar vervoer in Limburg uitvoert. In de huidige beheerfase voor de concessie ligt de nadruk op:

- Beheren van de concessie (contractmanagement, monitoring, verantwoording) en op;
- Ontwikkelen van de concessie (dienstregeling en lijnennet, nieuwe vervoeroplossingen, tarieven en ticketing, MaaS, reisinformatie etc.). Zie ook het projectblad [O80 Ontwikkelplan OV](#).

Ambities en doelen

Om het beoogde resultaat te behalen, hanteren we vier centrale ambities en zeven doelen. De vier centrale ambities voor het Openbaar Vervoer zijn:

- De Reiziger centraal: een vraaggericht openbaar vervoersysteem;
- Naadloos openbaar vervoersysteem: multimodaliteit via het visgraatmodel geeft optimale afstemming tussen Trein, Bus/Auto en Maatwerk, en vertaalt zich onder andere naar integraliteit in kaartsoorten en Tarieven, reisinformatie en afstemming met het Doelgroepenvervoer;
- Bevorderen maatschappelijke participatie: het Openbaar Vervoer draagt eraan bij dat elke burger zich kan verplaatsen door de provincie - dit in samenhang met andere vervoervormen;
- Openbaar vervoer zonder grenzen: aansluiting op nationale en internationale Knooppunten en daarmee het ondersteunen van onze ruimtelijk-economische positie in de Euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie.

De zeven doelen met OV zijn:

1. Hoge kwaliteitsbeleving en klantwaardering door reizigers;
2. Eenvoudig te begrijpen en overzichtelijk openbaar vervoersysteem (mentale toegankelijkheid);
3. Naadloze aansluitingen tussen diverse vervoervormen (visgraat en Knooppunten);
4. Punctueel en betrouwbaar Openbaar Vervoer;
5. Toegankelijk en sociaal veilig Openbaar Vervoer;
6. Kosteneffectieve inzet van beschikbare middelen (rentabiliteit en financierbaarheid);
7. Behoud en groei van het aantal reizigers.

Sturing

Invulling geven aan de ambities en het realiseren van de doelen is een proces dat voldoende en adequate regie of sturing door de Provincie Limburg behoeft. Het gaat immers niet vanzelf. Sturing geven we aan de concessie door de volgende kaders te hanteren:

- De Concessiehouder heeft de ontwikkelfunctie (de Concessiehouder ontwerpt het vervoeraanbod, het lijnennet en de dienstregeling);
- De Concessiehouder is opbrengstverantwoordelijk (de Concessiehouder moet er zelf voor zorgen dat het totaal van de overeengekomen exploitatiebijdrage van de Provincie en de opbrengst uit kaartverkoop volstaat om de kosten van het openbaar vervoer mee te dekken);
- Om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden dient in de uitvoering en ontwikkeling van de Concessie Limburg flexibiliteit mogelijk te zijn;
- Er zullen voor het Openbaar Vervoer scherpe keuzes gemaakt moeten, en daarvan willen we dat die gemotiveerd en onderbouwd gemaakt worden;
- De Provincie Limburg wil openbaar vervoer slim organiseren.

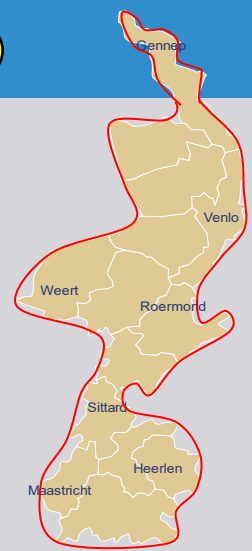
In onze sturingsfilosofie voor de concessie sturen we als Provincie op hoofdlijnen en liggen de verantwoordelijkheden voor de uitvoering en ontwikkeling van het vervoersysteem zoveel mogelijk bij de concessiehouder. De Provincie Limburg zal een professioneel en zakelijk opdrachtgever zijn die op gepaste afstand van de uitvoering van de Concessie Limburg staat, maar uiteraard vanuit haar publieke verantwoordelijkheid wel sterke invloed zal hebben en nemen op het gezamenlijk te bereiken resultaat.

Rollen en taken

De sturing doet de Provincie vanuit een taakopvatting die is verankerd in de Wet Personenvervoer 2000, waarin is geregeld dat de Provincie Limburg bevoegd gezag is voor het verlenen van concessies en verantwoordelijk is voor de uitvoering van regionaal openbaar vervoer. De rollen, taken en verantwoordelijkheden beslaan een breed spectrum, beginnend op een relatief hoog abstractieniveau bij het formuleren van het OV-beleid en via het verlenen van concessies en sturen op de uitvoering van het beleid, eindigend bij het toezien op het leveren van de prestatie eventueel door handhavend op te treden. Gedeputeerde Staten is vanuit de Wet personenvervoer 2000 het bevoegde bestuur en daarmee de Concessieverlener.

De Reiziger Centraal

De centrale filosofie die in het POL (verwachte herziening 2014) en PVVP (actualisatie 2014) is opgenomen luidt: 'De reiziger centraal'. Hierbij wordt aangegeven waar het in het Openbaar Vervoer om draait: de Reiziger en zijn vervoerbehoefte zijn leidend. De Provincie Limburg stelt dan ook als



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Arriva

Belanghebbende

Reizigers, gemeenten

Stand van zaken

Scope

Tijd

Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

Veranderend mobiliteitsgedrag als gevolg van effecten Covid-19 met structureel effect op reizigersaantallen OV. Alsdan wellicht noodzaak wijziging contractvoorwaarden en/of mogelijk aanvullende financiële bijdrage Provincie. Verder uitstel elektrificatie Maaslijn met onvoorzien en nog niet gedekte hogere exploitatiekosten tot gevolg.

Grootste tijd risico's

Verder uitstel elektrificatie Maaslijn

voorwaarde dat de Concessiehouder in al zijn handelen en uitdrukking op de eerste plaats een service- en dienstverlener is en daarbij de reiziger centraal stelt. Een hoge waardering door de klant staat daarbij centraal. De Provincie verwacht van de Concessiehouder dat hij streeft naar een hoge kwaliteitsbeleving en –waardering van de klant. De Concessiehouder dient te denken en te handelen vanuit de belangen en wensen van de Reiziger en ziet het als zijn verantwoordelijkheid om landsgrensoverschrijdend vervoer in de Limburgse regio te stimuleren en tot wasdom te brengen.

Scope Concessie

De OV Concessie Limburg 2016 – 2031 omvat al het regionale openbaar vervoer per bus en trein in Limburg, met uitzondering van een aantal van buiten Limburg naar Limburg aangeboden openbaar vervoerdiensten (bijvoorbeeld SB3 van West GmbH van Geilenkirchen naar Sittard) en aangevuld met het vervoer naar bestemmingen buiten Limburg voor zover daarover is afgesproken dat Arriva dat vervoer verricht (bijvoorbeeld lijn 350 naar Aken). Uitzonderd van de concessie zijn de Intercitydiensten van NS en de treindiensten Maastricht – Luik en Venlo – Hamm. Op twee lijnen vindt gedeelde exploitatie plaats: op lijn 83 (Venlo – Nijmegen) door Arriva en Breng en op lijn 44 (Heerlen – Aken) door ASEAG en Arriva.

Impact Covid-19

COVID heeft onder andere Arriva hard geraakt met een diepste dal in voorjaar 2020. [Eind juni 2023 ligt het aantal reizigers circa 26% lager dan in 2019. Opvallend is zelfs dat het aantal reizigers lager is dan in 2022.](#) Het gedrag van de reiziger is veranderd maar ook de stakingen en rituitval als gevolg van een hoog ziekteverzuim en personeelstekort zijn van grote invloed op het aantal reizigers. [Hoewel de verwachting en prognose rondom ontwikkeling van reizigersaantallen in 2023 uitging van een verder stijgende lijn op weg naar herstel van reizigersaantallen \(op het niveau van 2019\) in 2026, zien we in de praktijk een stabilisering. Het beeld dat met name de forens een andere keuze dan reizen met openbaar vervoer heeft gemaakt, is ook in de eerste helft van 2023 aan de orde.](#)

In de concessie Limburg is Arriva opbrengstverantwoordelijk. Dat betekent dat Arriva zelf moet zorgen voor dekking van de kosten voor de afgesproken (100%-) dienstregeling. Deze dekking vindt plaats uit de exploitatiebijdrage van de Provincie, uit de opbrengsten van het contract voor de Studenten-OV-jaarkaart en uit de opbrengsten uit de OV-Chipkaart en overige kaartverkoop (losse kaartjes, acties etc.). Door de lagere reizigersaantallen valt een deel van die opbrengsten –buiten de schuld en verantwoordelijkheid van Arriva om- weg. [Dat plaatst op de eerste plaats Arriva \(maar daarnaast ook de Provincie als opdrachtgever omdat deze situatie niet structureel houdbaar is\) voor een lastige financiële opgave.](#)

Binnen het Openbaar Vervoer in Nederland is in de COVID periode [\(2020, 2021 en 2022\)](#) een beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) tot stand gekomen. Uitgangspunt is dat bedrijven 95% van de kosten vergoed kunnen krijgen, waarbij geldt (omzet heden – 95% kosten 2019 pp 2022). De overige 5% reductie vindt plaats binnen de concessie in overleg tussen concessiehouder en nemer waarbij het aanpassen van de dienstregeling de meest gangbare route is gebleken. In Limburg hebben wij met elkaar (Provincie, reizigers belangenvereniging (ROL) en Arriva) dit steeds getracht zo goed mogelijk te doen, in balans tussen vraag/aanbod. Arriva maakt in Limburg gebruik van de BVOV. De huidige situatie laat zien dat de omzet in 2022 is gestegen tot een niveau van rond de 80%. Arriva voldoet aan de regels van de BVOV en heeft deze ook vóórløpig aangevraagd. [In 2023 is de beschikbaarheidsvergoeding vervangen door de transitievergoeding openbaar vervoer. De werking van deze vergoeding is vergelijkbaar met de beschikbaarheidsvergoeding met dien verstande dat de transitievergoeding voor slechts één jaar beschikbaar is en wordt verstrekt onder de voorwaarde dat het openbaar vervoer vanaf 2024 weer in staat is om zelf duurzaam financieel gezond te opereren. Uit de eerste helft van 2023 blijkt dat de praktijk anders is. Om die reden is in februari de bestuurlijke conferentie 'Urgente opgaven openbaar vervoer' gehouden. Daar is met de staatssecretaris en de sector gesproken over de opgaven. De conferentie heeft niet geleid tot inhoudelijke afspraken met het Rijk over continueren van de steun. Dat heeft op 9 juni geleid tot een motie van de Tweede Kamerleden Slootweg en Kuiken inzake het behouden van de bereikbaarheid van de regio per openbaar vervoer. Vooralsnog liggen er nog geen concrete steunmaatregelen in het verschiet. In een negatief scenario zou de Provincie Limburg zelf maatregelen moeten treffen om dienstregeling en kosten daarvan per 2024 in evenwicht te brengen.](#)

Landelijk is de afspraak gemaakt dat concessieverleners en –houders met elkaar in gesprek gaan om binnen de lopende concessies maatregelen te treffen om de financiële huishouding van concessies weer op orde te krijgen. Deze herijkingsafspraken moeten met Arriva nog worden gemaakt.

Personeelstekort en -beleid

Vanwege Covid 19 is het lange tijd niet mogelijk geweest om personeel te werven en op te leiden. Dat leidt op dit moment tot het niet volwaardig kunnen uitvoeren van de dienstregeling met –bij voorkeur geplande- rituitval tot gevolg. Arriva heeft te maken met uitstroom door pensioen, vroeg pensioen (RVU) en minder recruitment tijdens Covid-periode. Ook hebben zij tijdens de covid periode minder personeel kunnen opleiden. Om de krappe arbeidsmarkt het hoofd te bieden heeft Arriva verregaande arbeidsvoorwaardelijke maatregelen genomen en om een antwoord te hebben op de grote wervingsbehoefte is Arriva eind 2021 al gestart met een aantal recruitment projecten die dit jaar zijn geïmplementeerd. Het volledig wegwerken van wervings- en opleidingsachterstanden vergt voortdurend inspanningen. Met Arriva zijn en blijven we in gesprek om hinder en nadeel voor reizigers zo veel mogelijk te minimaliseren. [In de eerste helft van 2023 leken de resultaten van de aanpak van Arriva zichtbaar te worden. Personeelstekort blijft, zo is inmiddels duidelijk, een actueel vraagstuk met als gevolg dat rituitval dat ook blijft. Concreet worden de in de CAO overeengekomen leeftijdsarrangementen aangesproken \(waardoor ouderen eerder dan verwacht met pensioen gaan\) en werving van nieuw personeel in een nog steeds gespannen arbeidsmarkt lastig is. Daarnaast is in de regio Parkstad onder buschauffeurs sprake van een hoog ziekteverzuim. In combinatie met de aanstaande zomervakantie en de ten behoeve daarvan verleende verloven zal het beeld rondom rituitval niet snel ten positieve keren. Bij trein is de verwachting van Arriva dat het personeelstekort per start van het nieuwe schooljaar in september is opgelost en dat vanaf dat moment de treindienstregeling in Zuid-Limburg volledig kan worden hervat. Vooruitlopend daarop start Arriva de treindienst stapsgewijs op. Zie ook de mededeling portefeuillehouder opschalen treindienst Maastricht - Heerlen \(17 april 2023, DOC-00459905\).](#)

[In het eerste kwartaal van 2023 is op zes dagen door een deel van het personeel gestaakt. In de praktijk betekende dit dat op stakingsdagen de treinen van Arriva niet reden \(omdat met het werkwillige personeel geen betrouwbare treindienst kon worden opgestart\) en bij bus gemiddeld 50% van de ritten \(afhankelijk van de dag en de vestiging kan dit aantal variëren\) wel is gereden. Het resultaat van de stakingen was dat er nieuwe afspraken in het kader van de CAO tussen werkgevers en werknemers zijn gemaakt, waaronder afspraken over minder werken en vervroegd uitreden voor medewerkers met een hoge leeftijd.](#)

Prestaties Arriva

De score van Arriva op de afgesproken KPI's week op het aspect rituitval trein af van de afgesproken normen en van dat wat normaal gesproken gangbaar en gebruikelijk is. [Dit voornamelijk als gevolg van het tekort aan beschikbaar personeel maar ook als gevolg van de stakingen en infrastructuur gerelateerde beperkingen op station Aachen Hauptbahnhof. Bij bus leidt het tekort aan personeel in combinatie met hoog ziekteverzuim tot het continueren van rituitval.](#)

Vertraging Maaslijn

In april 2022 gaf ProRail aan dat de aanbesteding van het project verbetering Maaslijn was beëindigd. Gegeven de omstandigheden voortkomend uit het conflict in Oekraïne was het uitvoeren van de aanbesteding zoals voorzien geen optie meer. In de zomer van 2022 is met betrokken partijen verkend welke scenario's mogelijk zijn en wat gegeven de omstandigheden het voorkeursscenario is. Deze verkenning heeft in oktober geleid tot het besluit om het project Maaslijn te continueren en met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek te gaan over de (financiële) gevolgen van deze keuze. Met Arriva worden [opnieuw](#) afspraken gemaakt over meer- en minderkosten [en de meer- en minderopbrengsten voor de periode tussen december 2024 en december 2027](#) in de uitvoering van de concessie vanwege het ook na 2024 voortzetten van de dieselexploitatie op de Maaslijn. [Wij hebben u geïnformeerd middels een mededeling portefeuillehouder Maaslijn, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 5-7-2022 \(GS DOC-00301576\). Op 5 juli 2022 is ingestemd met het starten van de onderhandelingen door Arriva over het verlengen van de leasecontracten van de huidige dieseltreinen. Dit om de continuïteit van het vervoer op de Maaslijn en hiermee de dienstverlening aan de reizigers ook na 2024 te kunnen waarborgen. Alvorens verplichtingen aan te gaan jegens de leverancier van de desbetreffende dieseltreinen zal Arriva de uitkomsten, inclusief financiële consequenties, van haar overleg over het verlengen van het leasecontract van de huidige dieseltreinen op de Maaslijn aan ons voor instemming voorleggen. Het college heeft dan ook in juni ingestemd met een voorschot van € 1.261.000,00 exclusief omzetbelasting aan Arriva Personenvervoer Nederland B.V. voor de aanschaf van deze onderdelen ten behoeve van de GTW DMU motoren revisies tot en met 2030.](#)

[Voorts heeft Arriva opdracht gegeven om schadebeperkende maatregelen te treffen die samenhangen met het later dan 1 januari 2025 opleveren van een geëlektrificeerde en partieel verdubbelde Maaslijn. Arriva zal vanuit haar verantwoordelijkheid en deskundigheid als concessiehouder, in nauw overleg met de Provincie, de impact van de lopende materieelbestelling in beeld brengen, inclusief een tijdslijn van de vervolgstappen, eventuele beslismomenten en een onderbouwde inschatting van de financiële implicaties ervan. Op 20 juni 2023 heeft Arriva een eerste businesscase opgeleverd. Deze zal in de komende periode gezamenlijk met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en een externe adviseur worden getoetst \(zie ook motie 2951, Maaslijn is een rijksproject, en \[projectblad R9. Maaslijn\]\(#\)\).](#)

Financiën

Jaarlijks is voor de exploitatie van openbaar vervoer een bedrag beschikbaar van € 55,5 mln. (prijsspeil 2014, vastgelegd bij de aanbesteding). [Gelet op de indexatie bedraagt het voorschot voor het kunnen uitvoeren van het vervoersplan 2023 circa € 70 mln.](#)

ERTMS

[In 2020 heeft de Provincie Limburg een specifieke uitkering ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de inbouw van het treinbeveiligingssysteem ERTMS \(ook wel ETCS genoemd\) in de elektrische treinen die Arriva inzet in de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016-2031. Overeenkomstig de afspraken met het Ministerie zijn de ontvangen middelen vervolgens aan Arriva in de vorm van een subsidie uitgekeerd.](#)

[De treinen van Arriva worden momenteel omgebouwd met dit nieuwe treinbeveiligingssysteem. ProRail vervangt de komende jaren het huidige treinbeveiligingssysteem ATB \(Automatische Treinbeveiliging\) door ERTMS. De afkorting ERTMS staat voor European Rail Traffic Management System en is de Europese standaard voor treinbeveiliging- en besturing. Het invoeren van ERTMS in Nederland wordt gefaseerd uitgevoerd. Daarom moeten treinen die al zijn omgebouwd naar ERTMS eerst nog op het bestaande beveiligingssysteem ATB kunnen blijven rijden. Tot er overal ERTMS ligt. Daarvoor bestaat de Specifieke Transmissie Module \(STM\). Treinen met een ERTMS-computer hebben een systeemonderdeel nodig dat ATB en ERTMS met elkaar laat communiceren. Dat onderdeel noemen we een STM-ATB. Stadler AG heeft in opdracht van Arriva een tijdelijke oplossing ontwikkeld in de vorm van de zogenoemde 'greenbox'. Totdat de STM NG - naar verwachting in 2026 - beschikbaar komt, dienen de treinstellen van zo'n greenbox te worden voorzien. Dit levert extra kosten voor Arriva op. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft laten weten deze kosten ter hoogte van € 2.899.564, -- te willen vergoeden. Er is een aanvullende specifieke uitkering bij de Staatssecretaris aangevraagd. De inhoud van de brief is in samenspraak met het Ministerie tot stand gekomen.](#)

OV Pay

[In juni 2023 is de landelijke campagne van start gegaan voor het kunnen betalen met de bankpas op alle treinen en bussen in Nederland.](#)

Verlengen concessie Openbaar Vervoer 2016 -2031

[Arriva heeft schade als gevolg van de vertraging in de oplevering van de elektrificatie van de Maaslijn tussen december 2020 en december 2024. Arriva en de Provincie Limburg hebben in 2020 in de Vaststellingsovereenkomst de meerkosten van Arriva ten gevolge van de vertraging Maaslijn van 4 jaar becijferd op € 49 miljoen. In de vaststellingsovereenkomst hebben Arriva en de Provincie Limburg afgesproken dat:](#)

- [Dit bedrag via een verlenging van de afschrijvingstermijn van de treinstellen \(van 25 naar 30 jaar, dekking € 15,2 miljoen\) en een schadeloosstelling via het instrument subsidie van € 33,8 miljoen van de Provincie wordt gecompenseerd.](#)
- [De \(inmiddels aan Arriva betaalde\) schadeloosstelling van € 33,8 miljoen bij voorkeur door het treffen van maatregelen wordt gecompenseerd. De belangrijkste maatregel in dat kader is de mogelijke verlenging van de concessie.](#)

[Over de exacte verlengingsduur die nodig is om het bedrag van € 33,8 miljoen \(prijsspeil 2024\) te compenseren, is in de vaststellingsovereenkomst bepaald dat partijen daarover nadere afspraken maken. Op 29 juni 2021 is een ad hoc adviescommissie ingesteld. Op 8 juli 2022 is het definitieve advies van deze commissie opgeleverd en is \(nogmaals\) juridisch advies gevraagd aan advocatenkantoor Pels Rijcken. Het juridisch wel slagen van de verlenging levert de provincie derhalve een budgettaire vrijval op van de reeds voorziene € 33,8 mln. Op 8 september 2023 zullen uw Staten worden bijgepraat over het verlengen van de concessie.](#)

Motie 2933 inzake Limburg bereikbaar met betaalbaar OV

In de vergadering van Provinciale Staten van 16 december hebben de Staten unaniem motie 2933 inzake Limburg bereikbaar met betaalbaar OV aangenomen. Met de voorbereiding van de uitvraag voor het gevraagde onderzoek is direct gestart.

[Uitvoering van het onderzoek heeft inmiddels plaats gevonden en op 30 juni 2023 heeft het onderzoeksbureau Ecorys het onafhankelijk onderzoek in concept opgeleverd. De bevindingen van het onderzoek zullen op 8 september 2023 worden besproken met uw Staten.](#)

Coalitieakkoord ‘Elke Limburger telt!’

[Op basis van het coalitieakkoord ‘Elke Limburger telt’ vindt een herijking van de Mobiliteitsvisie uit 2018 plaats waarbij de bereikbaarheid van voorzieningen, sociale contacten en banen meer centraal komen te staan. Meer concreet noemt het coalitieakkoord als speerpunten daarbij invulling geven aan stevig opdrachtgeverschap en monitoring van resultaten, het daarbij betrekken van de resultaten van het onderzoek dat volgt uit motie 2933, het uitvoering geven aan het bestuursakkoord Toegankelijkheid en een impuls geven aan de bereikbaarheid vanuit het platteland naar voorzieningen, zoals ziekenhuizen. In het kader van de nadere uitwerking zal ook worden gezien of en op welke onderdelen de speerpunten uit het coalitieakkoord afwijken van de aan Arriva verleende Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 en hoe daar vervolgens in relatie tot de visie en Concessie mee om te gaan.](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2031	Einde concessie (tenzij we tot afspraken over verlengen kunnen komen)
2026	Gehele Limburgse openbaar vervoer per bus vindt plaats met ZE-voertuigen
<u>2024</u>	<u>Mid term review Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 - 2031</u>
<u>2023</u>	<u>Per start dienstregeling 2024 (december 2023): Drielandentrein naar Luik (één keer per uur)</u>
2022	<ul style="list-style-type: none">▪ Dieselbussen in de concessie Limburg rijden op biodiesel (HVO) in plaats van op diesel (voltooid in januari 2022)▪ Introductie OV Pay in Limburg▪ Drielandentrein twee keer per uur naar Herzogenrath (de eerder aangekondigde versnelde productstap naar Aachen blijft in 2023 nog - volgens oorspronkelijke planning - beperkt tot Herzogenrath. De infrastructurele aanpassing aan het halteperron in Aachen Schanz is nog niet gereed, verwachte oplevering december 2023) Nieuwe dienstregeling treinen Zuid-Limburg (december 2022) Digitalisering en uitbreiding Arriva (Avond)vlieder
2016	Start OV concessie 2016 – 2031

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het [themablاد openbaar](#) vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk [5.3](#).



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

- Het Ontwikkelplan is een middel om in samenhang met alle partners (gemeentes, Arriva, NS, ProRail, etc.):
- Een toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV te behouden, rekening houdend met de trends en ontwikkelingen;
 - In te spelen op veranderingen in de samenleving;
 - De middelen die we jaarlijks inzetten (zoals de exploitatiebijdrage aan Arriva) doeltreffend en effectief te gebruiken;
 - De mobiliteitstransitie in gang te zetten (naar ketenmobiliteit);
 - Samenhang te creëren tussen bestaande OV-projecten en ambities en daarmee ook ruimte voor nieuwe inzichten en ideeën te creëren;
 - Invulling te geven aan de ‘ademende concessie’.

Aanpak

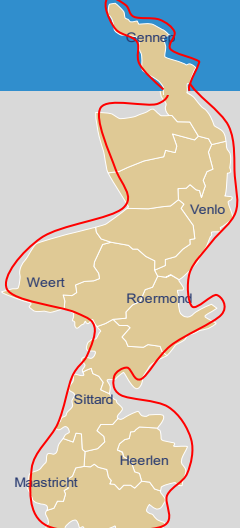
Het Ontwikkelplan OV Limburg is het beleidskader voor openbaar vervoer in Limburg. Het is een uitwerking van verschillende ambities en doelen, voor het belangrijkste deel uit de Mobiliteitsvisie ‘Slim op weg naar Morgen’, de decentrale OV-Concessie met Arriva (2016-2031) en het landelijke OV-kader ‘Toekomstbeeld OV 2040’. Het vormt naast beleidskader ook een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren (met een doorkijk naar de jaren daarna) en legt beleidskeuzes ten aanzien van het openbaar vervoer in Limburg waar nodig voor en vast.

Het Ontwikkelplan OV is een middel om in samenhang met alle partners (zoals gemeentes, Arriva, NS, ProRail, gebruikers, etc.) een toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV te behouden. Daarbij houden we in het Ontwikkelplan rekening met trends en ontwikkelingen, inclusief de impact van Covid-19, en proberen we in te spelen op veranderingen in de Limburgse samenleving.

Het Ontwikkelplan OV helpt ons om de beschikbare middelen voor openbaar vervoer doeltreffend in te blijven zetten samen met onze concessiehouder Arriva in de ontwikkelgerichte ‘ademende concessie’, zowel nu als in de toekomst. Daarnaast helpt het ons om de concessie met Arriva in relatie tot het bredere openbaar vervoer en de bredere mobiliteit in Limburg te plaatsen.

Het Ontwikkelplan kijkt naar manieren hoe we met het openbaar vervoer onderdeel zijn en blijven van de mobiliteitstransitie naar ketenmobiliteit, waarin duurzame ketens van verschillende vervoersvormen het mobiliteitssysteem van de toekomst vormen. Daarnaast creëert het Ontwikkelplan samenhang tussen bestaande OV-projecten en ambities en biedt het ruimte voor nieuwe inzichten en ideeën.

Het uiteindelijke doel is dat het Ontwikkelplan OV een periodiek geactualiseerde leidraad voor openbaar vervoersbeleid in Limburg vormt. Het helpt onze interne voortgangsbewaking en prioritering en dient als samenwerkingsagenda met partners en belanghebbenden.. Het afgelopen jaar is het Ontwikkelplan met gemeentes en partnerorganisaties afgestemd en heeft ook het Reizigersoverleg Limburg een positief advies gegeven. Op 1 februari 2022 is het Ontwikkelplan door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Ook na vaststelling blijft het document een leidraad voor de verdere beleidsontwikkeling en samenwerking met partners. Dit heeft onder andere gestalte gekregen in de Limburgse Dag van het OV die plaatsvond op 29 september 2022. Naar aanleiding van de dag zijn vervolgstappen gezet om in verschillende ambtelijke gremia met partners en stakeholders verder te spreken over en te werken aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer.



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Belanghebbende**
Limburgse gemeentes en alle OV-partners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Het ontwikkelplan gaat ons helpen om in het algemeen beter grip te krijgen op de ontwikkeling van het openbaar vervoer en daarmee ook beter in te spelen op mogelijke risico's.

Grootste financiële risico's

- Niet van toepassing

Grootste tijd risico's

- Niet van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen		
Jaarlijks		Bijstellen en gebruiken Ontwikkelplan als overzicht, leidraad en communicatiemiddel in de samenwerking, zowel intern als extern.
2022	Q3	Voortzetting gesprek met belanghebbenden over verdere ontwikkeling openbaar vervoer, onder andere tijdens de Limburgse Dag van het OV op 29 september 2022.
	Q1	Ontwikkelplan OV vastgesteld in GS op 1 februari 2022.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleed

Beoogd resultaat

Het ontwikkelen en uitrollen van een internationale Mobility as a Service (MaaS)-dienst waarmee reizigers via een digitaal platform (mobiele app) een reis kunnen plannen, boeken en betalen, ook als het gaat om een grensoverschrijdende verplaatsing. De app geeft reizigers actueel en persoonlijk reisadvies en updates over vertragingen, files en alternatieve routes. Naast gebruiksgemak biedt de app reizigers informatie over verschillende vervoersmogelijkheden om snel en comfortabel van deur tot deur te reizen. Denk aan (deel)auto's, openbaar vervoer, (deel)fietsen en taxi's. Zo worden alternatieven voor de auto gestimuleerd, reizen gemakkelijker gemaakt en de bereikbaarheid verbeterd. Het primaire doel van de pilot is leren van en experimenteren met MaaS als schakel in het mobiliteitssysteem. Daarnaast willen we met MaaS duurzame mobiliteit stimuleren.

Aanpak

De Mobility as a Service (MaaS) pilot Grenzeloze Mobiliteit is een initiatief van de Provincie Limburg en het Ministerie van I&W en is een van de 7 nationaal opschaalbare MaaS-pilots van het Ministerie. De Provincie werkt voor de realisatie samen met Programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar. Door middel van een aanbesteding is Arriva als MaaS-dienstverlener voor de MaaS pilot Grenzeloze Mobiliteit geselecteerd. Arriva ontwikkelt samen met haar onderaannemers daarvoor een MaaS-dienst die grensoverschrijdend gebruikt kan worden en rolt deze internationaal uit. De overheden ontwikkelen gezamenlijk met marktpartijen het MaaS-ecosysteem.

Raakvlakken: uitrol deelmobiliteit / Mobiliteitshubs en beschikbaarheid mobiliteitsdata

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

Partner

Ministerie van IenW (initiatiefnemer, mede financier) en Zuid-Limburg Bereikbaar (initiatiefnemer)

Belanghebbende

Vervoersaanbieders, reizigers

Stand van zaken

	Scope
	Tijd
	Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

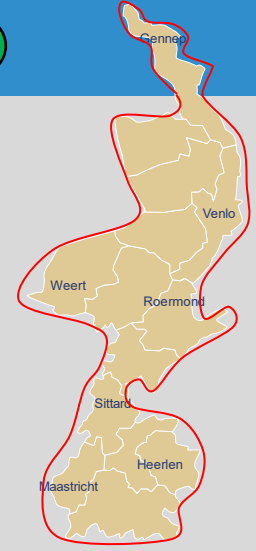
- Nog niet bekend

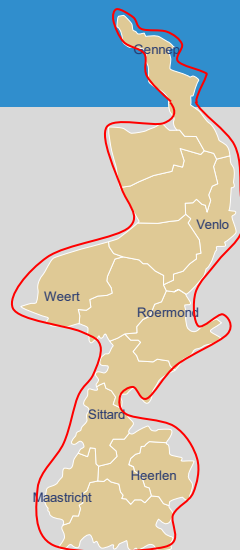
Grootste tijd risico's

- Vertraging in uitrol MaaS-dienst vanwege COVID-19

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023	<i>In gesprek met IenW over borging ontwikkelde technieken.</i>
2022	De MaaS-pilot is beëindigd per 31-12-2022. Desalniettemin gaat de ontwikkeling van MaaS in 2023 door. Zo wordt o.a. de grensoverschrijdende ticketing toepassing verder uitgebreid en onderzocht hoe de Provincie in de toekomst met MaaS omgaat.
2020 - 2022	In samenwerking met het EasyConnect project van het Aachener Verkehrsverbund (AVV) en het Verkehrsministerium NRW ontwikkelt Arriva een open, interoperabele, grensoverschrijdend ticketing toepassing. Deze is in Q4 2022 gelanceerd.
2021	Door vertraging als gevolg van COVID-19 is de MaaS dienst in juli 2021 gelanceerd.
2020	Vanwege COVID-19 wordt besloten de lancering van de MaaS-dienst uit te stellen vanwege het niet willen stimuleren van reizen. Arriva ontwikkelt haar MaaS-dienst ter voorbereiding op een lancering per 1 april 2020.
2019	De Provincie besteedt op basis van een minicompentie de MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit aan en gunt deze aan Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (6 november 2019, GS 2019/81565)
2018	Het Ministerie van IenW gunt mede namens de Provincie Limburg de Raamovereenkomst aan 24 MaaS-dienstverleners. Het Ministerie van IenW besteedt mede namens de Provincie Limburg de 7 regionale, nationaal opschaalbare MaaS Pilots door middel van een Raamovereenkomst aan. GS sluiten een bestuursovereenkomst met het Ministerie van IenW inzake de MaaS Pilot in Limburg en de daarbij behorende Raamovereenkomst (29 augustus 2018, GS 2018/57802)
2017	GS stemmen in met deelname aan de landelijke MaaS-pilots van het Ministerie van IenW





Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de toegankelijkheid van Provinciale bushaltes incl. het aanbrengen van diverse (basis)voorzieningen teneinde de basis op orde te brengen en daarmee de kwaliteit van het Limburgs OV te verbeteren.

Oplossing

Limburg telt in totaal iets meer dan 2.700 bushaltes. Daarvan zijn ruim 300 haltes in beheer van de Provincie Limburg. Niet alle Provinciale haltes voldoen aan de landelijke richtlijnen t.a.v. toegankelijkheid en/of het aantal (basis)voorzieningen welke op een halte aanwezig dienen te zijn. De Provincie Limburg gaat deze haltes verbeteren en de basis op orde brengen. Hiermee wordt de kwaliteit van het OV in Limburg versterkt, waarmee ook het gebruik van het OV aantrekkelijker wordt. Voorts heeft de Provincie Limburg, als concessieverlener, een voorbeeldrol t.a.v. andere Limburgse wegbeheerders. Door de eigen haltes die nog niet op orde zijn aan te pakken, hoopt de Provincie Limburg andere Limburgse (gemeentelijke) wegbeheerders te stimuleren om hun eigen haltes (waar nodig) op orde te brengen.

Om de toegankelijkheid van haltes te verbeteren, worden:

- diverse halteperons verhoogd en/of verbreed;
- inritconstructies aangelegd opdat het halteperron zelf beter toegankelijk wordt voor mindervaliden;
- geleide markeringen op diverse perons aangebracht t.b.v. reizigers met een visuele beperking.

Tevens worden op diverse haltes een aantal basisvoorzieningen aangebracht die nu nog ontbreken. Het gaat dan omabri's, afvalbakken, fietsbeugels en verlichting.

In totaal worden ruim 100 Provinciale haltes op deze manier aangepakt. Dit project maakt onderdeel uit van de versnellingsagenda.



Raakvlakken: n.v.t.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

n.v.t.

Belanghebbende

Diverse Limburgse gemeenten, Arriva

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.v.t.

Grootste financiële risico's

- Exceptionele prijsstijgingen door geopolitieke ontwikkelingen

Grootste tijd risico's

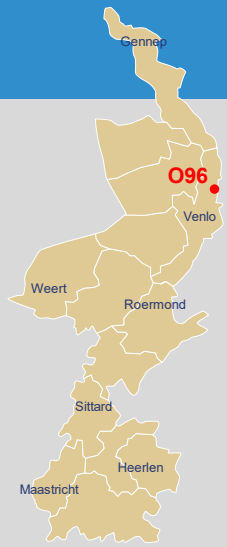
- Niet van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q1	Oplevering werkzaamheden / start beheerfase
2023	Q4	Start realisatiefase
2022	Q4	19 juli 2022 definitieve gunning / 1 december 2022 aanvullende opdracht m.b.t. inzet duurzaamheidsmaatregelen
	Q3	Bestekvoorbereiding en aanbesteding inclusief financiële besluitvorming.
2021	Q3	Besluit m.b.t. opstart aanbesteding en gunning GS 31 mei 2022
	Q2	Start voorbereiding / start planvormingsfase

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	2026>
Fasering VGR 5 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	1,200			1,176				
	<u>1,181</u>			<u>1,181</u>				
Realisatie	1,193	0,005	0,007	<u>1,181</u>				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Budget	Totaal
Provincie	1,200
Derden	n.v.t.
Totaal	1,200

Bedragen in € mln



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het realiseren van een centrale haltevoorziening op de doorgaande provinciale weg ter hoogte van de rotonde bij de kasteeltuinen van Arcen (Lingsforterweg). Op deze locatie langs de provinciale weg is ruimte voor het realiseren van fietsvoorzieningen, een abri en een nieuw toegankelijk halteperron.

Oplossing

In het kader van de Versnellingsagenda Covid-19, de versnellingskansen OV Limburg (OV-Ontwikkelplan) en de reacties uit de omgeving bestaat al geruime tijd de wens van Arriva, de dorpsraad Arcen (omwonenden), de Provincie Limburg en de gemeente Venlo om de busroute van lijn 83 in Arcen aan te passen. Deze bus rijdt nog door de smalle infrastructuur van de historische kern van Arcen. Dit leidt tot problemen voor wat betreft de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kern.

Het voorkeursalternatief, zijnde de centrale haltevoorziening, wordt gerealiseerd bij de rotonde naast de Kasteeltuinen Arcen (Lingsforterweg) aan de N271. Door de ligging aan de doorgaande weg (N271) wordt de reistijd voor reizigers met enkele minuten verkort waardoor aansluitingen en punctualiteit zullen toenemen. Daarnaast verhoogt de doorgaande route ook het reiscomfort, omdat de bus op brede infrastructuur op hogere snelheid en op eenzelfde weg kan doorrijden zonder belemmeringen. Voor de kern Arcen betekent dit een verbetering op het gebied van de leefbaarheid en met name verkeersveiligheid. Het nadeel van deze locatie is de langere loop- en fietsafstand voor reizigers van en naar de kern Arcen. De gemeente Venlo draagt zorg (inspanningsverplichting) voor een toegankelijke en verkeersveilige fiets- en looproute langs de Lingsforterweg van en naar de nieuw aan te leggen bushaltes langs de N271.

De nieuwe haltes worden voorzien van de basisvoorzieningen die passen bij de categorie "BKR" (Bus kern- en regiohalte). Dit houdt in dat de halte wordt voorzien van een abri, dynamisch route informatiepaneel (DRIS), fietsenstallingen en een toegankelijk perron. De lijnvoering van lijn 83 verloopt met deze aanpassing dan uitsluitend nog over de N271 ter hoogte van Arcen.



Raakvlakken: n.v.t.

Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
n.v.t.
- Belanghebbende**
Gemeente Venlo, Arriva, dorpsraad Arcen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.v.t.

Grootste financiële risico's

- Exceptionele prijsstijgingen door geopolitieke ontwikkelingen

Grootste tijd risico's

- Vergunningverlening

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023	Q4	Oplevering werkzaamheden / start beheerfase
	Q3	Start voorbereidende werkzaamheden september 2023
	Q3	Bovenstaande betreft een conceptplanning. In afwachting van vergunningverlening gemeente.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	2026>
Fasering VGR 5 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning				0,890				
Realisatie			0,016	0,004				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Budget	Totaal
Provincie	0,910
Derden	n.v.t.
Totaal	0,910

Bedragen in € mln

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Aanpak

Op 14 februari 2020 is het Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023 'Focus op Fiets' door Provinciale Staten vastgesteld. Dit kader richt zich specifiek op de modaliteit Fiets en bestaat op hoofdlijnen uit fietsonderzoek en monitoring, de stimulering van het fietsgebruik, [aanleggen en waar nodig verkeersveilig maken van](#) de fietsinfrastructuur.

Fietsonderzoek en –monitoring

Er zijn op dit moment een aantal onderzoeken in relatie tot de fiets actueel:

- Lange termijn visie Fietspad Louis Raemaekersbrug
Het doel is een verkennend onderzoek naar een duurzame, toekomstbestendige lange termijnvisie voor het langzaam verkeer uit te laten voeren. Uitgangspunten voor de lange termijnvisie zijn:
 - Een evaluatie van de huidige fietsverbinding en de eventuele knelpunten die nu worden ervaren;
 - Relevante huidige en toekomstige ontwikkelingen in de omgeving van de fietsverbinding, die van invloed kunnen zijn op het gebruik van de fietsverbinding;
 - De verwachte lange termijn ontwikkeling ten aanzien van het fietsgebruik en het aantal voetgangers dat gebruik maakt van de fietsverbinding;
 - De lange termijn doelen/visies van de betrokken partijen ten aanzien van deze verbinding.Vervolgens dient op basis van de langetermijnvisie bepaald te worden welke mogelijke lange termijn maatregelen toegepast kunnen worden om te zorgen voor een toekomstbestendige en veilige fietsverbinding.
- Voor- en nameting fietsverbindingen
De voormetingen voor een tweetal doorfietsverbindingen, die in voorbereiding zijn, [zijn in het voorjaar van 2023](#) uitgevoerd. Het betreft de fietsverbindingen Weert-Nederweert en Maastricht-Meerssen. De metingen bestaan uit tellingen en enquêtes voor het meten van beleving en gedrag. De nameting kan pas gerealiseerd worden, nadat de gehele route geruime tijd in gebruik is. Vanaf 1 januari 2021 is de fietsmonitoring op het hoofdnetwerk in Limburg operationeel. Momenteel wordt gewerkt aan de interpretatie en presentatie van de ingewonnen informatie. Zie hiervoor ook het themablad beleidsmonitoring (toezegging 8618).
- [In de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek zijn twee doorfietsverbindingen opgenomen waar nader onderzoek naar wordt verricht. Het gaat hierbij om de verbinding Chemelot - Parkstad Noord en Sittard - Parkstad Noord. De gemeente Beekdaelen is trekker van het onderzoek dat door RHDHV wordt uitgevoerd. De kosten bedragen € 47.500,- Naast de Provincie en de gemeente Beekdaelen zijn ook de gemeente Sittard-Geleen en de Regio Parkstad betrokken. De Provincie financiert € 20.000,- van het onderzoek. De overige € 27.500,- worden evenredig betaald door de gemeenten Beekdaelen, Sittard-Geleen en de Regio Parkstad.](#)
[De stand van zaken is dat na ambtelijk overleg er twee varianten aan de diverse bestuurlijke overleggen zullen worden voorgelegd. Een route behelst een verbinding te maken tussen de Corio Glana en de Parkstadroute. Hierover vindt nog overleg plaats met het Waterschap. Deze route verbindt Parkstad-Noord met Geleen/Chemelot. De andere route verbindt Parkstad-Noord met Sittard-Geleen en loopt via het Duitse grondgebied \(Selfkant\). In beginsel zijn de Duitse collega's positief over deze route.](#)

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het gebruik van de fiets is mede een oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven op het vlak van duurzame mobiliteit, vitaliteit en gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Samen met het Rijk hebben wij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld (april 2022). Tijdens het BO MIRT in november 2022 is afgesproken dat er regionale uitvoeringsprogramma's opgesteld worden. Financieel komt er vanuit het ministerie van I&W vanaf 2024 voorlopig € 6 miljoen per jaar beschikbaar voor heel Nederland. [In navolging daarvan, wordt landelijk door een Landelijke Kerngroep met vertegenwoordiging vanuit het Rijk, Provincies, Vervoerregio's en gemeenten gewerkt aan een Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets. Doel van het document is om afspraken te maken over hoe overheden gezamenlijk vorm en uitvoering kunnen geven aan de ambities en opgaven, zoals benoemd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In opvolging daarvan](#) maken we in overleg met de Regionale Mobiliteitsoverleggen een regionaal Fietsprogramma voor heel Limburg. Dit Fietsprogramma kan ons helpen om adaptief te programmeren en in te spelen op kansen vanuit bijvoorbeeld klimaat, stikstof, gezondheid, waterbeschermingsprogramma etc..

Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets (toezegging 8816)

Provinciale Staten hebben op 14 februari 2020 € 2.500.000,- gereserveerd voor gedragsbeïnvloeding om het fietsgebruik te stimuleren en de verkeersveiligheid te vergroten. Het uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets is in GS van 14 juli 2020 vastgesteld (GS 2020-27970). Dit kader geeft de inhoudelijke en procesmatige kaders weer voor het onderdeel gedragsbeïnvloeding, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan het toetsingskader en monitoring, evaluatie en voortgangsbewaking. Momenteel lopen reeds een [aantal](#) gedragsbeïnvloedingsmaatregelen, die passen binnen het gestelde kader:

1. De Verkeersactieve school
Van het budget gedragsbeïnvloeding fiets is € 871.845,25 overgeheveld naar Verkeersveiligheid: Verkeersactieve school. Voor meer informatie zie thema Verkeersveiligheid. Uitvoering van de Verkeersactieve school is met ingang van schooljaar 2021-2022 gestart.
2. Doortrappen tot je 100e
GS hebben op 14 september 2021 de 'Nadere Subsidierregels Doortrappen Limburg' vastgesteld en hiervoor middelen gereserveerd. De doelstelling voor [2023](#) was dat [15](#) gemeenten zouden inzetten op Doortrappen. Tot op heden nemen [22](#) gemeenten deel aan Doortrappen tot je 100e.
3. Fietsstimuleringsapp Love to Ride

Beoogd resultaat

Door het stimuleren van het fietsgebruik wordt bijgedragen aan onze strategische mobiliteitsdoelen: bereikbaar-, veilig-, leefbaar- en duurzaamheid. Daarnaast draagt meer fietsen bij aan andere provinciale doelen zoals toerisme, recreatie en gezondheid.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partners

Gemeenten en Rijk

Belanghebbenden

Divers zoals gemeenten, RMO's, Rijk, ProRail, Fietsersbond

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Wegvallen van bijdragen derden
- Enorme prijsstijgingen

Grootste tijd risico's

- Ontbreken van capaciteit bij beheerders om de fietsinfrastructuur te realiseren en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen te implementeren.

Vanaf juli 2022 is de uitrol gestart van deze maatregel onder de medewerkers van de Provincie Limburg. Gedurende het kalenderjaar hebben een aantal fietsstimuleringsacties plaatsgevonden om meer medewerkers op de fiets te krijgen c.q. te houden.

4. #Posifiets

De Provincie heeft dit jaar de 6 grote Limburgse gemeenten benaderd om in 2022 en 2023 deel te nemen aan de gedragsbeïnvloedingsmaatregel #Posifiets. De Provincie heeft hiervoor in totaal € 180.000,- gereserveerd voor 2 jaar als cofinanciering (max. 50%) als gemeenten ³Posifiets uitvoeren. Gemeenten Heerlen, Roermond, Maastricht en Weert voerden in 2022 de campagne (deels) uit. De verwachting is dat in 2023 naast de 6 grote Limburgse gemeenten ook een *kleinere gemeenten* mee zullen doen. *Om de effectiviteit te kunnen opvoeren, wordt in afstemming met de gemeenten de mogelijkheid geboden om via de uitvoeringsorganisaties de aanvraag voor Posifiets over alle Limburgse gemeenten te spreiden. In 2023 is aan gemeente Maastricht reeds een subsidie toegekend en ligt er een claim voor de regio's Midden- en Noord-Limburg.*

5. Ieder kind een fiets

In 2023 heeft de Stichting Leergeld Parkstad een provinciale schenking gekregen in de vorm van 98 kinderfietsen en bijbehorende fietshelmen ter waarde van bijna € 37.723,-. Deze fietsen zijn beschikbaar gesteld aan kinderen van wie de ouders geen fiets kunnen betalen. Tevens is einde 2022 een subsidie van € 65.000,- toegekend aan de Stichting Leergeld Limburg. Dit bedrag zal worden ingezet voor een Limburg brede campagne (samen met de ANWB en i.o.m. gemeenten) om meer fietsen te werven. Tevens wordt het bedrag ingezet om minimaal 2 werkplaatsen in Noord- en Midden Limburg op te zetten als inname/uitgiftepunt en reparatiewerkplaats voor tweedehands fietsen.

6. Inhuur projectleider gedragsbeïnvloeding fiets Limburg-Noord

Uitvoeringsorganisatie Trendsportal zal in 2023 voor de uitrol van een aantal gedragsbeïnvloedingsmaatregelen in Noord-Limburg op basis van 50% cofinanciering een projectleider inhuren. De bijdrage van de Provincie is maximaal totaal € 50.000,-.

Actuele infrastructurele fietsprojecten

Als uitwerking van het vastgestelde beleidskader "Focus op Fiets" zijn alle bij de Provincie Limburg bekende fietsambities afgewogen en is door Provinciale Staten op 14 februari 2020 een projectenlijst vastgesteld met 14 fietsprojecten.

Overzicht fietsopgaven 2019-2023					
Nr.	Opgave	Provinciale geschatte bijdrage 2019-2023	Eerder besloten in UP Fiets 2016-2019	Aanvullend, na CMD van 17-01- 2020	Totaal
F3*	Fietsoversteek Schaafsebos Gennep, aanvullende werkzaamheden t.p.v. N271	€ 25.000			€ 25.000
<u>F6</u>	Fietsinfrastructuur Oostrum verbonden via N270 Venray			€ 1.750.000	€ 1.750.000
<u>F15</u>	Fietsverbinding Raaieind Venlo	€ 500.000			€ 500.000
<u>F16*</u>	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen, Duitsland	€ 900.000			€ 900.000
<u>F26</u>	Fietsverbinding Roermond – Haelen**	€ 3.500.000			€ 3.500.000
<u>F27</u>	Fietsverbinding Noordplas Roermond	€ 70.000			€ 70.000
<u>F29</u>	Hoogwaardige fietsverbinding Station Roermond-Bedrijventerrein Roerstreek N570	€ 2.000.000			€ 2.000.000
<u>F35</u>	N276 Echt - Susteren (oversteek ter plaatse van Pissummerweg)	€ 400.000			€ 400.000
<u>F43</u>	Parkstad route	€ 3.000.000	€ 3.350.000		€ 6.350.000
<u>F51*</u>	Regionale Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 860.000	€ 1.500.000		€ 2.360.000
<u>F53</u>	Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 845.000	€ 1.200.000		€ 2.045.000
<u>F54</u>	Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Beek-Elsloo-Chemelot	€ 2.400.000			€ 2.400.000
<u>F55</u>	Fietsbrug Borgharen	€ 900.000			€ 900.000
<u>F61*</u>	Fietsverbinding de Bukel, Eijsden-Margraten (meerkosten)	€ 200.000			€ 200.000
Totaal		€ 15.600.000	€ 6.050.000	€ 1.750.000	€ 23.400.000

* reeds buiten fysiek gerealiseerd

Vervolgens zijn op 8 december 2020 conform toezegging 8616 door GS een 7-tal fietsprojecten in Midden- en Noord-Limburg toegevoegd aan de projectenlijst van 14 februari 2020. Hiermee is het nog resterende budget Fiets van omstreeks € 6 miljoen grotendeels gereserveerd. Het betreft de volgende fietsprojecten.

Aanvullende geselecteerde fietsopgaven 2019-2023				
Nr.	Opgave, Initiatiefnemer	Geschatte kosten	Provinciale geschatte bijdrage	
<u>F66**</u>	Hoogwaardige fietsverbinding Midden-Limburg			€ 100.000
<u>F67</u>	Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek	€ 900.000		€ 450.000
<u>F68*</u>	Hoogwaardige fietsverbinding Greenport Bikeway America-Deurne, Horst aan de Maas	€ 2.079.000		€ 124.000
<u>F69</u>	Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep	€ 300.000		€ 150.000
<u>F70*</u>	Fietsverbinding Overloonseweg, Venray	€ 2.000.000		€ 840.660
<u>F71</u>	Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264, Provincie Limburg	€ 3.500.000		€ 0
<u>F72</u>	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert	€ 4.300.000		€ 2.961.000
Totaal				€ 4.625.660

**voorheen Hoogwaardige fietsverbinding Roermond-Haelen en Snelfietsroute Station Roermond-Haelen

Realisatie fietsinfrastructuur

Provincie Limburg doet haar best om samen met haar partners de fietsopgave in totaliteit te realiseren. Echter, verschillende externe factoren zorgen ervoor dat niet alle projecten gerealiseerd kunnen worden. Zo is het project [F71](#) - Verbetering en verbreding fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt-Gennep N264 komen te vervallen. Voor nadere informatie zie het projectblad [F71](#).

[De vrijgevallen middelen door het vervallen van F71 Maasbrug Oeffelt – Gennep zijn aangewend om kostenoverschrijdingen bij de navolgende fietsinfra-projecten op te vangen:](#)

- [F35 N276 Echt - Susteren \(oversteek ter plaatse van Pissummerweg\):](#)
- [F51 Regionale Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad:](#)
- [F54 Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Beek-Elsloo-Chemelot:](#)
- [F55 Fietsbrug Borgharen en:](#)
- [F67 Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek.](#)

[Voor nadere informatie wordt verwezen naar volgende mededeling portefeuillehouder Mededeling portefeuillehouder inzake Beleidskader Fiets.](#)

Fietsparkeren bij station Weert

In het MIRT overleg van 2020 is een rijksbijdrage toegezegd voor uitbreiding van fietsparkeren bij station Weert. Het gaat om een maaiveldoplossing van 200 extra parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het station en 100 plaatsen aan de noordzijde. ProRail en gemeente Weert zijn initiatiefnemers van dit project. Provincie Limburg levert cofinanciering uit het fietsbudget van € 60.000,-. De realisatie is voorzien in 2023.

Planning en Financiën

Gepplande activiteiten

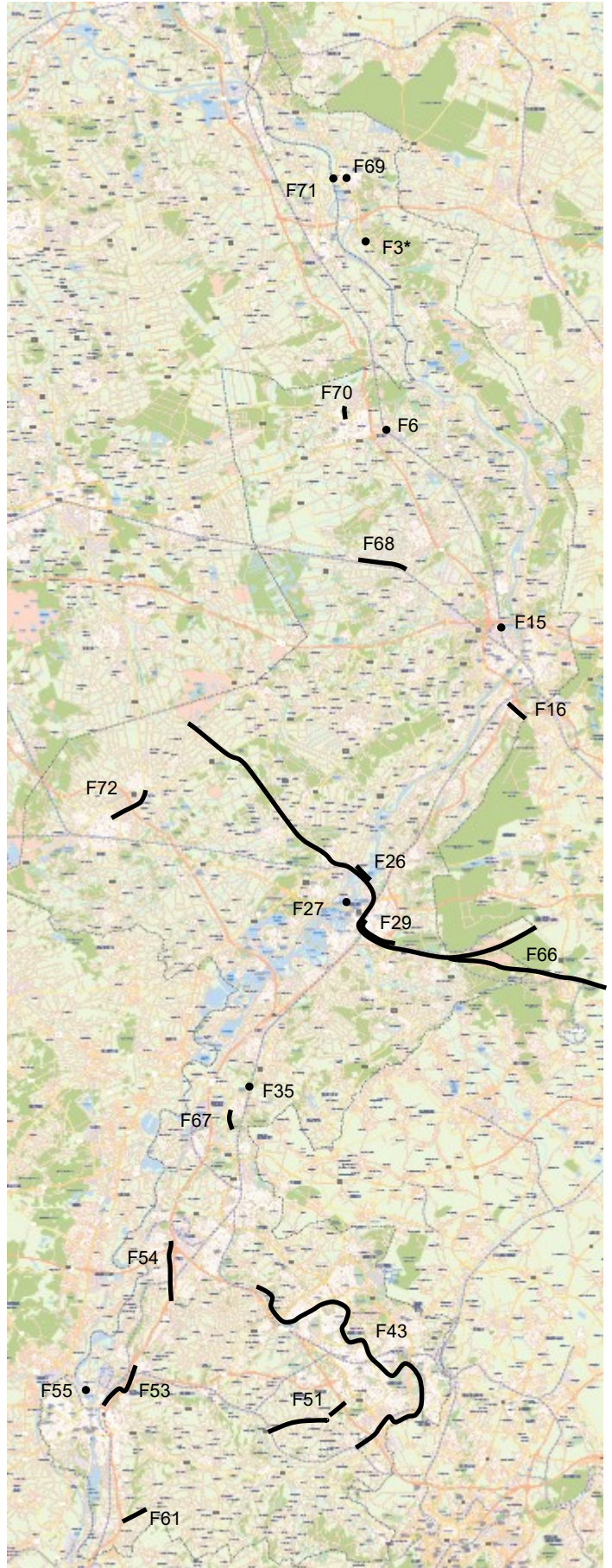
Op dit moment bestaan de activiteiten in het kader van dit fietsthema vooral uit het opvolgen van de gemaakte afspraken met de diverse beheerders in relatie tot de realisatie van de fietsinfrastructuur en het uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets. Parallel hieraan worden de landelijke ontwikkelingen en de vertaling daarvan naar Limburg geborgd door deelname aan verschillende overleggen.

Financiën

Binnen de infrastructurele fietsprojecten betreft het veelal een eenmalige en vaste provinciale subsidie. Uitgangspunt hierbij is dat de provinciale bijdrage hieraan maximaal 50% bedraagt (cofinanciering). Aangezien de Provincie bij fietsprojecten - behoudens projecten die wij zelf uitvoeren - de rol van subsidiënt heeft, is het duiden van de indexering en niveau van raming niet relevant, aangezien het financiële risico ligt bij initiatiefnemer/subsidie-aanvrager, zijnde de Limburgse gemeenten. Provincie reserveert een maximaal bedrag voor een project en bij overschrijding van de verwachte kosten ligt het risico bij de gemeenten. Het spreekt voor zich dat in het traject om te komen tot de uitvoering van fietsprojecten, nauw samengewerkt wordt tussen de provincie en gemeenten, waarbij het aspect kostenbeheersing onderwerp van gesprek is. Indien gewenst kan het voorkomen dat de Provincie als subsidiënt een additionele bijdrage levert, vanzelfsprekend op basis van maximaal 50% cofinanciering.

	<u>Begroot</u>	<u>Realisatie</u>	<u>Reservering</u>	<u>Restant</u>	
<u>Infraprojecten</u>	€ 30.192.418	€ 23.915.422	€ 6.371.180	€ -94.184	<u>Uit deze info blijkt, dat er per saldo een restant is</u>
<u>Gedragsbeïnvloeding</u>	€ 2.359.973	€ 1.470.805	€ 799.884	€ 89.284	<u>van € 113.675</u>
<u>Onderzoek</u>	€ 750.000	€ 396.424	€ 235.000	€ 118.576	<u>(€ 33.302.391 –</u>
<u>Totaal programma Fiets 19-23</u>	€ 33.302.391	€ 25.782.652	€ 7.406.064	€ 113.675	<u>€ 33.188.715).</u>

F3*	Fietsvoorziening Schaafsebos - N271
F6	Fietsinfrastructuur Oostrum N270 Via Venray
F15	Fietsverbinding Raaiend Venlo
F16	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen
F26	Fietsverbinding Roermond – Haelen
F27	Fietsverbinding Noordplas Roermond
F29	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven - terrein Roerstreek N570
F35	N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg
F43	Parkstad route
F51	Regionale Fietsverbinding Heuvelland - Parkstad
F53	Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht - Meerssen)
F54	Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek - Elsloo - Chemelot)
F55	Fietsbrug Borgharen
F61	Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten
F66*	Hoogwaardige Fietsverbinding Midden-Limburg
F67	Fietsverbinding Susteren - Katsbek
F68	Greenportbikeway America - Deurne
F69	Spoorwegje Gennep.
F70	Overloonseweg gemeente Venray
F71	Fietspadverbreding brug Oeffelt - Gennep
F72	Snelfietsroute Nederweert - Weert



Legenda

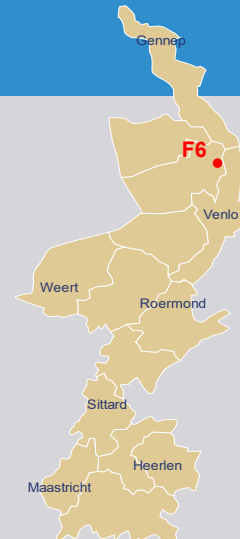
F: Fiets

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Datum: 1 juli 2023
 Programmabureau Mobiliteitsopgave
 © Provincie Limburg

provincie limburg





Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de fietsstructuur in Oostrum, ook in relatie tot de ontwikkeling van het station als OV-knooppunt.

Oplossing

Het project omvat 2 delen:

1. fietspad tussen de rotonde N270/Mgr. Hanssenstraat/Witte Vennenweg en de Oirloseweg
2. fietsbrug over de Maaslijn en de Oirloseweg.

Dit mobiliteitsproject wordt in samenhang gezien met het project W7 - N270 Via Venray.



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente Venray
- Belanghebbende**
Arriva, Scholengemeenschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering Zie W7

Grootste financiële risico's

▪ Zie W7

Grootste tijd risico's

▪ Zie W7

■ Scope Raakvlakken: [W7](#) Zie ook [nieuwsbrief](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q1	<i>Project is on hold gezet in afwachting van besluitvorming continuering project. Financiën zijn ontoereikend. Nut/noodzaak is door nieuwe ontwikkelingen en inzichten ter discussie gekomen. In samenwerking met de gemeente Venray vindt nader onderzoek plaats. Afhankelijk van de met de gemeente Venray overeen te komen nieuwe afspraken over scope, financiën en planning wordt een dekkingvoorstel en bijhorende planning ter besluitvorming aan GS en PS voorgelegd. Mededeling portefeuillehouder (14 maart 2023 DOC-00432091)</i>
2022	Q4	Mededeling portefeuillehouder (13 december 2022, DOC-00378873) inzake start aanbesteding versoberde scope. Gemeente heeft haar bijdrage verlaagd van € 1,75 naar € 0,45 mln. omdat de gemeente heeft aangegeven de resterende middelen (€ 1,3 mln.) niet in te willen zetten voor de fietsbrug, maar voor het opvangen van het dekkingstekort voor fase 1A. E.e.a. naar aanleiding van het besluit in het BO van 13 oktober 2022.
2020		Zie W7 - N270 Via Venray PS besluit in beleidskader Fiets (G-19-059, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR3								
Fasering VGR7					Zie W7			
Inkomsten planning	0,450				0,450			
Uitgaven planning								
Realisatie		-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	1,750
Gemeente	0,450
Totaal	2,200

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

De Grubbenvorsterweg richting Raaieind vervult een cruciale functie voor de fietser en het vrachtverkeer, maar is hier door het ontbreken van fietsvoorzieningen niet op ingericht. De onveiligheid zal verder toenemen door het groeiend vrachtverkeer als gevolg van diverse industriële activiteiten op de noordoever van de haven en de ontsluiting van zandwinning CVI Raaieind op de Grubbenvorsterweg.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage. Het project voorziet in een ingrijpende wijziging van het profiel van de Grubbenvorsterweg waarbij op de bestaande weg een vrijliggend fietspad wordt gerealiseerd. De huidige weg schuift in oostelijke richting op, en over een totale lengte van 800 m wordt een in tweerichtingen bereden fietspad in asfalt aangelegd van 4,0 m breed. Dit tracé maakt onderdeel uit van de Greenport Bikeway.

Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Venlo
- Partner**
Provincie Limburg (subsidieverlener), Gemeente Horst aan de Maas, EU fonds. CVI Raaieind
- Belanghebbende**
ProRail vanwege ruimtelijke inpassing

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

- Risicoreservering
Provincie niet risicodragend
- Grootste financiële risico's**
■ Provincie niet risicodragend
- Grootste tijd risico's**
■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Uitvoering in 2023 in plaats van geplande uitvoering in 2021/2022 in verband met afdekken financieel tekort door gemeente Venlo en grondverwervingsprocedures.
2021	Uitwerken plannen vertraging 6 maanden vanwege nutsbedrijvenplanning en overleg ProRail. Klein financieel tekort (€ 172.961,-) (wordt door gemeente Venlo gedekt).
2020	Uitwerken plannen
Q4	Subsidiebeschikking verleend (26 november 2020) PS besluit beleidskader Fiets. Gereserveerd bedrag na toezeggingen Gedeputeerde voor dit project bedraagt maximaal € 1,0 mln. Hiervan is € 0,5 mln. een garantstelling als de aangevraagde Europese subsidie niet toegekend wordt (G-19-059, 14 februari 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning			Uitvoering					
Uitgaven planning			derden					
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	0,500
Venlo	1,000
EU fonds	0,500
HadM / CVI	0,600
Totaal	2,600

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van grensoverschrijdend fietsroutenetwerk en de fietsveiligheid en op de Kaldenkerkerweg in Tegelen richting Kaldenkirchen (Duitsland).

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan een 1 kilometer lange fietsroute langs de Kaldenkerkerweg. Deze fietsroute is momenteel uitgevoerd als smalle fietsstrook en wordt omgevormd tot een vrijliggend fietspad aan de zijde van de woningen. Zo worden de uitritten van de bedrijven vermeden en verbeterd de verkeersveiligheid voor de fietsers. De fietsroute vormt daarnaast een belangrijke schakel in het grensoverschrijdend fietsroutenetwerk van gemeente Venlo.

■ Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Venlo

Partner

Provincie Limburg (subsidieverlener)

Belanghebbende

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

■ Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

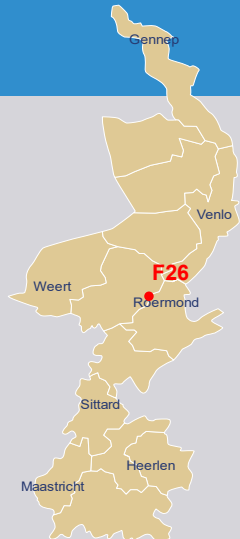
■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Subsidie vaststelling door cluster Subsidies na 1 juli 2023 .
2022	Subsidie afrekening ingediend door gemeente
2021	Uitvoering gereed
2020	Subsidiebeschikking verleend (26 november 2020) PS besluit Beleidskader Fiets. Voor dit project is een bedrag gereserveerd van € 0,9 mln. (G-19-059, 14 februari 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR3 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	0,9
Gemeente	0,9
Totaal	1,8

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

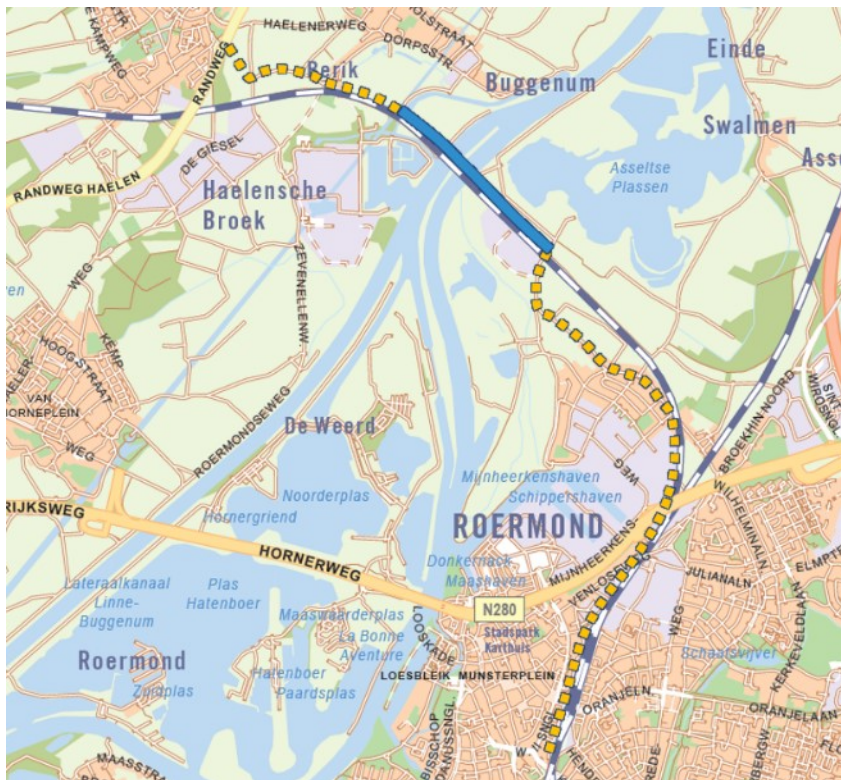
Verbeteren woon- werkverkeer per fiets en openbaar vervoer.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan de utilitaire fietsverbinding tussen Roermond en Haelen waaronder een fietsoversteek over de Maas. Doordat dit project een onderdeel is van het totale traject in Midden-Limburg (F66), worden bepaalde werkzaamheden waar mogelijk gecombineerd, wat tot meer efficiëntie leidt. Daarbij fungeert Provincie Limburg als aanjager om het totale traject te realiseren en lobbyt bij het rijk voor een financiële bijdrage.

- Scope
- Geen scope

Raakvlakken: [F66](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

- Gemeente Leudal
- Gemeente Roermond

Partner

- Provincie Limburg (subsidieverlener)

Belanghebbende

- Rijkswaterstaat, Gemeente Leudal, ProRail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

- Risicoreservering
- Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

- Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2027	Q1	Oplevering en evaluatie
2025	Q3	Start realisatie
2025	Q2	Raadsbesluiten Leudal en Roermond over realisatieovereenkomst en start Europese aanbestedingsprocedure
<u>2023</u>	<u>Q4</u>	Raadsbesluit projectplan, intentieovereenkomst gemeenten en provincie en aanvraag voorbereidingskrediet
	<u>Q3</u>	<u>Ter afronding van de haalbaarheidsfase zullen gemeenten en provincie bestuurlijk met elkaar in overleg gaan over onder andere de herijkte raming en de financiële haalbaarheid van het project. Bestuurlijke besluitvorming over de realisatiekosten volgt in 2023/2024.</u>
	Q1	Oplevering herijkte raming.
2022	Q3	Vernieuwd projectplan opgeleverd. Planvormingsfase duurt langer dan voorgenomen.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR6 (bijgesteld)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering Derden				
Uitgaven planning				Uitvoering Derden				
Realisatie								
		Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering	Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	3,500
Roermond	n.t.b.
Leudal	3,600
Overig	n.t.b.
Totaal	10,5

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van de doorstroming en de leefbaarheid. Belangrijk voor de recreatieve ontsluiting van de Maasplassen Roermond.

Aanpak

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad Noorderplas van 600 meter lengte en 3,5 m breed. Verzoek tot uitstel is ingediend door gemeente Roermond. De looptijd is twee jaar langer dan oorspronkelijk gepland. Het project wordt in 2022 voorbereid en begin 2023 zal gestart worden met de uitvoering. De gemeente heeft uw college verzocht om de looptijd van het project te verlengen met twee jaar d.w.z. tot en met 31 december 2023.

■ Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Roermond
- Partner**
Provincie Limburg (subsidieverlener)
- Belanghebbende**
-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

■ Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

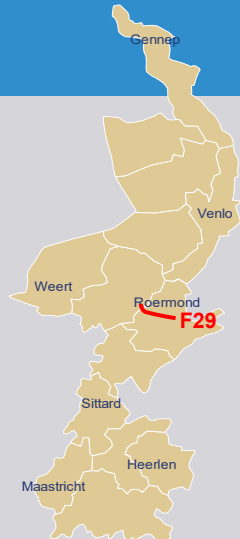
■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Realisatie en oplevering
2022	Q4 Definitief ontwerp Uitsluitel verzoek tot termijnverlenging en bijstelling planning
2021	Q4 Gemeente Roermond heeft termijnverlenging aangevraagd
2020	Subsidie verleend (28 april 2020) PS besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 0,07 mln. Gereserveerd (G-19-059, 14 februari 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR5 (bijgesteld)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Dekking	Totaal
Provincie	0,070
Gemeente	0,100
Totaal	0,170

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van het (grensoverschrijdende) woon- werkverkeer via fiets en openbaar vervoer (ketenmobiliteit).

Aanpak

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een utilitaire doorfietsroute van 3 km lang tussen station Roermond en bedrijventerrein Roerstreek aan de N570 met Euregionale kansen. Dit project maakt deel uit van de Hoogwaardige Fietsverbinding Midden-Limburg (F66).



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Roermond
- Partner**
Provincie Limburg (subsidieverlener)
- Belanghebbende**
Gemeente Roerdalen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

■ Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

■ Provincie niet risicodragend

■ Scope Raakvlakken: [F66](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2025	Aanvang werkzaamheden
2023	Start Planvorming
2022 Q4	De gemeente heeft groen licht gekregen van het ministerie om verder te gaan met het project. De haalbaarheidsfase is met een jaar verlengd omdat de gemeente nog wacht op een brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Buitenlandse Zaken en van de Vlaamse overheid waarin bevestigd wordt dat het tracé gevestigd mag worden op of naast het spoor van de IJzeren Rijn. Pas daarna kan van start worden gegaan met de Planvorming. De planning is door deze vertraging bijgesteld. De gemeente en provincie hebben reeds proceskosten gereserveerd voor de Planvorming.
2021	Uitwerking van haalbaarheidsfase
2020	PS besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 2 mln. gereserveerd (G-19-059, 14 februari 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR5 (bijgesteld)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning					Uitvoering derden			
Uitgaven planning					Uitvoering derden			
Realisatie								
		Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer		

Dekking	Totaal
Provincie	2,000
Gemeente	2,000
Totaal	4,000

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

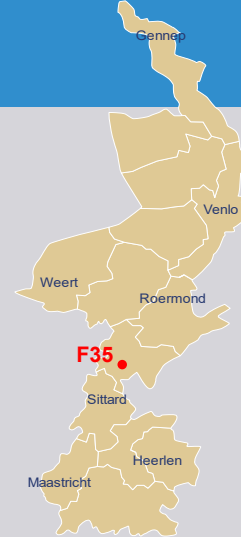
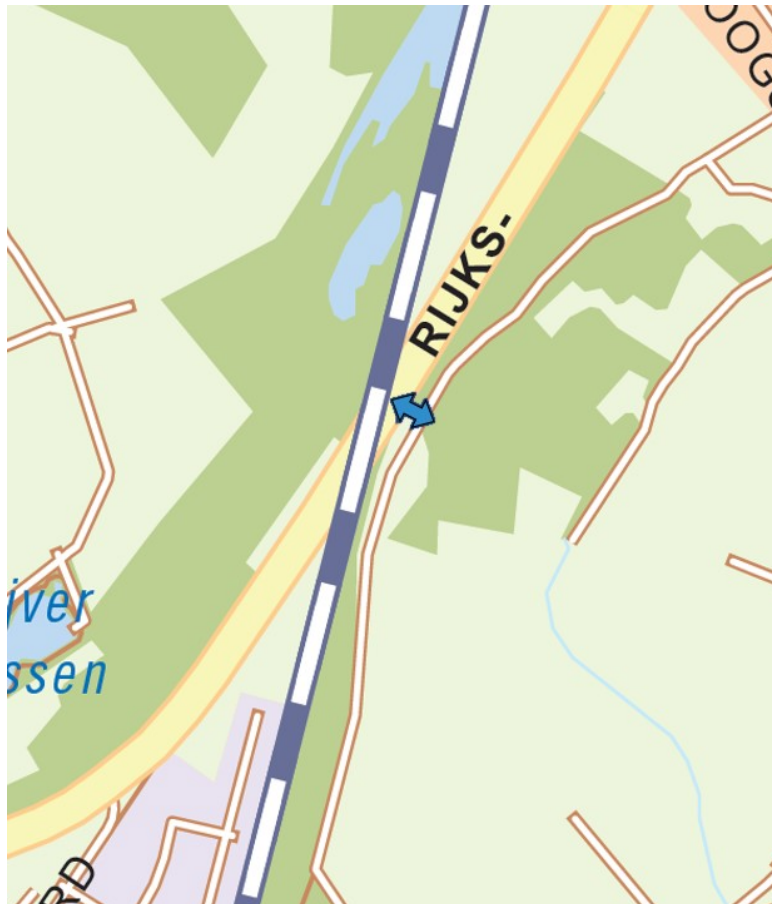
Beoogd resultaat

Het verbeteren van de veiligheid van een oversteek van de doorfietsroute [Roermond – Sittard](#) over de Provinciale weg. Route gaat hier van 2- naar 1-zijdig fietspad.

Aanpak

Het realiseren van een gefaseerde fietsoversteek. In het onderzoek naar het voorkeursalternatief is tevens het combineren van de verkeersveilige oversteek met [de vanuit spoorwegovergang veiligheid](#) wenselijke ongelijkvloerse kruising van de N276 met het spoor in beschouwing genomen. Daar het mogelijk realiseren van een ongelijkvloerse kruising niet binnen 15 jaar zal plaatsvinden dient de verkeersveilige oversteek separaat te worden gerealiseerd. De N276 tussen hmp. 25.5 en 28.0 dient voor 2024 constructief te worden onderhouden. De realisatie van de verkeersveilige fietsoversteek wordt gecombineerd met het constructieve onderhoud.

■ Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Echt-Susteren

Belanghebbende

Prorail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Financieel risico door tekort budget binnen onderhouds-middelen [Vanuit programma fiets zijn de middelen toegevoegd, hierdoor is het risico opgeheven](#)
- i.h.k.v. veiligheid dient bestaand fietspad te worden verbreed naar een in twee richtingen bereiden fietspad.
- Voor de bijdrage vanuit de gemeente dient een bestuurlijke vastlegging plaats te vinden.

Grootste tijd risico's

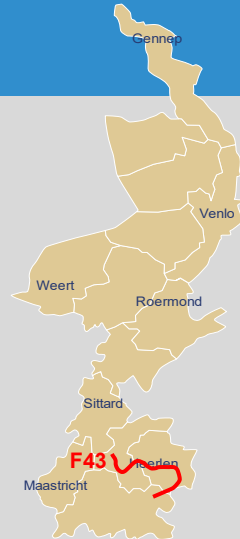
[Het realiseren van de oversteek wordt gecombineerd met het constructief onderhoud. Door aanpassing van de onderhoudsplanning is de realisatie van de veilige oversteek verplaatst naar 2024](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q4	Uitvoering gereed
2023	Q1	Besluitvorming inzake aanvullende financiering
2022	Q1-Q4	Uitwerking planvorming
2021	Q4	Opstellen variantenstudie met voorkeursvariant
		Benodigde middelen worden in de haalbaarheidsfase vastgesteld.
2021	Q1	Bespreking bijdrage van Gemeente
2020		PS besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 0,4 mln. gereserveerd. (G-19-059, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR6 (bijgesteld)							
Fasering VGR7 (actueel)							
Inkomsten planning							
Uitgaven planning							
Realisatie							
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	1,150
Gemeente	0,120
Totaal	1,270

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het realiseren van een langzaam verkeer verbinding in de regio Parkstad tussen Schinnen en Simpelveld, via de gemeenten Heerlen, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade.

Oplossing

Aanleg van een ruim 34 km. lange langzaam verkeersverbinding omzoomd door botanische bermen. In het tracé liggen drie ongelijkvloerse kruisingen. Deeltracés worden gefaseerd in zogenaamde werkvakken gerealiseerd doordat planvorming en uitvoering parallel lopen voor de werkvakken.

- Scope
- Oude scope

Raakvlakken: [B50](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Beekdaelen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade, Simpelveld, IBA, Parkstad

Belanghebbende

omwonenden, ZLSM

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

[Risicoreservering 0,364 mln](#)

Grootste financiële risico's

- Financieel gevolg t.g.v. wegvallen bouwrijtelling
- Exceptionele prijsstijgingen
- Onvoorziene wijzigingen in tracé en of ontwerp

Grootste tijd risico's

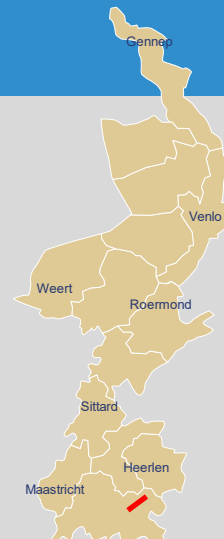
- Financieel gevolg t.g.v. wegvallen bouwrijtelling
- Bezwaren en/of lange bezwaarprocedures op de ruimtelijke procedures
- Minder draagvlak in omgeving

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Q1 Werkzaamheden geschorst in afwachting van WNB vergunning stikstof Addendum samenwerkingsovereenkomst getekend (ondertekening in april 2023)
2022	Q3: start realisatie eerste werkvakken Q2: ondertekening eerste uitvoeringsovereenkomst - 21 juni stuurgroep besluit dat de gemeenten aan de lat staan voor het financiële risico als gevolg van de bovengemiddelde prijsstijgingen - 24 april stuurgroep besluit over versoberingsmaatregelen waarmee financiële balans hersteld is - 24 april Gemeenten besluiten om hun deel van het indexeringstekort ook te dekken - 22 februari GS besluit om provinciaal deel van indexeringstekort te dekken uit de risicoreserves Bereikbaarheidsmiddelen
2021	Showcase Beekdaelen aangelegd (gereed mei 2021)
2020	Marktpartijen benaderd (december 2020), Nieuwe SOK opgesteld, vastgesteld en ondertekend met mogelijke versoberingen daarin opgenomen (mei 2020). Apart kredietbesluit provincie Limburg op basis van raming provincie 2019 (P50) (G-20-003, 14 februari 2020)
2019	SOK komt niet tot stand vanwege voorwaardelijkheid ontbreken financiën Provincie (mei 2019), Samenwerkingsovereenkomst (SOK) wordt ondertekend (maart 2019)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	25,715	5,700	5,000	7,100	7,015	0,900		
Realisatie	7,687	1,166	4,725	1,796				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	12,773
Beekdaelen	0,648
Heerlen	3,204
Brunssum	0,399
Landgraaf	2,313
Kerkrade	1,471
Simpelveld	0,507
IBA	3,400
Parkstad	1,000
Totaal	25,715

Bedragen in € mln



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van de verbinding waarbij zowel het reguliere verkeer, landbouwverkeer en fietsverkeer kan worden afgewikkeld zonder hinder van elkaar te ondervinden

Oplossing

- Meer dan 500 fietsers i.c.m. 2.100 MVT's per etmaal op Ruilverkavelingsweg
- Meer dan 250 fietsers i.c.m. 2.500 MVT's per etmaal op Daelsweg
- Duidelijk spitspatroon beide wegen
- Veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een vrijliggend fietspad biedt een utilitaire functie in de dagelijkse woonwerk/school rit als m.n. in de weekenden een recreatieve functie.



Scope

Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Voerendaal

Partner

Provincie Limburg (subsidieverlener),
Gemeente Heerlen,
Gemeente Gulpen-Wittem

Belanghebbende

Waterschap Limburg.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Nog niet bekend

Grootste tijd risico's

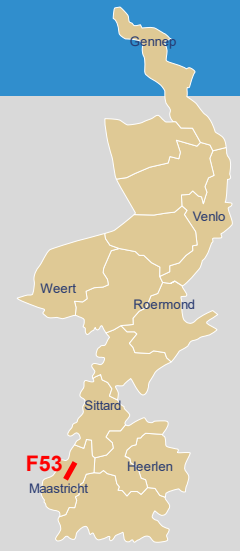
- Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	<u>Gehele tracé van Heerlen – Ubachsberg – Heerlen gerealiseerd en in gebruik genomen.</u> <u>De Provincie Limburg heeft op grond van cofinanciering de gevraagde aanvullende subsidietoekenning gehonoreerd.</u>
2022	December 2022 hebben gemeenten een brief aan Provincie Limburg verzonden met een verzoek om een aanvullende subsidietoekenning van 160.000 euro. Dit in verband met gestegen kosten.
2021	Einde 2021 <u>is</u> tracé Heerlen-Ubachsberg gerealiseerd Subsidieverlening en uitwerking van het plan
2020	Ondertekening realisatieovereenkomst (29 juni 2020) PS besluitvorming beleidskader Fiets voor dit project. Gereserveerd bedrag € 2,36 mln. (G-19-059, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	2,520
Gemeenten	3,841
Totaal	6,361

Bedragen in € mln



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

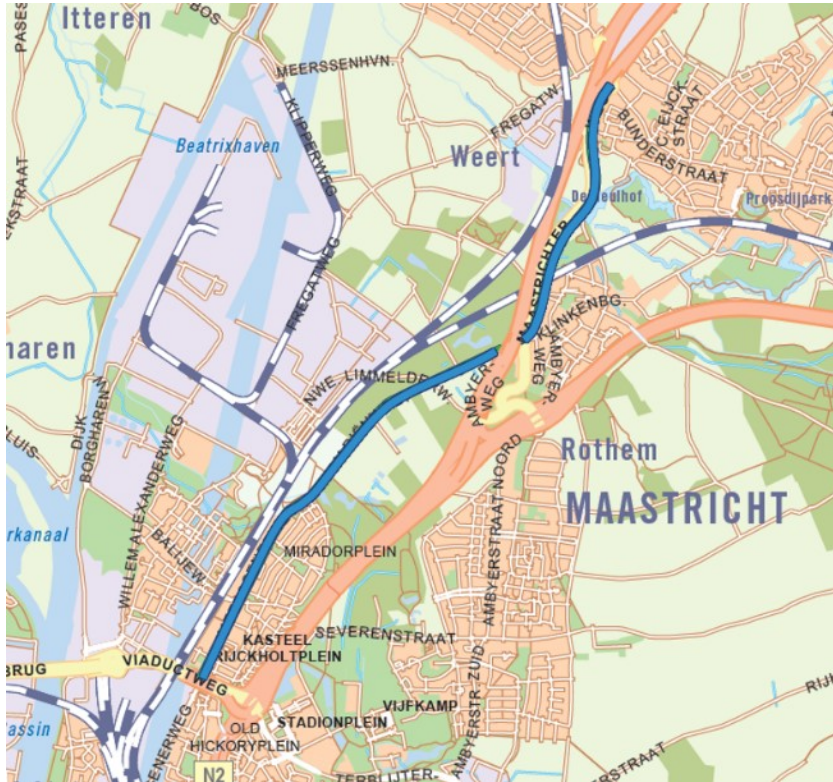
Beoogd resultaat

Utilitaire doorfietsroute van 4 km lang (traject Maastricht - Meerssen). Sluit aan op gerealiseerde traject Meerssen - Beek).

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan deze doorfietsroute. Het gekozen tracé loopt vanaf de Noorderbrug via de Meerssenerweg en Maastrichterweg naar de rotonde bij de afslag van de A2 in Meerssen. Hier is ook de aansluiting op de gerealiseerde doorfietsroute Meerssen - Beek.

■ Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Maastricht
- Partner**
Provincie Limburg (Subsidieverlener)
- Belanghebbende gemeente**
gemeente Meerssen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

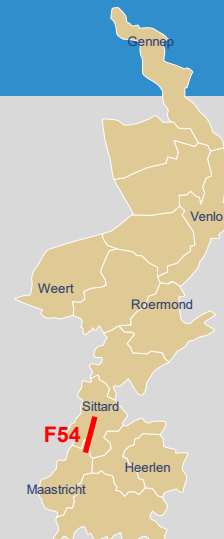
- Risicoreservering
 - Provincie niet risicodragend
- Grootste financiële risico's**
 - Provincie niet risicodragend
- Grootste tijd risico's**
 - Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q4	Oplevering Deeltracé Maastricht binnen de bebouwde kom (door het uitvallen van de projectleider en door een onvoorziene keermuur) <u>Q2</u> <i>Door de ontstane mogelijkheid van het combineren van werkzaamheden (realiseren van een warmtenet langs/door de locatie) is de planning aangepast en gegronnd verklaard op verzoek van gemeente.</i>
2022	Q4	Oplevering Deeltracés Meerssen en Maastricht buiten de bebouwde kom Start uitvoering
2021		Subsidie verleend (23 juni 2021) PS besluit beleidskader fiets. Voor dit project is € 2,045 mln. als subsidie verleend.
2020	Q4	Ondertekening bestuursovereenkomst met financiële dekking gemeente Maastricht (December 2020). PS besluit Beleidskader Fiets. Dekking provincie wordt verhoogd tot € 2,045 mln. (G-19-059, 14 februari 2020)
2018		Rijksgeld toegezegd in MIRT november 2018 voor € 1.534.828 (exclusief BTW). Aanvraag rijkssubsidie voor doorfietsroutes. Dekking provincie wordt verhoogd tot € 1,2 mln. (GS 18 september 2018)
2017		Ondertekening samenwerkingsovereenkomst fase 1a. (11 mei 2017)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR5 (bijgesteld)			■	■				
Fasering VGR7 (actueel)			■	■				
Inkomsten planning					■	■		
Uitgaven planning					■	■		
Realisatie	-	-						
			Planvorming	Uitvoering	Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	2,045
Maastricht	2,355
Totaal	4,400

Bedragen in € mln



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Doorfietsroute van 3 km lang (traject Beek - Elsloo – Campus Chemelot). Sluit aan op gerealiseerde traject Meerssen-Beek.

Aanpak

Gemeente Stein heeft een doorfietsroute gerealiseerd vanaf aansluiting Mauritsweg, langs Heidekampweg en Nieuwe Postbaan tot aan campus Chemelot. Deze kosten (€ 800.000,-) zijn reeds gedekt door gemeente Stein. Het betreft een vrijliggend fietspad van 4,5 m breed. Aansluitend zal deze doorfietsroute doorgetrokken worden naar station Beek-Elsloo Tracé op grondgebied gemeente Beek is nog niet bekend. Er wordt een financiële bijdrage geleverd aan gemeente Stein voor het doortrekken van de doorfietsroute naar het station [en er wordt een financiële bijdrage geleverd aan de gemeente Beek ter cofinanciering van de inhuur van een projectleider voor de planvormingsfase.](#)



- Scope
- Gereed

Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Beek
Gemeente Stein

Partner

Provincie Limburg (subsidieverlener),
gemeente Stein

Belanghebbende

Campus Chemelot

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

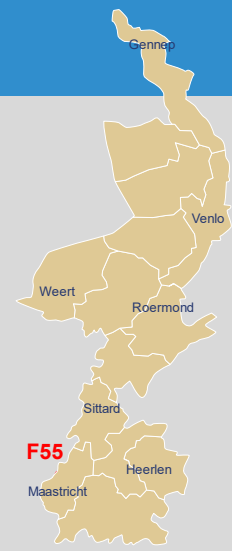
Risicoreservering
Provincie niet risicodragend
Grootste financiële risico's
■ Provincie niet risicodragend
Grootste tijd risico's
■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2024	Start uitvoering <u>gemeente Stein</u>
2023	Q1 Subsidiebeschikking aan gemeente Stein voor de realisatie van de fietsverbinding. Daarnaast bijdrage aan de gemeente Beek voor de uitwerking van de planvormingsfase.
2022	Q4 Subsidie aanvraag door gemeente Stein ingediend.
	Q1 Gemeente Stein en Beek volgen beiden vanaf dit moment een ander pad. Dit leidt tot vertraging. De gemeente Stein gaat zelfstandig van start met de planvormingsfase. Het (nieuwe) college van de gemeente Beek heeft deze fietsverbinding benoemd tot een van de speerpunten van de huidige coalitieperiode. Besluitvorming door gemeente Beek en Stein over financiële bijdrage Start uitwerking voorkeursalternatief
2021	Q1 Oplevering variantenstudie
	Q1 Door gebrek aan capaciteit bij de gemeente Beek trekt de provincie de initiatief- en haalbaarheidsfase
2020	PS besluit beleidskader Fiets. Project doorfietsroute Maastricht – Sittard reservering van € 4,45 mln., waarvan 2,045 voor tracé Maastricht - Meerssen. Resteert € 2,405 voor tracé Beek - Stein - campus Chemelot. (G-19-059, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR5 (bijgesteld)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	2,412
Beek	2,950
Stein	
Totaal	5,355

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

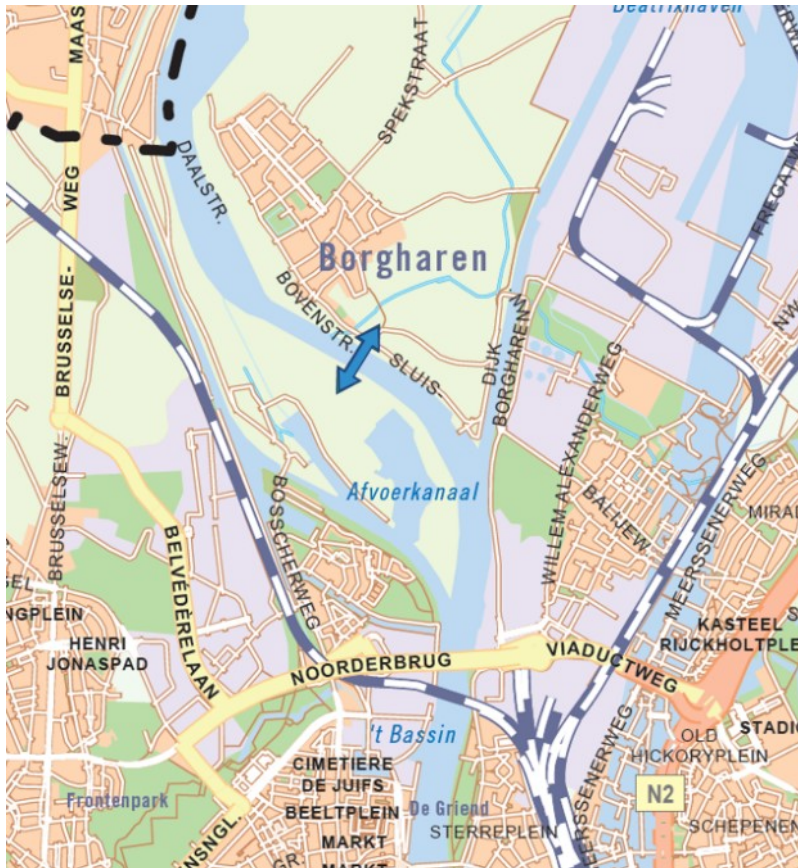
Beoogd resultaat

Het oplossen van de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk tussen het centrum van de stad en het dorp Borgharen en op recreatief gebied de verbinding tussen de fietsnetwerken van het Heuvelland en van het rivierpark Maasvallei.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan een fietsbrug. Er is een fietsbrug over de grensmaas ontwikkeld tussen Borgharen en Bosscherveld (gemeente Maastricht).

Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Maastricht
- Partner**
Provincie Limburg (subsidieverlener)
- Belanghebbende**
Rijkswaterstaat
Zuid Nederland

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

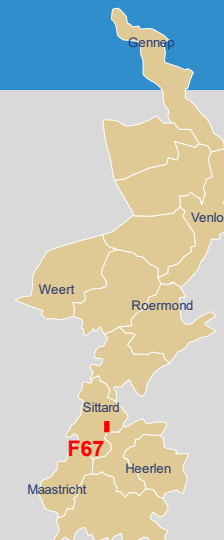
- Risicoreservering
Provincie niet risicodragend
- Grootste financiële risico's**
■ Provincie niet risicodragend
- Grootste tijd risico's**
■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Q2 € 750.000,- extra subsidie door GS toegekend vanwege kostenstijgingen. <i>Uitvoeringstermijn uitgesteld naar 2025. Nieuwe brug kostentechnisch goedkoper dan inzet van een tweedehandsbrug. Nieuw ontwerp nodig en daarom vertraging.</i> Aanleg tijdens laagwaterperiode 2023 zal uitgesteld moeten worden naar 2024. Besluitvorming inzake nieuw verzoek voor financieringstekort Q1 2023.
2022	Geplande aanleg (2021) met drie jaar vertraagd wegens uitwerking van aanvullende technische eisen van Rijkswaterstaat
2021	Engineering en vergunningaanvraag
2020	Uitwerking van het plan Subsidieverlening (mei 2020) PS besluit beleidskader Fiets. Voor de fietsbrug Borgharen wordt de reservering opgehoogd van € 0,5 mln. naar € 0,9 mln. (G-19-059, 14 februari 2020)
2016	Aanvraag subsidie. De fietsverbinding was in 2016 voorzien als fietspad over de stuw bij Borgharen. Door technische en financiële knelpunten was echter dit niet haalbaar.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR6 (bijgesteld)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	1,65
Maastricht	2,15
Totaal	3,8

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

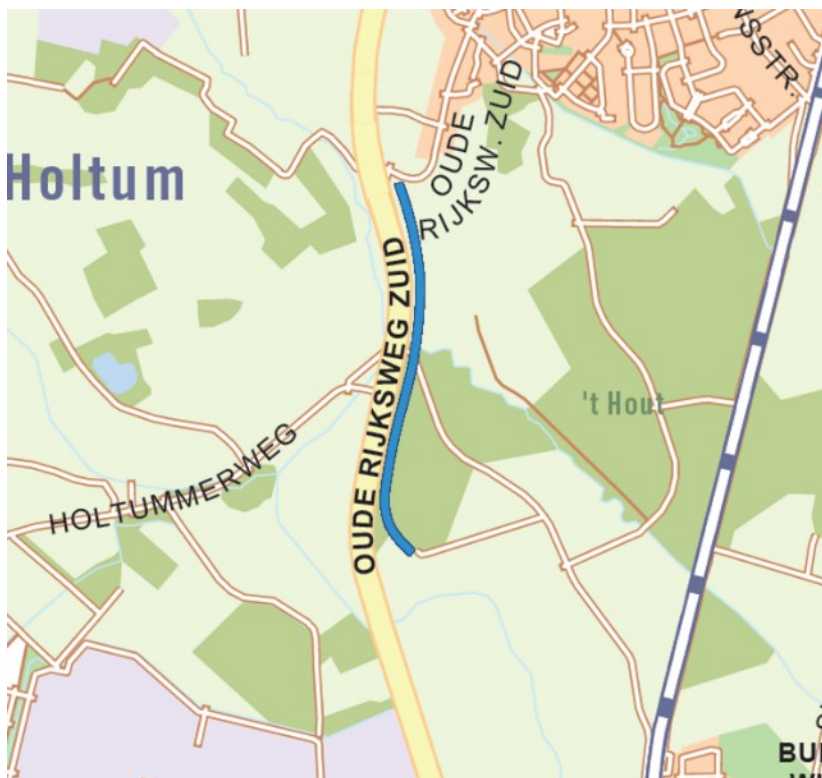
Bij de uitbreiding van VDL Nedcar moet de provinciale weg N276 ter hoogte van VDL Nedcar omgelegd worden. Voor fietsers wordt een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd aan de oostzijde langs de gehele N276 van Susteren tot Nieuwstadt. De aansluiting Katsbek-Susteren moet in elk geval gelijktijdig met de Randweg gerealiseerd worden.

Aanpak

Het doel/resultaat van dit project is het realiseren van de omleiding van de N276 en de aanleg van een nieuw dubbelzijdig fietspad aan de oostzijde van de N276. De gemeente Echt-Susteren levert een financiële bijdrage van 50% van de kosten. Door de uitbreiding van VDL Nedcar dient een gedeelte van de N276 te worden verlegd. Dit heeft consequenties voor de fietsinfrastructuur langs de N276 en de fietsoversteken ter hoogte van de Holtummerweg, die bestuurlijk in het afsprakenkader met de gemeente Echt-Susteren (in het kader van de ontwikkelingen van VDL Nedcar) zijn vastgesteld. De additionele kosten van de scopewijziging zijn in kaart gebracht worden en Provinciale Staten zijn middels de mededeling portefeuillehouder met kenmerk DOC-00414531 d.d. 7/2/2023 geïnformeerd.

Scope

Raakvlakken: [W37](#), [W33](#) (omleiding), SPV2030



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
Gemeente Echt-Susteren
- Belanghebbende**
Nedcar

Stand van zaken

- [Scope](#)
- Tijd
- [Financiën](#)

Risico omschrijving

Risicoreservering Zie W37

Grootste financiële risico's

- Aanpassingen a.g.v. ligging nabij drinkwaterwingebied
- Aanpassingen brug over de Vloedgraaf

Grootste tijd risico's

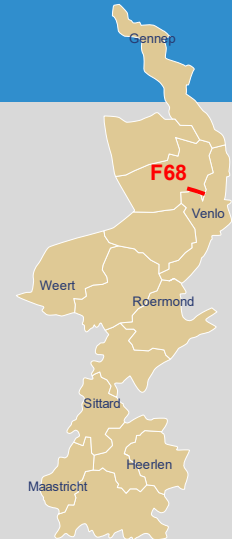
- Uitloop a.g.v. koppeling met GOW VDL Nedcar
- Afstemming uitvoering op project veilige fietsomgeving. Fietsoversteken Holtummerweg en Rijksweg Zuid.

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2024-2025	Realisatie
2023	Q1 Besluitvorming inzake de scopewijziging en kostenoverschrijding
2021-2023	Planvorming
2020	Bijdrage gemeente afhankelijk ontwikkeling W37 VDL Nedcar. Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg (15 december 2020), waaronder dit project.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning			Zie W37 VDL Nedcar					
Uitgaven planning			Zie W37 VDL Nedcar					
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	0,450
Echt-Susteren	0,450
Totaal	0,900
	1,150

Bedragen in € mln.
Begroting: Zie [W37](#) VDL Nedcar



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Een veiligere, snellere en aantrekkelijkere route voor de fietsers tussen America en Deurne (Noord-Brabant), als onderdeel van de Greenport Bikeway Deurne-America, Sevenum-Venlo-Krefeld. De route volgt de spoorlijn Hegelsom-Deurne. Met de realisatie van dit project wordt een vrijliggend fietspad gerealiseerd met een breedte van 3,5 meter en een lengte van 9,45 kilometer.

Aanpak

Deze ambitie bevindt zich in de pre-initiatieffase. De gemeente Horst aan de Maas is in samenwerking met Trendsportal en provincie Limburg bezig om het vervolgproces door te zetten. De Provincie heeft de voorbereidingskosten beschikbaar en faciliteert waar nodig om het proces in goede banen te leiden. Voor meer info zie: (GS DOC-00290790). Op basis van de resultaten kan dit initiatief in de volgende coalitieperiode nader uitgewerkt worden. Het beoogde tracé is een verdere doortrekking van het gerealiseerde tracé tussen Venlo en Sevenum en het tracé tussen Sevenum en America (realisatie 2022). Na afstemming blijkt momenteel geen draagvlak te zijn bij gemeente Deurne om gezamenlijk deze fietsroute te ontwikkelen. Gemeente Horst aan de Maas zal zich daarom beraden of dit project voortgezet wordt. Als het project niet voortgezet wordt, zullen de subsidiemiddelen (voorbereidingskosten € 124.000,-) teruggevorderd worden.



■ Scope

Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Horst aan de Maas.
- Partner**
Provincie Limburg (Rol: subsidieverlener)
- Belanghebbende**
Prorail, provincie Noord-Brabant en gemeente Deurne.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

- Risicoreservering
Provincie niet risicodragend
- Grootste financiële risico's**
■ Provincie niet risicodragend
- Grootste tijd risico's**
■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q4	<u>Besluitvorming over voortzetten project</u> Doorlopen initiatieffase
2022		Go / No go initiatief en financiën door gemeente Horst aan de Maas
2021	Q4	Ambtelijk verzoek tot levering plan van aanpak door gemeente Horst aan de Maas
15-12-2020		Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget (door gemeente geschat op 2,079 mln.) voor projecten in Noord- en Midden Limburg, waaronder dit project.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR5 (bijgesteld)			■					
Fasering VGR7 (actueel)				■	■	■		
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	0,150
Horst aan de Maas	-
Totaal	0,124

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

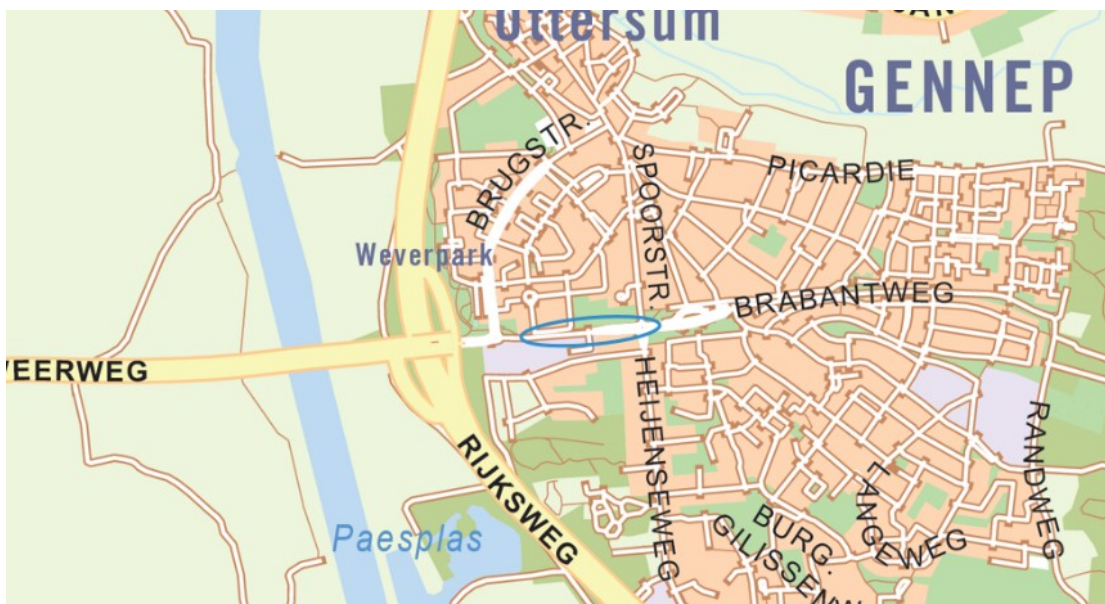
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het Spoorwegje in de gemeente Gennepe is de ontbrekende schakel van de hoogwaardige bovenregionale fietsverbinding Boxmeer-Oeffelt-Gennepe in de kern Gennepe. Dit is de belangrijke oost-westverbinding waarbij via de brug bij Oeffelt de Maas gekruist wordt. Dagelijks maken circa 2000 fietsers gebruik van deze fietsroute. Het Spoorwegje ligt binnen de bebouwde kom van Gennepe in het verlengde van de brug bij Oeffelt en de fietstunnel onder de rotonde..

Aanpak

Het project bevindt zich in de planvormingsfase, waarin gestart is met de realisatie voorbereidingen en overleg met de omgeving. Het haalbaarheidsonderzoek is afgerond en in de begroting is een budget voor uitvoering opgenomen voor 2022. Realisatie is voorzien voor 2022. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Scope

Raakvlak: N.v.t.

Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Gennepe

Partner

Provincie Limburg
(Rol: subsidieverlener)

Belanghebbende

Omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

■ Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

■ Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2024	<u>Subsidie vaststelling</u>
2023	<u>Q4</u> Realisatie
2022	Subsidie beschikt, door capaciteitsproblemen is de uitvoering een jaar vertraagd.
2021	Planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg waaronder dit project

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR2 (oorspronkelijk)			■	■				
Fasering VGR7 (actueel)			■	■	■			
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	-	-						

Dekking	Totaal
Provincie	0,150
Gennepe	0,150
Totaal	0,300

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

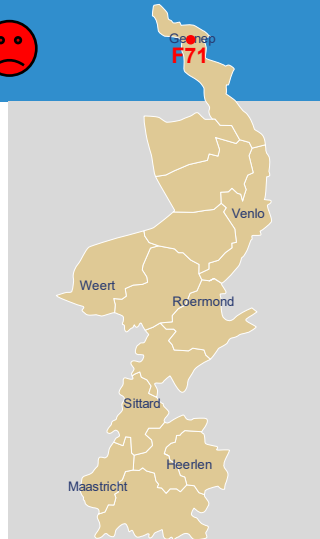
Verbreding van het fietspad op de brug over de Maas tussen Oeffelt (Noord-Brabant) en Gennep. Het fietspad is te smal voor het aantal fietsers dat gebruik maakt van deze route (ongeveer 3.000 fietsers per dag). Er is sprake van een onveilige situatie en dit is een belangrijke route voor middelbare scholieren, woon-werk en recreatief fietsverkeer. Het fietspad over de brug maakt onderdeel uit van de Internationale Maasfietsroute.

Aanpak

Provincies Noord-Brabant en Limburg zijn beheerder van de weg de N264. De Maasbrug zelf is eigendom van Rijkswaterstaat. Deze stalen brug wordt inclusief demontabele delen en het wegdek door Rijkswaterstaat beheerd en onderhouden. De demontabele delen, zoals geleiderails of leuningconstructies, zijn onlosmakelijk verbonden met de brug en het brugdek, waarop het fietspad gesitueerd is en maken deel uit van de constructie. Dagelijkse (kleine) werkzaamheden zoals het vegen van de brug en gladheidsbestrijding zijn de verantwoordelijkheid van de provincies.

Beide provincies hebben proactief het initiatief genomen om een technische studie met betrekking tot de staat van de Maasbrug uit te laten voeren. Op hoofdlijnen zijn de resultaten positief en laat de studie zien, dat de staal- en betonconstructie (sterkte en stabiliteit) voldoende zijn om het fietspad te verbreden. Ondanks dat de uitgevoerde studie positief is, is een volledige technische herberekening noodzakelijk.

In Q1 en Q2 van 2022 is veel lobby gevoerd. De Tweede Kamer heeft schriftelijke vragen gesteld aan minister Harbers van IenW en actieve betrokkenheid verzocht. Minister Harbers heeft de provincies de vrijheid gegeven om dit project op eigen risico verder op te pakken. PS heeft hierover schriftelijke vragen gesteld en meer info is middels deze link terug te vinden: [Beantwoording Schriftelijke Vragen CDA \(GS DOC-00330702\)](#). In het najaars BO MIRT van 2022 is het Rijk nogmaals verzocht haar verantwoordelijkheid te nemen en het fietspad op de Maasbrug langs de provinciale weg N264 op te nemen in de rijksprogrammering. Voor meer informatie zie: [Mededeling portefeuillehouder inzake BO MIRT \(GS DOC-00364598\)](#). Doordat het ministerie van IenW geen nut en noodzaak ziet in het verbreden van het fietspad op de Maasbrug en geen actieve inhoudelijke en financiële bijdrage wil leveren, worden geen vervolgvactiteiten meer gepland en zullen de gereserveerde middelen elders worden gealloceerd.



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Noord-Brabant
- Partner**
Provincie Limburg, RWS (eigenaar van de brug)
- Belanghebbende**
Gemeenten Gennep en Land van Cuijk

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Onvoldoende dekking voor de scope.
- RWS/ministerie IenW niet risicodragend.

Grootste tijd risico's

- N.v.t.

Raakvlak: Koploperproject Maasverbreding Oeffelt, provincie Noord-Brabant

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q1	<u>Herverdeling gereserveerde financiële middelen</u>
2022	Q4	Vrijval van de gereserveerde financiële middelen
2022		Haalbaarheidsonderzoek (volledige herberekening) (nog niet van toepassing)
2021		Plan van aanpak en haalbaarheidsonderzoek De Planvorming voor dit project is inmiddels gestart. Medewerking en medefinanciering door RWS moet geregeld worden via MIRT agendering.
15-12-2020		Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Lb.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	20256	>2026
Fasering VGR 3 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR6 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie	-	-					RWS	n.t.b.
Initiatief			Planvorming	Uitvoering		Beheer		

Dekking	Totaal
Limburg	1,750
N-Brabant	1,750
Totaal	3,500

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

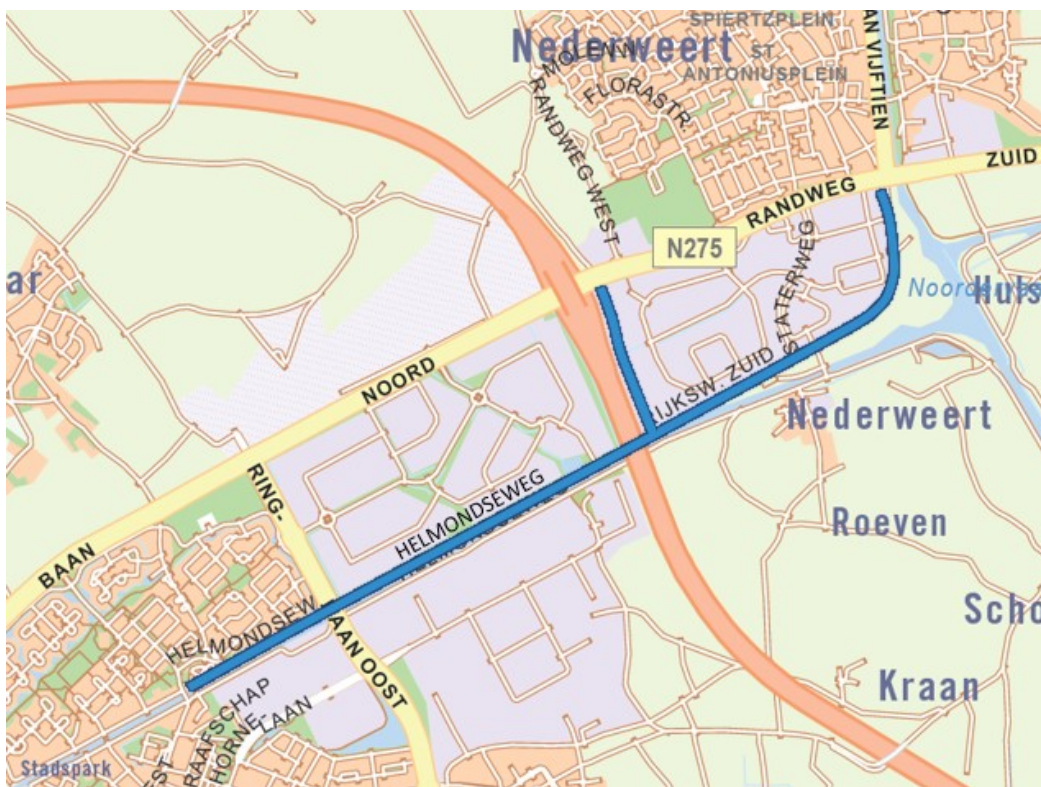
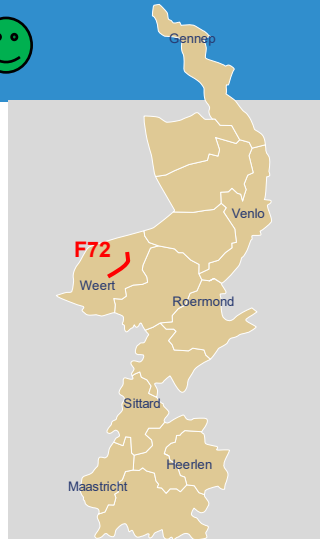
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Een veiligere, snellere en aantrekkelijker route voor de fietsers tussen Nederweert en Weert, als onderdeel van de hoogwaardige regionale fietsverbinding tussen Weert en Venlo. De route loopt langs het kanaal Zuid-Willemsvaart. Aanleg van een tweerichtingen fietspad van 4 meter breed met een lengte van 4,5 km uitgevoerd in rood asfalt, voorzien van verlichting. Aansluiting op kern Nederweert via een nieuw aan te leggen tunnel onder de N275 ter hoogte van de kanalenvierversprong en een brug over de N275 ter hoogte van Mc. Donalds.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een hoogwaardige bovenregionale fietsverbinding tussen Nederweert en Weert langs de Zuid-Willemsvaart. Het betreft een bijdrage van 50%, waarbij de cofinanciering door de gemeenten is opgenomen in de begroting voor 2021. Rijkswaterstaat wordt betrokken vanwege de tracéligging langs het kanaal. WML is al betrokken vanwege de aanleg van een nieuwe waterleiding van Ospel naar Weert, die gepland is op het tracé van de fietsroute. Hier kan werk met werk gemaakt worden. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeenten Weert en Nederweert
- Partner**
Provincie Limburg (Rol: subsidieverlener)
- Belanghebbende**
WML en RWS.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Geld

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie is risicodragend voor 50% met een maximum van 20% van het subsidiebedrag (493.500 euro) voor enkel de hogere aanbestedingsprijs. Geldt niet voor de aangetroffen bodemverontreiniging.

Grootste financiële risico's

Prijsverhoging a.g.v. hogere aanbestedingsprijs Oekraïne.

Grootste tijd risico's

- Provincie niet risicodragend

■ Scope Raakvlak: [W19](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Start realisatie
2022	Verlening subsidie, inclusief additionele middelen
2021	Q4 Start planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR2 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	2,961
Nederweert	0.882
Weert	1.815
Totaal	5,922

Bedragen in € mln.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers (maak van de nul een punt).

Aanpak

Wij bevorderen maatregelen gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid van onze provinciale wegen en fietspaden en stimuleren verkeersveilig gedrag in algemene zin.

Op het gebied van verkeersveiligheid heeft de Provincie twee rollen:

- Wegbeheerder van de provinciale wegen

De Provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het realiseren en in stand houden van een veilige inrichting van haar eigen wegennet [inclusief bijbehorende fietsvoorzieningen](#). Hierbij spreken we van beheerprojecten en wegenprojecten (zie het themablad [wegbeheer](#) en [weginfrastructuur](#)).

- Regisseur van de verkeersveiligheid in Limburg

De Provincie voert deze rol uit via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) waarvan het de voorzitter is. Het ROVL zet in op een actief en stimulerend regionaal verkeersveiligheidsbeleid, gericht op educatie en gedragsverandering, infrastructuur en afstemming van verkeershandhaving. De uitvoering ligt voor een groot gedeelte bij de partners van de Provincie waarbij het ROVL de samenwerking regisseert en stimuleert en de uitvoering coördineert, ondersteunt en faciliteert.

Van Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) tot Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg

In navolging van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) staan wij nu voor de uitdaging om tot een gezamenlijk periodiek Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Limburg te komen waarbij onder andere ingezet wordt op een risico gestuurde aanpak. Deze is gericht op het proactief treffen van maatregelen om zo te voorkomen dat er ongevallen plaatsvinden. Dit naast de tot nog toe gangbare curatieve aanpak op basis van ongevallengegevens. Deze aanpak is landelijk nog in ontwikkeling, evenals de bijbehorende veiligheidsprestatie-indicatoren. Deze indicatoren maken het mogelijk om belangrijke verkeersveiligheidsrisico's terug te dringen.

De risicoanalyses zijn met de beschikbare gegevens voor alle wegbeheerders uitgevoerd. Daarbij zijn alle gemeenten ambtelijk actief betrokken en in de gelegenheid gesteld om aanvullende data in te brengen of aanwezige data aan te passen en lokale kennis en kunde in te brengen en te reflecteren op de concept uitkomsten.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) beschrijft negen beleidsthema's welke structuur geven aan de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's. Deze beleidsthema's zijn: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer, verkeersovertreders. Al deze thema's zijn onderdeel van elk verkeerssysteem. Het verschilt echter per wegbeheerder/RMO welke thema's prioriteit hebben en daarmee zorgen voor een hoger risico op verkeersongevallen. Daarom vraagt het SPV dat elke wegbeheerder aandacht besteedt aan alle risicothema's, maar ook een risicoanalyse uitvoert om te bepalen welke thema's voor een verhoogd risico zorgen en waarop dus éxtra inzet nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren (de prioritairere risicothema's). Voor alle wegbeheerders in de provincie Limburg is deze risicoanalyse uitgevoerd en zijn de prioritairere thema's inzichtelijk gemaakt. Met dit inzicht kan ook gekeken worden naar de prioritairere thema's op regionaal- (RMO) en Limburg niveau. Immers: thema's die bij een enkele gemeente prioriteit hebben zijn meer lokaal, maar thema's die bij meerdere gemeenten terugkomen zorgen samen voor een regionaal (RMO) en/of provinciaal risico. Dit zal verder uitgewerkt worden en naar alle waarschijnlijkheid zichtbaar worden in de uitvoeringsprogramma's/maatregelen pakketten van de gemeenten, RMO's en Limburg. De maatregelen hebben onder andere betrekking op (een mix van) gedragsbeïnvloeding, educatie, infrastructurele maatregelen en handhaving.

In de Q1/Q2 [is](#) het "Strategisch Plan verkeersveiligheid Limburg, Limburgse SPV-aanpak 2023-2026" [vastgesteld in het RMO Zuid-Limburg en Midden-Limburg. In Noord-Limburg hebben de bestuurders het SPV-rapport ter kennisgeving aangenomen](#). Daarin worden bovengenoemde zaken vastgesteld waarbij op Limburg niveau de uitkomsten van de risicoanalyses benoemd worden per thema en doelstellingen per thema geformuleerd worden. Hierin wordt ook het Limburgs uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid op hoofdlijnen weergegeven met een uitgewerkte governance [en hebben de gemeenten de uitdaging opgepakt om dit jaar een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid op te stellen](#). Tijdens het bestuurlijke kernteam ROVL is op 15 december 2022 de aangepaste samenwerking (governance) Verkeersveiligheid Limburg vastgesteld vooruitlopend op bovenstaand. Hiermee verwachten wij een betere afstemming met partners te kunnen realiseren over de gecombineerde aanpak van verkeersveiligheid op het gebied van gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructuur.

Educatie en gedragsverandering inclusief Integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs

Op 7 juli 2020 en 27 oktober 2020 heeft GS de integrale aanpak voor verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs vastgesteld. Alle gemeenten hebben inmiddels ook ingestemd met het ondertekenen van samenwerkingsovereenkomsten waarbij alle gemeenten ook middelen beschikbaar stellen voor deze aanpak. Vanaf schooljaar 2021/2022 is gestart met een vernieuwde verkeerseducatie aanpak: Verkeersactieve scholen. Verdere duiding hiervan is gegeven in de "Mededeling pfh inzake doorontwikkeling verkeerseducatie: Verkeersactieve school en beëindigen Traffic Informers (GS DOC-00181191)" verzonden op 28-9-2021. Op www.rovl.nl/educatie/verkeersactieve-school is nadere informatie te vinden over de verkeersactieve school en het exacte aanbod voor de scholen.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeenten, RMO's

Belanghebbende

Rijkswaterstaat, onderwijsveld, CBR, [OM](#), Fietzersbond, VVN, ANWB, SWOV, Politie, Openbaar Ministerie KBO Limburg, Huis voor de Sport, BOVAG, Arriva, TLN, LWV, adviesbureaus

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Wegvallen van financiering voor de verkeerseducatie vanuit regio's en Provincie Limburg [vanaf schooljaar 2025-2026](#)
- Het beschikbaar Provinciaal verkeersveiligheidsbudget onvoldoende is om aan de gedragsbeïnvloedingsvraag vanuit de verschillende doelgroepen te voldoen.

Grootste tijd risico's

- Vertraging in het opstellen van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg omdat daarbij met vele partners afstemming moet gebeuren.

In de mededeling portefeuillehouder van 17-11-2022 (DOC-00356702) hebben wij de resultaten van de Verkeersactieve school gedeeld van het eerste uitvoeringsjaar zijnde schooljaar 2021-2022. [In het najaar 2023 worden de resultaten van het tweede uitvoeringsjaar zijnde schooljaar 2022-2023 gedeeld.](#)

Op peildatum [30-06-2023](#) zijn:

- 335 scholen voor (speciaal) basisonderwijs (91%) verkeersactieve school
- [69](#) scholen voor (speciaal) voortgezet onderwijs ([84%](#)) verkeersactieve school

Naast educatie voor schoolgaande jeugd wordt ook ingezet op verdere educatie/gedragsbeïnvloeding van bijvoorbeeld jongeren, senioren en werknemers. Een onderdeel hierbij is het uitvoeren van de (landelijke) campagnekalender. [Het ROVL heeft op 16 mei 2023 via de "Mededeling pfh inzake Toezending activiteitenoverzicht ROVL 2022 brief gedeputeerde Van Toorenburg \(GS DOC-00481291\)" de Staten nadere informatie toegezonden. Het betreffende overzicht is ook op de website van het ROVL te raadplegen \(<https://www.rovl.nl/kennis-cijfers/publicaties>\).](#)

Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023

Van 1 januari 2022 tot en met 1 oktober 2022 [hebben](#) gemeenten, provincies en waterschappen een aanvraag [ingediend](#) voor de tweede tranche. Een aanvraag [kon](#) worden ingediend voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. In de regeling is opgenomen welke maatregelen dit zijn. Om een aanvraag te kunnen doen moet de aanvrager beschikken over een risicoanalyse. Deze analyses zijn voor en met alle wegbeheerders in Limburg uitgevoerd. In de regeling is bepaald welk bedrag voor de aanvrager ten hoogste beschikbaar is. Dit is op basis van het aantal kilometer wegen in beheer van een gemeente, provincie of waterschap. [Voor de Provincie Limburg als wegbeheerder hebben wij op 15 december 2022 een bedrag van € 354.793,39 \(excl. BTW\) ontvangen. Wij verwachten voorjaar 2024 een nieuwe \(derde\) tranche met een mogelijkheid om aanvragen in te dienen.](#)

Limburgse Staat van de Verkeersveiligheid 2023 (SWOV)

[Op 28-3-2023 heeft GS middels informerend stuk Toezending rapport Limburgse Staat van de Verkeersveiligheid 2023 \(SWOV\) \(GS DOC-00447441\) PS geïnformeerd over het betreffende Rapport van de SWOV. Opvallend daarin is dat de SWOV voor Limburg prognosticeert dat het aantal ernstige verkeersgewonden naar verwachting sterk stijgen met mogelijk een verdubbeling richting 2040. Deze stijging komt mede vanwege de sterke vergrijzing.](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q3-4	Uitvoeren van de verkeerseducatieprojecten door de Verkeersactieve scholen en gedragscampagnes ZomerBob, MONO en fietsverlichting Ontwikkelen doelgroepenaanpak verkeersveiligheid Opstellen uitvoeringsprogramma/maatregelen verkeersveiligheid
2023	Q2	Start uitvraag aan Verkeersactieve scholen om keuzes aan te geven in de menukaart schooljaar 2023-2024 Opstellen uitvoeringsprogramma/maatregelen verkeersveiligheid Limburg Vaststellen "Strategisch Plan Verkeersveiligheid Limburg, Limburgse SPV-aanpak 2023-2026" Uitvoeren van de verkeerseducatieprojecten door de Verkeersactieve scholen en de gedragscampagnes MONO en Snelheid Ontwikkelen doelgroepenaanpak verkeersveiligheid
2023	Q1	Opstellen uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Uitvoeren van de verkeerseducatieprojecten door de Verkeersactieve scholen en gedragscampagnes CarnivalsBob en MONO Ontwikkelen doelgroepenaanpak verkeersveiligheid
2023		Uitvoeren van het project Doortrappen: veilig fietsen tot je honderdste (zie voor nadere informatie thema 8.6 fiets). Uitvoering overige activiteiten ROVL, Monitoring en analyseren ongevallencijfers. Regisseren, coördineren en (laten) uitvoeren diverse (landelijke)gedragscampagnes

Planning / Realisatie	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dekking	Totaal	
Regulier V.V.	7,966	0,974	2,370	1,690	1,933	1,000	1,000	Provincie	7,966	Bedragen in € mln.
Realisatie	2,169	0,974	1,195					Derden	-	
								Totaal	7,966	

Planning
<p>Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg</p> <p>In Q3/Q4 van 2023 worden de maatregelpakketten/uitvoeringsprogramma opgesteld door de Limburgse gemeenten. Binnen de Provincie Limburg gaat dit onderdeel uitmaken van de nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2024-2027.</p> <p>Strategisch Plan verkeersveiligheid Limburg, Limburgse SPV-aanpak 2023-2026</p> <p>In Q3, wordt het Strategisch Plan verkeersveiligheid Limburg, Limburgse SPV-aanpak 2023-2026 met de bestuurlijke partners in de regio besproken en vastgesteld.</p> <p>Integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Uitvoeren van de verkeerseducatieprojecten door de Verkeersactieve scholen ▪ (Landelijke) gedragscampagnes verkeersveiligheid ▪ Uitvoeren van de verschillende (landelijke) gedragscampagnes ▪ Monitoring en analyseren ongevallencijfers ▪ Ontwikkelen doelgroepenaanpak verkeersveiligheid

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Het doel van het uitvoeringskader SVD is om in de periode 2021-2023 te komen tot een mix van slimme mobiliteitsmaatregelen die een bijdrage leveren aan bereikbaarheid, duurzaamheid en/of veiligheid binnen de mobiliteit in lijn met onze ambitie die is uitgesproken in het mobiliteitsplan.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner Provincie Noord-Brabant, I&W en RWS

Belanghebbende

Gemeenten, RMO's, Rijk, Uitvoeringsorganisaties, Serviceproviders, OV-bedrijven, Vervoerders, Veiligheidsregio's, Bedrijven Onderwijsinstellingen

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Complicaties bij innovaties

Grootste tijd risico's

- Langere trajecten voor verwerving draagvlak en maken van afspraken
- Complicaties bij innovaties

Aanpak / Oplossing

Met het provinciaal uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzaam 2020-2023 bouwen we verder aan een consistent beleid dat past in het in 2018 door Provinciale Staten vastgestelde Mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen". Hierin kiezen we voor integrale en multimodale oplossingen binnen een gebiedsgerichte aanpak. In dit op 25 augustus 2020 door GS vastgestelde uitvoeringskader wordt nadrukkelijk de verbinding gelegd met de Omgevingsvisie Limburg. Het uitvoeringskader geeft nadere invulling aan de daarin geformuleerde ambities en gemaakte keuzes. Het uitvoeringskader is het vervolg op het in 2014 vastgestelde Verkeers- en Vervoersmanagementplan 2014-2019.

De Provincie Limburg voert met dit uitvoeringskader de regie over de te ontplooiën initiatieven op het gebied van slimme, veilige en duurzame mobiliteit in Limburg en zal daar waar nodig, zinvol (afgewogen met het afwegingskader mobiliteitsopgaven en –ambities) een (financiële) bijdrage leveren aan initiatieven van derden.

Samenwerkingsverbanden

Als regisseur initieert de Provincie Limburg een aantal samenwerkingsverbanden of neemt daar actief aan deel. Op projectblad [S84 - SVD samenwerkingsverbanden](#) zijn deze beschreven.

Verkeers- en vervoersmanagement weginfrastructuur

Vanuit goed "wegbeheerderschap" voeren wegbeheerders bepaalde taken uit om de basis voor de weggebruiker op orde te houden. Niet alleen wordt ervoor gezorgd dat de weginfrastructuur technisch in orde is, maar ook dat het totale wegennetwerk goed presteert op onze (strategische) mobiliteitsdoelen: bereikbaar-, veilig-, leefbaar- en duurzaamheid. De Provincie Limburg vervult daarbij een regierol als het gaat om de inzet van verkeersmanagement (sturen van het wegverkeer over het beschikbare wegennet) zoals onder andere de uitrol en functioneel beheer van intelligente verkeersregelinstallaties slim plannen en bouwen, afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en incident management. Daarnaast zetten wegbeheerders vervoersmanagement (beïnvloeden van de verkeersvraag) in om de druk op het wegennetwerk en het milieu te verlagen. Het gaat hier onder andere om de werkgeversaanpak, bezoekersaanpak, reizigersaanpak en onderwijsaanpak.

Ketenmobiliteit

De mogelijkheid om op een snelle en gemakkelijke manier diverse vervoersmiddelen en -diensten te combineren, draagt niet alleen bij aan het reisgemak van de reizigers, maar levert ook een bijdrage aan bereikbaarheid en duurzaamheid. We bevorderen ketenmobiliteit door het ontsluiten, aanbieden en stimuleren van verschillende vervoersdiensten. Hierbij zetten we als Provincie Limburg in op Mobiliteitshubs (overstappunten zoals een Openbaar Vervoer Transferium, Park en Ride-locatie), deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS). Zie ook projectblad [O81 MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit](#) voor meer informatie over de aanpak van MaaS.

Logistiek

Het SVD uitvoeringskader ondersteunt het thema Logistiek (zie ook [themablad Logistiek](#) hoofdstuk [7.10](#)) door toepassing van slimme technieken, logistieke gedragsverandering en digitalisering. Het gaat hier enerzijds om het faciliteren van vlot, veilig en betrouwbaar goederenvervoer, anderzijds ook om het beperken van de negatieve effecten die het goederenvervoer met zich meebrengt.

Digitalisering

In projectblad: "[S85 Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata](#)" staat beschreven hoe we de digitaliseringsopgave aanpakken.

Innoveren en Ontwikkelen

De mobiliteitswereld verandert en nieuwe (digitale) innovaties komen snel op ons af. We zitten in de transitie naar een slim mobiliteitssysteem waar we de bestaande infrastructuur slimmer gaan gebruiken en we investeren in de ontwikkeling en opschaling van nieuwe mobiliteitsconcepten en structurele gedragsverandering. Onze ambitie is ervaring op te doen en klaar te zijn voor deze nieuwe ontwikkelingen door te experimenteren en aan de slag te gaan met bewezen nieuwe ontwikkelingen. Onze rol is daarbij vooral kennis opbouwen en kennis delen. Specifiek is de provincie betrokken bij:

- "[S86 Intelligente Verkeersregelinstallaties \(iVRi's\)](#)" Op het projectblad is nader uitgewerkt hoe we de mogelijkheden van intelligente verkeersregelinstallaties steeds meer willen gaan toepassen.
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Het ontwikkelen en aanbieden van laadinfrastructuur om te voorkomen dat er belemmeringen ontstaan ten aanzien van de groei van het elektrisch rijden.

Projectvoortgang / Mijlpalen

202₃ In het BO MIRT van 2022 (november 2022) zijn cofinancieringsafspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio voor o.a. vervoersmanagement (werkgeversaanpak, onderwijsaanpak) en ketenmobiliteit (uitrol deelmobiliteitshubs). Zie ook Mededeling portefeuillehouder inzake BO MIRT en BO goederenvervoercorridors, brief gedeputeerden van Gaans-Gijbels en Roefs van 14-11-2022 (GS DOC-00364598).

In het portefeuillehoudersoverleg van Trendsportal ([16 februari 2023](#)) en in het BRMO van Midden-Limburg ([23 juni 2023, schriftelijk](#)) en de stuurgroep van Zuid-Limburg Bereikbaar ([8 februari 2023](#)) zijn de uitvoeringsplannen- jaarplannen voor 2023 vastgesteld met daarin Slim, Veilig en Duurzaam projecten.

De editie van 2022 van Mobility Lab is [afgerond](#).

202₁ Uitvoeringskader Slim Veilig Duurzaam vastgesteld door GS d.d. 25 augustus 2020.

Planning / Realisatie	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Regulier SVD	29,005	3,194	16,160	1,453	1,453	1,153	0,953
Realisatie	2,079	3,194					

Dekking	Totaal
Provincie	29,005
Derden	0
Totaal	29,005

Bedragen in € mln.

Planning

Voor 2023 zien we met name de volgende activiteiten:

Een wezenlijk deel van de activiteiten bestaat uit de basis op orde krijgen en houden, met name op vlak van verkeersmanagement. In 2023 onderzoeken we een intensievere samenwerking met de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat.

Op basis van de gebiedsverkenningen en de hierin gesignaleerde knelpunten, ambities en doelen voor de regio's wordt samen met de uitvoeringsorganisaties Trendsportal, Roermond Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar ingezet op slimme, veilige en duurzame mobiliteitsmaatregelen.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Regionaal invulling geven aan de krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland.

Aanpak / Oplossing

Overeenstemmend met de in organisatievisie 2020 opgenomen missie om

“Strategische partnerships aan te gaan om eigen doelen te bereiken, vooral op innovatiegebied” wordt door het cluster Mobiliteit steeds meer samengewerkt met externe partijen. Dit doen we ook om integraal uitvoering te geven aan Slimme, Veilige en Duurzame mobiliteitsoplossingen. In dit projectfiche zijn de 4 samenwerkingen opgenomen en per samenwerking zijn een aantal projecten opgenomen die we gezamenlijk uitvoeren. De gezamenlijke mobiliteitsopgaven en –ambities van de regio’s en de Provincie Limburg worden gezamenlijk opgepakt in deze samenwerkingsverbanden.

Raakvlakken: Deze samenwerkingsverbanden/uitvoeringsorganisaties geven invulling aan het landelijke, provinciale en gemeentelijk beleidskader door middel van het uitvoeren van de verschillende aanpakken/benaderingen.

[De jaarplannen/uitvoeringsplannen voor 2023 met daarin de Slim, Veilig en Duurzaam projecten zijn vastgesteld. Dit is bij Trendsportal gebeurd in het portefeuillehoudersoverleg. Het uitvoeringplan van Midden-Limburg Bereikbaar in het BRMO Midden Limburg vastgesteld. Het jaarplan van Zuid-Limburg Bereikbaar is vastgesteld in de Stuurgroep ZLB en in het BRMO Zuid Limburg \(uitsluitende het collectieve programma\).](#)

In het derde kwartaal van 2023 zal er een onderzoek plaatsvinden hoe de uitvoeringsorganisaties op een effectieve en efficiënte manier kunnen samenwerken.

▪ [SmartwayZ.NL](#)

SmartwayZ.NL is hét innovatieve mobiliteitsprogramma in Zuid-Nederland. Doel is samen verbeteren van de bereikbaarheid en het stimuleren van innovatie in de Provincies Limburg en Noord-Brabant. De aanpak varieert van het ontwikkelen van slimme oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het verbeteren van vervoersknooppunten. Ieder halfjaar wordt op de site de voortgang gerapporteerd in de voortgangsrapportage SmartwayZ.nl. De laatste versie, periode [1 januari 2022- 1 juli 2022](#) is onder deze [link](#) te vinden.

▪ [Trendsportal](#)

Trendsportal is een initiatief van de acht gemeenten in Noord-Limburg. Samen met partners wordt gewerkt aan slimme mobiliteit voor morgen. In 2021 is gestart met de uitvoering van een aantal gezamenlijke projecten in samenwerking met de Provincie Limburg in het kader van de Investeringsagenda Noord-Limburg. Onderdeel hiervan zijn onder andere de werkgeversaanpak, logistieke aanpak, Corridor aanpak in de regio en Ouderen in het OV en MaaS. Ieder halfjaar wordt op de site van Trendsportal de voortgang gerapporteerd in de (half)jaarrapportage Trendsportal. De laatste versie, periode [1 jan 2022 – 31 december 2022](#) is onder deze [link](#) te vinden.

▪ [Midden Limburg Bereikbaar](#)

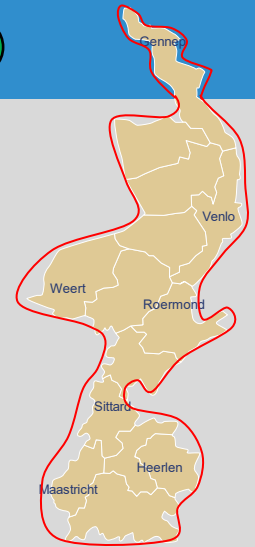
[In Midden-Limburg werken gemeenten, regio en het rijk samen aan het realiseren van hun beleidsambities. Vanuit verschillende programma’s werken deze overheden aan het stimuleren van slimme, veilige en duurzame mobiliteit in Midden-Limburg en het minimaliseren van de hinder die verkeer, wegwerkzaamheden en evenementen veroorzaken. Vanaf 2023 staat hiervoor Midden Limburg Bereikbaar aan de lat. Midden Limburg Bereikbaar wordt gefaciliteerd door alle 7 Midden-Limburgse gemeentes in samenwerking met Provincie Limburg. De voorloper van Midden Limburg Bereikbaar is Roermond Bereikbaar. Dat programma werd opgericht door gemeente Roermond, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Midden Limburg Bereikbaar werkt aan de gezamenlijke opgaven van de 7 Midden-Limburgse gemeenten en daarnaast ook aan andere opgaven in relatie tot mobiliteit, onder andere voor de individuele gemeenten of voor Rijkswaterstaat. Projecten waar onder andere aan gewerkt wordt zijn de werkgeversbenadering \(vergelijkbaar met andere regio’s\), logistieke aanpak, \[data top 15 en fietsstimulering. Voor Roermond Bereikbaar stond 2022 in het teken van de transitie naar MLB. De resultaten van dit jaar zijn opgenomen het \\[jaarverslag 2022\\]\\(#\\).\]\(#\)](#)

▪ [Zuid-Limburg Bereikbaar](#)

Zuid-Limburg Bereikbaar werkt aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in Zuid-Limburg. [Alle 16 Zuid Limburgse gemeenten hebben zich geëngageerd om deel te nemen aan een collectief programma voor de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility.](#) Dit collectief programma bestaat uit de werkgeversaanpak en fietsstimulering. Het betreft een integraal programma waarbij invulling wordt gegeven aan de beleidsdoelen. Dit doen ze via diverse aanpakken en projecten:

- Binnen de werkgeversaanpak wordt ingezet op het informeren van bedrijven over mijden van verplaatsingen en spreiden van verplaatsingen over de dag en week. Nieuwe convenantpartners hebben zich aangesloten.
- Fietsstimulering met als doel om meer reizigers op de fiets te krijgen en het autogebruik te verminderen. Projecten die daarbij ondersteunen zijn “probeer een e-bike” en een Routekaart fietsstimulering maar ook het stimuleren van VeloCity, een elektrisch fietsdeelsysteem.
- Onderwijsinstellingen, vervoerders, gemeenten en de Provincie Limburg werken samen om de mobiliteit van studenten en onderwijsmedewerkers te verduurzamen. [Binnen de onderwijsinstellingen wordt diverse campagnes opgezet die betrekking hebben op fietsstimulering.](#)
- De logistieke aanpak richt zich op goederenvervoer, stedelijke distributie en bouwlogistiek. Er wordt gewerkt aan een modal shift van vervoer van goederen overweg naar water of naar spoor. Maar ook het verduurzamen van het wagenpark.
- De resultaten van 2022 zijn via [deze link](#) in te zien.

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het [themablad Slim, Veilig en Duurzaam](#) en naar de tabellen in hoofdstuk [6.3](#).



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg / Provincie Noord-Brabant / I&W / Gemeenten

Partner

Gemeenten, Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Financiële draagkracht gemeenten

Grootste tijd risico's

- Uitvoeringskracht uitvoeringsorganisaties



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

Beoogd resultaat

De digitalisering van publieke mobiliteitsdata in Limburg heeft als doel om ten minste 90% van de data top 15 bij Limburgse wegbeheerders in 2023 op orde te hebben.

Aanpak

Verschillende overheden bundelen hun krachten op het gebied van Smart Mobility om reizigers en vervoerders maximaal te laten profiteren van de beschikbare technologie om te reizen. We willen iedere reis daarmee veilig, eenvoudig, betrouwbaar en flexibel maken. Een belangrijke opgave om dit doel te verwezenlijken is het op orde krijgen van publieke mobiliteitsdata. Hierbij richten wij ons in eerste instantie op de (landelijke) data top 15. Hiertoe is in 2020 een Implementatieplan opgesteld dat op dit moment in uitvoering is. In 2021 heeft de aandacht gelegen bij het op orde brengen van de data als provinciaal wegbeheerder (voor o.a. maximum snelheden en borden). Voor 2022 is de aandacht gericht op het op orde brengen van de data voor alle regionale wegbeheerders. Hierbij wordt gestart met data voor logistiek, parkeerdata en maximum snelheden. Deze actie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de uitvoeringsorganisaties.

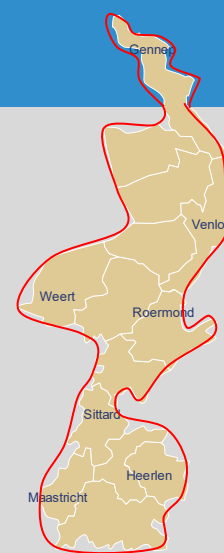
Voor, met name, Limburg speelt ook grensoverschrijdende data een belangrijke rol. Op basis van een implementatieplan grensoverschrijdende mobiliteitsdata en uitwerking van de data-items wordt hieraan uitvoering gegeven onder vlag van het Landelijk Dataketenoverleg (LDKO).

Raakvlakken: [O81](#), [S84](#), [S86](#)

Cluster	#	Data-item
Geplande afwijkingen en afstemmingen	1	Geplande werkzaamheden
	2	Actuele werkzaamheden
	12a	Geplande evenementen
	12b	Actuele evenementen
Pro- en reactief verkeersmanagement	3	Incidenten
	4	Restduur incidenten
	7	Regelsenario's uit verkeerscentrales
Verkeersbesluiten en vergunnen (proces)	8	Beeldstanden rijkswegen
	5	Maximum snelheid
	6	Borden (o.a. ge- en verbodsborden)
Beheer van objecten (infra)	14	Data voor logistiek
	9	Brugopeningen
	10	Statische parkeerdata
	11	Dynamische parkeerdata
Mobiliteitsdiensten	13a	VRI data voor wegbeheer
	13b	VRI data voor Smart Mobility
	15	Fietsdata

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023		90% van de data op orde.
2022		60% van de data op orde. Afspraken over kwaliteit, rollen, verantwoordelijkheden, randvoorwaarden en continuïteit met verschillende wegbeheerders uitwerken en vastleggen.
2021		50% van de data op orde.
2020	Q4	In het BO-MIRT is onder de noemer Smart Mobility: Digitalisering Overheden afgesproken dat: <ul style="list-style-type: none"> Rijk en regio zetten in op het beter benutten van het bestaande wegennet en zien digitalisering als essentieel onderdeel voor betere beslisinformatie en monitoring, informeren van de reiziger, en het efficiënter uitvoeren van kerntaken van de overheid gericht op betere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein reserveert het Rijk een bedrag van €1.000.000,- (ontvanger: Provincie Limburg) voor de periode t/m 2023.
2020	Q2	GS besluit over vaststelling van het Implementatieplan Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata en toezending aan de minister van IenW conform afspraak uit het BO-MIRT 2019.



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Limburgse gemeenten (Rol: subsidient)

Belanghebbende

Rijkswaterstaat

Stand van zaken

	Scope
	Tijd
	Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Bijdrage van gemeenten is nog niet bestuurlijk vastgelegd.

Grootste tijd risico's

- Vertraging in landelijke afspraken rondom standaardisatie van data registratie en ontsluiting.
- Het activeren van gemeentelijke wegbeheerders voor eigen verantwoordelijkheid.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

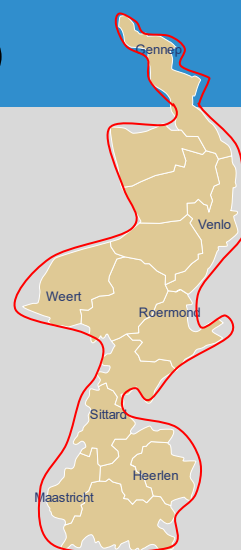
Beoogd resultaat

Het uitrollen van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) in Limburg die kunnen communiceren met bijvoorbeeld voertuigen en applicaties voor fietsers met als doel de doorstroming te verbeteren en de uitstoot van uitlaatgassen te verminderen.

Oplossing

In het Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzaam is de ambitie opgenomen om binnen vijf jaar de provinciale VRI's om te bouwen tot iVRI en daarnaast zo veel mogelijk gemeentelijke iVRI's te realiseren. Om invulling te geven aan deze ambitie volgen we de ontwikkeling van de iVRI nauwlettend, deze is namelijk nog niet uitontwikkeld waarbij zowel de marktpartijen als ook de overheden nog steeds optimalisaties doorvoeren. Bij vervanging van VRI's worden deze standaard als iVRI uitgerust. Daarnaast neemt de Provincie Limburg deel aan projecten om de iVRI versneld uit te rollen. Dit doen we in samenwerking met andere wegbeheerders en uitvoeringsorganisaties om de meerwaarde van iVRI's te onderzoeken en om ervaring met de iVRI op te doen. Concrete voorbeelden hiervan zijn het project Corridoraanpak in de regio in Noord-Limburg in samenwerking met Trendsportal. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Raakvlakken: [S85](#)



Betrokken

Initiatiefnemer Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

Partner Wegbeheerders in Limburg, Uitvoeringsorganisaties en Ministerie van IenW.

Belanghebbende Transporteurs, reizigers

Stand van zaken

	Scope
	Tijd
	Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Gebrek aan financiële middelen bij wegbeheerders.
- Randvoorwaardelijke zaken voor de iVRI zijn niet op orde (datacommunicatie)

Grootste tijd risico's

Vertraging in uitrol iVRI's vanwege beschikbaarheid in de markt en doorontwikkeling van de iVRI.

Projectvoortgang / Mijlpalen

<u>2023</u>	<u>De realisatie van de iVRI's in relatie tot de corridoraanpak.</u>
2022	Met de mededeling portefeuillehouder over de gewijzigde motie 2863 Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 27-9-2022 (GS DOC-00336839) heeft het college PS geïnformeerd dat bovengenoemde ambitie om binnen 5 jaar zo veel mogelijk iVRI's te realiseren niet realistisch is gebleken. Dit komt doordat bij de vervanging van VRI's naar iVRI's wegbeheerders in Nederland tegen een aantal aandachtspunten zijn aangelopen. Landelijk is afgesproken dat we eerst de randvoorwaarden van de iVRI goed moeten organiseren om de verdere uitrol te versnellen. In afwachting daarvan maken we voorlopig een pas op de plaats met de uitrol van iVRI's. De Provincie Limburg gaat met het project Corridoraanpak in Noord-Limburg wel zelf ervaring op doen met iVRI's om met name inzicht te krijgen in de maatschappelijke baten hiervan. Verdere uitwerking aanpak iVRI's en benodigde besluitvorming.
2021	Het project corridoraanpak in Noord-Limburg vastgesteld door GS d.d. 23 februari 2021 in de investeringsagenda Noord-Limburg binnen het programma Mobiliteit en Logistiek.
2020	Uitvoeringskader Slim Veilig Duurzaam vastgesteld door GS d.d. 25 augustus 2020.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

<input type="checkbox"/>	Veiligheidsrisico
<input type="checkbox"/>	Beheer en Onderhoud
<input checked="" type="checkbox"/>	Beleid

Beoogd resultaat

Met de aanleg van nieuwe of aanpassing van bestaande railinfrastructuur worden enerzijds de grensweerstand verminderd en anderzijds een verschuiving van weg, water naar spoor mogelijk gemaakt.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Railinfrabeheerders van Nederland, België en Duitsland

Belanghebbende

Gemeenten, RMO's, OV-bedrijven, Vervoerders

Aanpak

Afkomstig uit de oorspronkelijke railagenda bestaat de aanpak uit onderzoek, concrete projecten en ambities om zodoende het mobiliteitssysteem in balans te krijgen en te houden. De aanpak concentreert zich vooral op de grensoverschrijdende railverbindingen omdat daar de meeste knelpunten zijn geconstateerd. In het Coalitieakkoord 2015 – 2019 was tevens al een belangrijke ambitie geformuleerd om vier grensoverschrijdende ambities met de Rijksoverheid en met de vertegenwoordigers van de buurlanden concreet vorm te geven.

Om de gebruikersmogelijkheden voor het grensoverschrijdende treinverkeer te verbeteren, wordt verwezen naar het [themablad Openbaar Vervoer](#).

De onderstaande opgaven hebben betrekking op de verbetering van de railinfrastructuur:

Wanneer opgaven gerealiseerd zijn, kan het omwille van inhoudelijke, financiële en juridische restpunten nog enige tijd duren alvorens deze opgaven de status 'gereed' krijgen toebedeeld.

Maaslijn

Zie projectblad [R9](#) (RGP zie [7.11.1](#))

Spoorwegovergang Vierpaardjes

Zie projectblad [R14](#)

Verbinding Weert-Hamont-Antwerpen (onderdeel Eurekarail)

Zie projectblad [R23](#)

Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Zie projectblad [R46](#) (RGP zie [7.11.3](#))

Tram Maastricht - Hasselt

Zie projectblad [R56](#) (RGP zie [7.11.4](#))

Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

Planning / Realisatie	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Railinfra	55,241	1,008	27,439	8,098	5,714	6,483	6,500
Investerings Railinfra	494,700	494,700					
Realisatie	72,562	72,562					

Dekking	Totaal
Provincie	410,468
Derden	139,693
Totaal	550,111

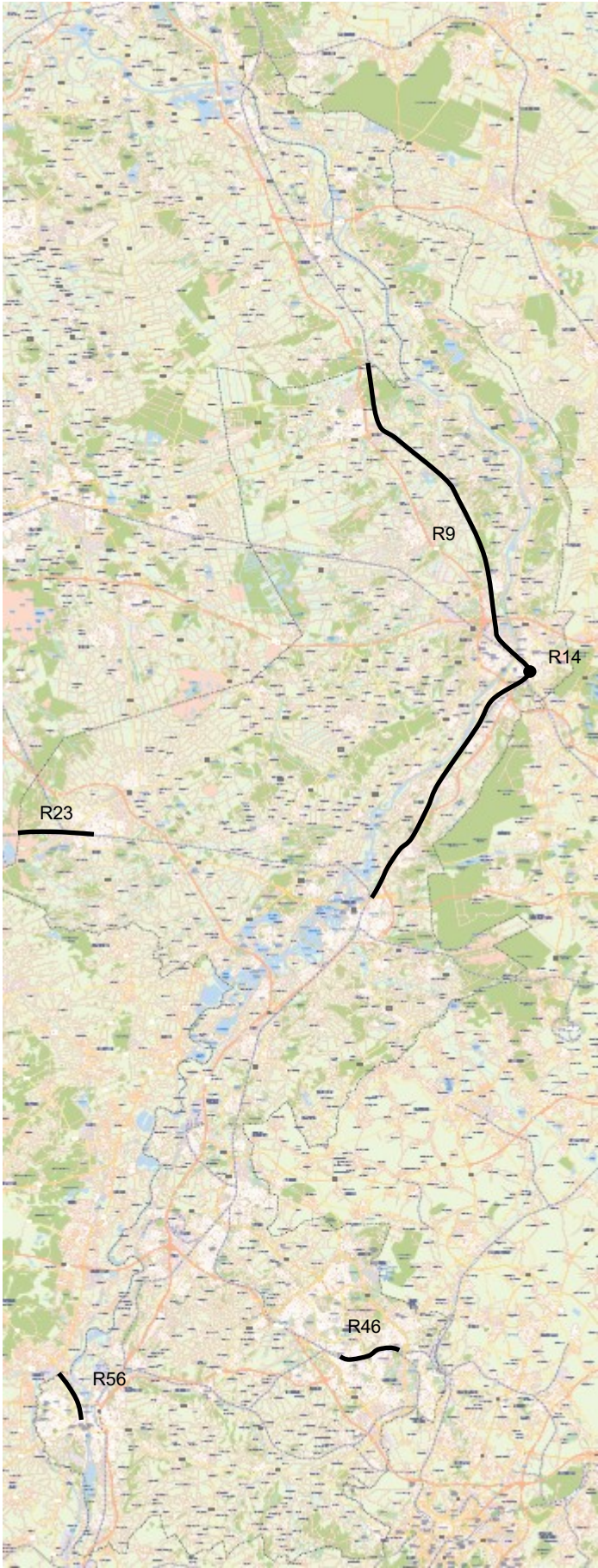
Bedragen in € mln.;

Geïndexeerd: zie projectblad

Raming: zie projectblad

Begroting: 3.1.2

R9	Maaslijn (zie 7.11.1. RGP)
R14	Spoorwegovergang Vierpaardjes
R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen
R46	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (zie 7.11.3. RGP)
R56+57	Tram Maastricht - Hasselt (zie 7.11.4. RGP)



Legenda

R: Railinfrastructuur

(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in hoofdstuk [7.11](#) Regeling Grote Projecten

Datum: 1 juli 2023
 Programmabureau Mobiliteitsopgave
 © Provincie Limburg



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beogd resultaat

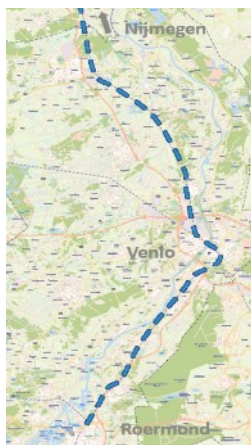
De Maaslijn is een zeer drukke spoorverbinding. Het is een belangrijke schakel in het totale spoornetwerk en verbindt woon-, werk- en onderwijsgebieden in Zuid-oost Nederland, incl. grensstreek. Door het bieden van een sneller en kwalitatief beter vervoersalternatief worden knelpunten weggenomen en wordt hiermee deels de doorstroming van de weginfrastructuur in Roermond, Venlo en Nijmegen verbeterd.

Oplossing

Realisatie van versnellingsmaatregelen en elektrificatie van de Maaslijn. Hiermee wordt exploitatie met elektrisch treinmaterieel mogelijk, en wordt de dienstregeling op deze grotendeels enkelsporige lijn) robuuster.

Scope:

- Elektrificatie 86km spoorlijn
- Versnellingsmaatregelen
- Ongeveer 11km spoorverdubbeling
- Overwegaanpassingen
- Kruising 15kV emplacement Venlo
- Aanpassingen perron Boxmeer
- Vervanging viaduct Heumensebaan
- Inpassingsmaatregelen



Raakvlakken: [R14](#), [O78](#)

Betrokken

Initiatiefnemer Ministerie I&W, Provincie Limburg
Partner Provincies Noord-Brabant en Gelderland
Belanghebbende ProRail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 41,84 mln.

Grootste financiële risico's

- [Besluitvorming over aanvullend krediet project is niet tijdig afgerond, waardoor ProRail niet tijdig kan gunnen en de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienstelling en bijbehorende verdraagingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.](#)
- [In de voorbereidingsfase wordt te weinig aandacht besteed aan ecologische maatregelen of als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw wordt er geen Wnb-vergunning verleend, waardoor de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienstelling en bijbehorende verdraagingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.](#)
- [Indien er voor de Maaslijn te weinig kwartsloze ballast beschikbaar is kan de uitvoering vertragen met een latere indienstelling en bijbehorende verdraagingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.](#)

Grootste tijd risico's

- [Financiële risico's hebben ook betrekking op tijd.](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q2	PS is 25 april 2023 geïnformeerd over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn. Op 8 september 2023 is een informatiesessie gepland voor Provinciale Staten over het project Opwaardering Maaslijn en de OV-concessie.
	Q1	ProRail is 14 februari 2023 gestart met de aanbesteding voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn. De aanbesteding loopt tot en met juli 2023. PS is 16 maart 2023 geïnformeerd over de kwestie kwartsloze ballast.
2022	Q4	PS is op 14 november geïnformeerd over besluit Stuurgroep Maaslijn om project met ongewijzigde technische scope, en geactualiseerde planning december 2027 voort te zetten. Alternatieven kennen meer risico's, zijn duurder en/of kennen een later realisatiemoment. Op 19 december 2022 is door Provinciale Staten motie 2951 (Maaslijn Rijksproject, meerkosten t.l.v. Rijk, en overdracht van project) unaniem aangenomen. SCMD is in oktober in meerdere besloten bijeenkomsten meegenomen in proces, studies naar alternatieve oplossingen, en mogelijke financiële consequenties.
	Q2	PS is 14 april 2022 geïnformeerd dat als gevolg van de ontstane onzekerheid over de prijsvorming, maar ook over leveringszekerheden in de spoorsector als gevolg van de oorlog in Oekraïne ProRail de aanbesteding voor de realisatie van het werk heeft afgebroken. Het gevolg is dat de planning van indienstelling eind 2024 niet meer haalbaar is en dat het leidt tot hogere projectkosten. Opdrachtgevers en ProRail zijn in overleg over het vervolg van het project. ProRail heeft de opdracht van beide opdrachtgevers om het project verder voor te bereiden en de impact in tijd en geld inzichtelijk te maken.
	Q1	Start realisatiefase, start aanbesteding. Gunning voorzien medio 2022.
2021		GS heeft ingestemd met het addendum op de bestuursovereenkomst van 2020 (DOC-00206499, 14 december 2021). Projectbeslissing I&W over start januari 2022 aanbesteding. Het PIP is door Provinciale Staten vastgesteld (G21-028, 12 november 2021). Het ontwerp-PIP is door GS vastgesteld (20 april 2021).
2020		I&W en de Provincie Limburg zijn 50%-50% risicodragend. De provincie Limburg is (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerkingsfase (vastgelegd in BOK van 10 februari 2020).
2019		PS besluit aanvullende financiële bijdrage van € 35,15 miljoen. (G-19-060, G-19-014).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie	26,105 <u>28.673</u>	25,955	0,150 <u>2.718</u>					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	118,38
Min I&W	164,43
Prov. N-Brabant	31,60
Prov. Gelderland	21,45
Totaal	335,86

*Bedragen in € mln.
 Begroting: 3.1.2
 Raming: P85
 Geïndexeerd: Ja
 Dekking is gebaseerd op gewijzigd Stenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021 (G-21-023, 1 oktober 2021)*



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van de spoorlijn in het kader van Goederenvervoercorridor, Robuuste Brabantroute (goederentreinen van Rotterdam naar Duitsland e.v.), Maaslijn en Eurekarail-verbinding Eindhoven - Düsseldorf. Daarnaast vergroten van de veiligheid en doorstroming van de huidige Broekestraat over de spoorwegovergang.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een spoorwegonderdoorgang.

■ Scope

Raakvlakken:
[R9 O78](#)



Betrokken

- Initiatiefnemer** Gemeente Venlo (kwartaalrapportages over voortgang beschikbaar)
- Partner** Provincie Limburg, Ministerie I&W, ProRail
- Belanghebbende** Omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 19,00 mln

Grootste financiële risico's

- Verwerving vastgoed [is duurder en past niet binnen beschikbaar budget](#)

Grootste tijd risico's

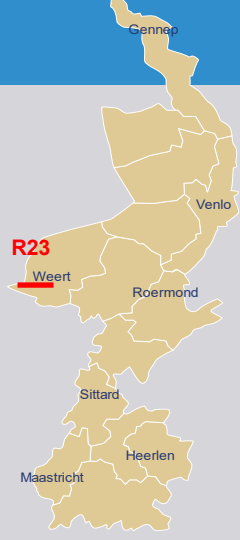
- [Aannemers kunnen de werkzaamheden niet binnen de beschikbare planning en TVP's \(trein vrije periodes\) bouwen](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2023	Het gerechtelijk besluit inzake verwerving vastgoed staat gepland voor juli 2023. De verwerving van de benodigde woningen is afgerond en het bedrijfspand is nagenoeg afgerond. Er is € 9 miljoen aan Europese subsidie ontvangen voor de realisatie van het project.
2022	Inzet provinciale voorschot € 1 mln. € 4 miljoen blijft gereserveerd voor een te vormen risico-voorziening van totaal € 10 miljoen. 8 maart 2022 uitvoeringsbesluit en op 31 maart 2022 bestemmingsplan onherroepelijk. Voor de uitvoerende werkzaamheden zijn twee aannemers gecontracteerd voor de onderdoorgang (door ProRail) en voor de openbare ruimte (Gemeente Venlo). Het project Vierpaardjes is losgekoppeld van het project opwaardering Maaslijn.
2021	Provincie is een addendum op de bestuursovereenkomst met Venlo overeengekomen (GS 19 januari 2021). Het addendum is eind juni 2021 ondertekend.
2019	Indien project niet doorgaat weerslag op project Maaslijn met als gevolg extra kosten veiligheid
2018	Provincie zegt toe bij overschrijding van 10 mln. maximaal 5 mln. extra in te brengen (GS 16 oktober 2018)
2017	Ondertekening Bestuursovereenkomst overwegproject Vierpaardjes te Venlo (G-17-017, 26 april 2017)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning				Uitvoering derden				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie	10,211							
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	18,500
MIN I&W, Europa en Gemeente Venlo	43.500
Totaal	62,000

Bedragen in € mln.
Geïndexeerd: Ja
Rating: P85
Begroting: 3.1.2



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het realiseren van een treinverbinding tussen Weert - Hamont - Antwerpen. Dit ter ontsluiting van de Euregio en het kunnen benutten van de agglomeratievoordelen.

Aanpak

Het leveren van een financiële bijdrage aan het reactiveren van de spoorlijn Weert - Hamont - Antwerpen voor personenvervoer op Nederlands grondgebied middels elektrificatie, opwaarderen beveiliging, aanleg werkpaden.



■ Scope

Betrokken

- Initiatiefnemer**
NMBS, Ministerie I&W
- Partner**
Vlaanderen, Provincie Limburg Gemeente Weert
- Belanghebbende**
ProRail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Nog niet bekend

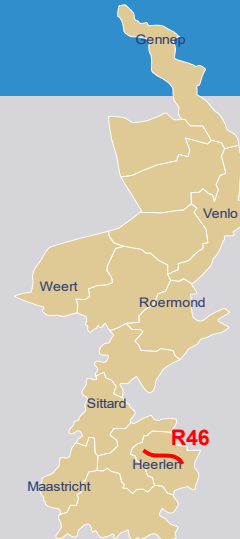
Grootste tijd risico's

- Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q2	<u>Staatssecretaris Heijnen heeft n.a.v. werkbezoek (jan '23) toegezegd een onderzoeksbureau (REBEL) in te schakelen om de kosten te valideren en om pragmatische oplossingen die minder kostbaar zijn te laten onderzoeken. Het rapport zal in Q3 2023 verschijnen.</u>
2022		Petitie Tweede Kamer inzake nieuwe kosteninschatting van € 50 - € 60 mln.
2021	Q2	Het ministerie van I&W heeft het onderzoek ontvangen naar de financiële haalbaarheid dat door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) is uitgevoerd. Op basis van het reizigerspotentieel is door NMBS een businesscase uitgewerkt. Deze gaf evenwel een negatief resultaat met een exploitatiedeficit van ongeveer 1 miljoen euro op jaarbasis. Om een volledig beeld te schetsen, werd in de studie ook gekeken naar het mogelijk in te zetten materieel (toezegging: 8906 waterstof) en daarmee werden samenhangend de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, de bovenleidingspanning en de noodzakelijke treinbeveiligingssystemen mee opgenomen. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met het bestaande goederenverkeer. Het dossier dient opgepakt te worden met Nederland. De uitvoeringsperiode is nog niet bekend. De realisatie van de infrastructurele maatregelen tussen Mol en Hamont (dus aan Belgische zijde) zijn reeds gestart.
2020-2014		Diverse onderzoeken uitgevoerd voor het reactiveren van de spoorlijn Weert-Hamont-Antwerpen voor personenvervoer.
2018		Portefeuillehouder meldt mogelijk raakvlak met 3RX alternatief Rhein – Ruhr (IJzeren Rijn) (16 januari 2018)
2016		GS besluit bijdrage ad € 4 mln. Voor Weert Hamont (13 december 2016, 2016/99305)
2014		Bestuurlijke afspraken met Vlaamse Minister over bijdrage Provincie vastgelegd in kaderovereenkomst Tram Maastricht – Hasselt (11 maart 2014).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 3								
Fasering VGR 7								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal	
Provincie	4,000	Bedragen in € mln.;
Min I&W		Geïndexeerd: Nee
Vlaanderen		Raming: ?
Weert	2,000	Begroting: 3.1.2
Totaal	6,000	



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen om daarmee een economische impuls te geven aan de ontwikkeling van de grensregio's in Limburg. Door het bieden van een vervoersalternatief wordt hiermee deels de doorstroming van de weginfrastructuur in deze regio verbeterd.

Oplossing

Door de verdubbeling van de spoorinfrastructuur tussen Heerlen en Landgraaf wordt het laatste deel van de spoorverbinding tussen Eindhoven - Heerlen - Aken opgewaarderd en klaar gemaakt voor een verbetering van de internationale openbaar vervoer diensten, zoals een tweede drielandentrein en op termijn een intercityverbinding tussen Amsterdam, Eindhoven, Heerlen, Aken en Keulen.

Scope



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Provincie Limburg
- Partner**
ProRail, Regio Parkstad, Ministerie. I&W, Europese Unie
- Belanghebbende**
Bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 5,0 mln

Grootste financiële risico's

CEF-bijdrage wordt niet (volledig) uitgekeerd.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2024	Q2	Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf. Definitieve instemming en betaling Ministerie van I&W inzake bijdrage (43%) en CINEA inzake CEF-subsidie.
2023	Q4	Indienen eindafrekening bij Ministerie van I&W (i.v.m. bijdrage I&W) en Europa (i.v.m. CEF-subsidie)
	Q3	GS wordt voorgesteld om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen in te stemmen met het in IPML onder nummer R46a (als onderdeel van project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46) verder te rapporteren.
	Q1	Oplevering (met name administratieve oplevering) werkzaamheden Swietelsky Rail Benelux bv
2022		Cijfers realisatie 2022 geactualiseerd in afwachting van definitieve afrekening bijdragen ministerie van I&W en CEF-subsidie Europa in 2023/2024. Werkzaamheden inzake verleggen Glas Mij-weg en inrichten gebied rondom verlegde Glas Mij-weg afgerond. Uitvoering tussen carnaval en Pinkpop middels een 9-weekse treinvrije periode. (4 maart 2022 t/m 9 mei 2022)
2021		20-10-2021 Mededeling portefeuillehouder Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf Heerlen West, brief gedeputeerde Van Gaans van 28-9-2021 (DOC-00184345).pdf Europees besluit over verlenging tijdsduur CEF subsidie (amendement). Uitspraak Raad van State over ingediend beroep inzake Ontwerp PIP. Engineering en voorbereidende werkzaamheden Opdrachtnemer
2020		Gunning Opdrachtnemer (3 december 2020) Vaststelling PIP / Kredietbesluit 2020 SVHL (PS 06 april 2020).
2019		Vaststelling van de MER en het Ontwerp-PIP (GS 19 maart 2019)
2017		Ontwerp NRD en opstellen MER in (GS 12 december 2017)



Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 7 (actueel)								
Inkomsten planning			n.t.b.					
Uitgaven planning	3,500			3,500				
Realisatie	29,099	11,804	17,295	0,190				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal	
Provincie	20,228	Bedragen in € mln.
ProRail	0	Geïndexeerd: Ja
Parkstad	1,363	Rating: P85
Min I&W	28,148	Begroting: 3.1.2
EU	18,400	
Totaal	68,140	



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de grensoverschrijdend openbaar vervoerverbinding tussen Maastricht en Hasselt om daarmee een economische impuls te geven aan de ontwikkeling van de grensregio's in Limburg, onder andere door het dichterbij elkaar brengen van onderwijs en werkgelegenheid. Door het bieden van een sneller en kwalitatief beter vervoersalternatief neemt de aantrekkelijkheid van deze verbinding toe. Daarnaast wordt hiermee deels de doorstroming van de weginfrastructuur in Maastricht verbeterd.

Oplossing

Het leveren van een financiële bijdrage aan het aanleggen van een nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Maastricht en Hasselt zorgt voor het invullen van een ontbrekende schakel in het euronetwerk en daarmee voor een verbetering van het internationale openbaar vervoer. Dit project betreft het realiseren van de benodigde traminfrastructuur tussen Maastricht en de grens met België. Tevens is de mogelijkheid geboden om wordt voor 1 miljoen te bijgedragen aan het verbeteren van de overstaplocaties ten gunste van de tram.

Scope

Raakvlakken:
[O79](#)



Betrokken

- Initiatiefnemer**
Gemeente Maastricht, Provincie Limburg
- Partner** Ministerie I&W, Vlaamse Gewest, Vervoersmaatschappij, De Lijn
- Belanghebbende -**

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 11,00 mln

- Grootste financiële risico's
- Geen overeenstemming met Vlaams gewest over de financiële afwikkeling nav beëindiging project.
 - Geen overeenstemming I&W beëindigingsverzoek Wet Lokaal Spoor en financiële afwikkeling rijkssubsidie.
- Grootste tijd risico's
- Niet meer relevant.

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023	Q2	<u>Omdat de Nederlandse partijen hebben moeten concluderen dat er geen constructieve voorstellen vanuit Vlaamse zijde zijn komen en er geen vooruitgang is geboekt, hebben de Nederlandse partijen 16 mei 2023 een brief aan minister Peeters gestuurd met het dringende verzoek om voor 1 juli met een bevredigend voorstel te komen. In een reactie van de raadsheren van Vlaanderen werd het voorstel gedaan om de gesprekken tussen hen en de Nederlandse partijen wederom op te starten. De Nederlandse partijen hebben schriftelijk naar minister Peeters gereageerd en wederom dringend verzocht voor 1 juli 2023 een bevredigend voorstel voor te leggen. 27 juni 2023 heeft minister Peeters gereageerd op onze verzoeken en daarmee ingestemd met het organiseren van een bestuurlijk overleg.</u>
	Q1	<u>Er hebben diverse ambtelijke gesprekken in maart plaatsgevonden met de raadsmannen die door Vlaanderen zijn ingeschakeld. De Nederlandse partijen hebben moeten constateren dat de signalen en ideeën ver af staan van de gerechtvaardigde verwachtingen aan Nederlandse zijde.</u>
2022	Q4	7 december 2022 heeft GS samen met B&W Maastricht een reminder gestuurd om een concrete tijdsplanning te ontvangen ten gevolge van de afwikkeling van het dossier. 23 mei 2022 Minister Peeters heeft aangegeven het project te willen stoppen. Project is door Minister Peeters (Vlaanderen) beëindigd. Partijen voeren overleg over de verdere afwikkeling van dit project.
2021		Gunning aanbesteding Exploitatie & realisatie overeenkomst
2020		Met het Vlaams Gewest is afgesproken dat meerwerkkosten bij de veroorzaker worden neergelegd.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025	Dekking	Totaal
Fasering VGR3 (bijgesteld)									Provincie	16,108
Raakvlakprojecten									Derden	23,537
Fasering VGR6 (actueel)									Min I&W	36,670
Raakvlakprojecten									Totaal	76,316
Inkomsten planning					Uitvoering derden					
Uitgaven planning					Uitvoering Derden					
Realisatie	22,600									
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer						

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Prijspeil 2021
Begroting: 3.1.2

Regulier (wettelijke)
verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Optimalisatie van de logistieke processen zodat het Limburgse vestigingsklimaat verbetert. Met de bijbehorende logistieke mobiliteitsopgaven en –ambities wordt bijgedragen aan onze strategische mobiliteitsdoelen: bereikbaar-, veilig-, leefbaar- en duurzaamheid.

Aanpak

Het oorspronkelijke Actieprogramma logistiek, in maart 2015 door GS vastgesteld, is in 2022 geactualiseerd in een 'Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030' en op 12 juli 2022 vastgesteld door Gedeputeerde Staten, waarna Provinciale Staten is geïnformeerd hierover (GS DOC-00295263). De uitkomsten van het BO MIRT en BO MIRT Goederenvervoercorridors zijn op 14 november 2022 aan PS gestuurd (GS DOC-00364598). De Provincie Limburg vertaalt het (inter)nationale beleid door naar een uitvoeringskader voor Limburg. Het optimaliseren van de logistieke processen staat daarbij centraal en betreft de oorspronkelijke modaliteiten weg, water en spoor. Zowel lucht- en buistransport als de mogelijkheden van digitalisering worden hieraan toegevoegd. De Provincie Limburg voert met dit uitvoeringskader de regie over de te ontplooiën initiatieven op het gebied van logistiek in Limburg en zal daar waar nodig, zinvol (afgewogen met het afwegingskader mobiliteitsopgaven en –ambities) een (financiële) bijdragen leveren aan initiatieven van derden.

Als regisseur initieert de Provincie Limburg een aantal samenwerkingsverbanden of neemt daar actief aan deel:

- Nationale MIRT-Programma Goederenvervoercorridors resulterende in een verdere uitwerking van de Toekomstagenda Goederenvervoercorridors 2030 in (meer)jaarplannen die in het BO-MIRT worden vastgesteld. Provincie treedt op als penvoerder (namens gemeenten en havenbedrijven) voor Europese CEF-subsidieaanvragen voor het Rhombus project
- Blueports Limburg resulterende in een gecoördineerde aanpak voor het domein vaarwegen en binnenhavens.
- Smart Logistics Centre Venlo (Stichting Supply Chain Valley) resulterende in vernieuwende logistieke concepten die eerst als pilot worden toegepast in de regio Venlo.
- Provincie Limburg, LIOF, Havenbedrijf Rotterdam resulterende in samenwerkingsprojecten op het gebied van promotie en innovatieve logistiek.
- Euregio Maas-Rijn resulterende in afspraken over grensoverschrijdende logistieke processen en bijbehorende knelpunten
- Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS) Rhine Alpine Corridor, resulterend in samenwerkingsprojecten tussen de regio's in Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië die aan deze corridor gelegen zijn.

Deze samenwerkingsverbanden resulteren in mobiliteitsopgaven en –ambities waar de Provincie Limburg (financieel) aan bijdraagt:

Uitbreiding binnenhavens

De binnenhavens zijn onderdeel van Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030, provinciaal afwegingskader nog toepassen.

CEF 2021 subsidie Rhombus t.b.v. uitbreiding binnenhavens:

- Haven Heijen
- Uitbreiding Container(barge)terminal Venlo (oplevering gepland in 2024)
- Haven Lanaken-Maastricht

CEF 2022 subsidie Rhombus t.b.v. voorbereidingskosten havenprojecten:

- Noord-oever haven Venlo
- Willem-Alexanderhaven Roermond
- Haven Zevenellen
- Haven Stein (Chemelot)
- Haven Maastricht

[CEF 2023 subsidie Rhombus t.b.v. uitbreiding binnenhavens \(Mededeling Portefeuillehouder, DOS-00056170\) :](#)

- [Willem-Alexanderhaven Roermond](#)
- [Haven Stein \(Chemelot\)](#)
- [Haven Maastricht \(2 projecten, één realisatie en één voorbereidingskosten\)](#)

Lobby bij het Rijk t.b.v.:

- Opstarten MIRT-verkenning vernieuwing sluizen Weurt en Grave
- Afronding MIRT-project Modernisering Maasroute (2023)
- 7x24-uursbediening Maasroute. [De overeenkomst tussen Rijk en regio loopt formeel eind 2023 af. Voorjaar 2023 heeft het Rijk besloten de afspraken op haar kosten nog tot eind 2024 te verlengen. Rijk en regio zullen in overleg treden over de periode na 2024.](#)

[De binnenhavens van Venlo zal mogelijk onderdeel zijn van het op te stellen Realisatiepact Venlo. De samenwerkingsovereenkomst Blueports is in 2022 afgelopen. GS hebben op 13 juni 2023 kennis genomen van de resultaten en de hoofdlijnen van het vervolg van de samenwerking \(GS DOC-00497739\).](#)

Gedragbeïnvloeding

Modal shift aanpak (€ 0,24 mln.). [2023 is het laatste jaar van de afspraak in BO-MIRT om 3 jaar financiële middelen beschikbaar te stellen voor de inzet van logistiek makelaar via LIOF voor modal shift in het goederenvervoer. Rijk en regio zijn in overleg over de periode na 2023.](#)

Betrokken

Initiatiefnemer Provincie Limburg
Partner - Belanghebbende Gemeenten, Rijk

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- De beschikbare middelen zijn veelal gebaseerd op de in het verleden opgestelde programma's, zoals het actieprogramma Logistiek.
- Bij het actualiseren daarvan wordt met het nieuwe uitvoeringskader logistiek ook de grootste financiële risico's in beeld gebracht.

Grootste tijd risico's

Omdat het nog op te stellen uitvoeringskader diverse initiatieven en projecten op het gebied van logistiek betreft en er afspraken gemaakt worden met een groot aantal partijen, partners, is er niet één duidelijk tijdsrisico te noemen. Per initiatief of project wordt dit separaat in beeld gebracht.

Beveiligd vrachtwagenparkeren

In zijn algemeenheid moeten de parkeerplaatsen een oplossing gaan bieden voor problemen die voortvloeien uit verkeers- en sociale onveiligheid. Motie 2649 en toezegging 8841. Ten aanzien van onderstaande drie locaties is de haalbaarheid onderzocht.

- Nieuwe locatie Noord-Limburg
- Nieuwe locatie Midden-Limburg
- Nieuwe locatie Zuid-Limburg

In november 2021 is geconstateerd dat de investeringen in deze locaties niet kunnen worden gedragen door Provincie Limburg zonder hulp van het Rijk. Het overleg daarover loopt. Op 17 december 2021 heeft PS motie 2817 hierover aangenomen.

Samen met lenW / RWS worden drie pilots truckparkings via een verzorgingsplaats voorbereid, met aandacht voor maakbaarheid en betaalbaarheid van zo'n verbinding. Beveiligde vrachtwagen parkeerplaatsen (GS DOC-00321728) en Levensgevaarlijke vluchtstrook-taferelen (GS DOC-00328273).

- Uitbreiding truckparking James Cookweg Venlo Zie projectblad [L13](#) Vrachtwagenparkeren Venlo.
- deze parking [is](#) in Q2 2023 uitgebreid met 165 plaatsen
- financiering via Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo
- Provincie heeft expertise ingebracht

Digitalisering

- Werkgroep digitalisering Goederenvervoercorridors
Zie SVD: [S84](#) Smartwayz.NL/Trendsportal, [S86](#) iVRI's

Spoorgoederenvervoer

- Emplacement Venlo (opstelsporen 740 m treinen, beveiliging, elektrificatie, etc.), integrale studie in samenhang met personenvervoer, EU-subsidieaanvraag (TEN-T) Naar verwachting in 2023 keuze voorkeursalternatief. [Tevens mogelijk onderdeel van 'Realisatiepact Venlo' in het kader van het MIRT-Programma Goederenvervoercorridors.](#)
- Robuust basisnet (vervoer gevaarlijke stoffen), verlenging convenant ammoniaktransporten [tot 31 december 2023](#) (ondertekening heeft plaatsgevonden op 23 juni 2022). [De besprekingen over verlengen ammoniakconvenant na 31 december 2023 zijn gestart.](#)
- Omleidingen Betuweroute. Plan van aanpak voor 80-weekse werkzaamheden Betuweroute door Staatssecretaris naar Tweede Kamer gestuurd. Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030 door GS vastgesteld en PS geïnformeerd (GS DOC-00295263).
- Internationale studie 3RX.
- [Besluit over verplaatsing spanningssluis en over verlenging opstelsporen.](#)

Clean Energy Hubs en overige initiatieven

- Tank- en laadvoorzieningen voor vrachtwagens gekoppeld aan truckstops. Eerste Waterstof tankstation van Limburg op 7 april 2022 door gedeputeerde van Gaans-Gijbels en burgemeester Palmes in Horst aan de Maas geopend. Eerste laadplein voor elektrische vrachtwagens in Limburg door staatssecretaris Heijnen op 19 december 2022 in Geleen geopend. [Laadplein voor elektrische vrachtwagens voor het distributiecentrum van Action geopend door gedeputeerde van Gaans-Gijbels op 7 februari 2023.](#)
- Tank- en laadvoorzieningen voor binnenvaartschepen gekoppeld aan binnenhavens (o.a. project Zero Emissie Scheepvaart, [haven Maasbracht](#)).

MIRT-Programma Goederenvervoercorridors

Buisleidingtransport via deltacorridor is van groot belang om de doelen van dit programma te bereiken. Provincie Limburg zal in dit complexe samenwerkingsproject met Chemelot, Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk:

- Bijdragen aan de ruimtelijke inpassing en het strategisch omgevingsmanagement,
- Alert zijn op de 'tipping points' die de investering kunnen beïnvloeden
- Proactief meekoppelkansen trachten te benutten.
- Verder is de Deltacorridor op basis van besluitvorming in het BO MIEK tot project van nationaal belang verklaard. Het Ministerie heeft dat op 15 november aan de Tweede Kamer via brief (DGKE-PIDI 21275032) medegedeeld.

In [het BO-MIRT Goederenvervoercorridors op 9 november 2022 \(GS DOC-00364598\)](#) is het Uitvoeringsplan 2023 vastgesteld, waarin [twee subsidieregelingen zijn aangekondigd door het Rijk: € 19 miljoen beschikbaar voor Clean Energy Hubs en € 49 miljoen voor modal shift. Daarnaast is besloten om de 7x24-uursbediening van sluizen en bruggen op de Maasroute \(Maas en Julianakanaal\) te verlengen tot 31 december 2024, alsmede om een realisatiepact voor het bovengemiddelde logistieke knooppunt Venlo op te stellen.](#)

Mobiliteitsinitiatieven overig

[Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die in onderzoek zijn en mogelijk tot nieuwe initiatieven kunnen leiden. Hiervoor wordt eveneens de gebiedsgerichte aanpak gehanteerd en zo mogelijk toegevoegd aan bovengenoemde gebiedsverkenningen. Het betreft de volgende ontwikkelingen:](#)

- [Buisleidingen Delta Rhine Corridor \(N294 – Chemelot\)](#)

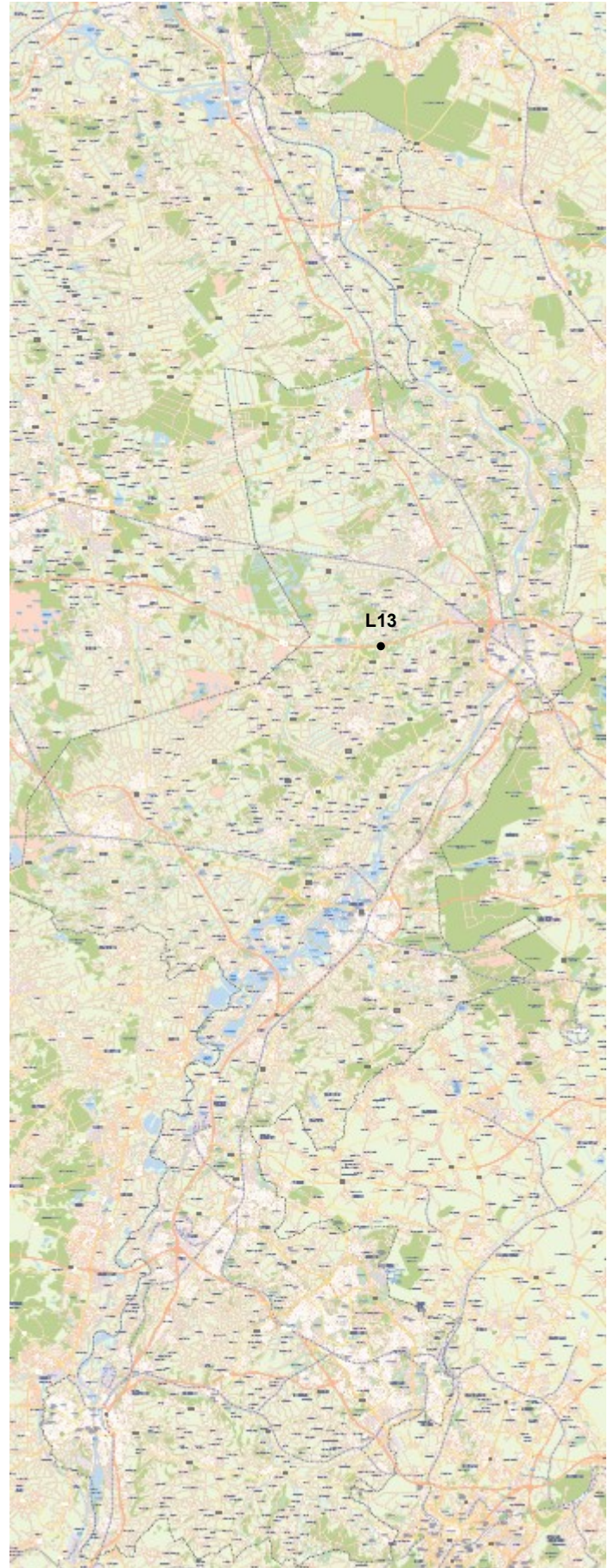
Projectvoortgang / Mijlpalen

2022	Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030 (vastgesteld door GS op 12 juli 2022 - GS DOC-00295263)
2020	Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020 – 2023 (G-20-004, 14 februari 2020).
2013	Actieprogramma Logistiek

Planning / Realisatie	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Logistiek	11,297	1,275	4,417	8,696	1,048	0,000	0,000
Realisatie	1,436	1,275	0,490				

Dekking	Totaal
Provincie	11,297
Derden	0,000
Totaal	11,297

Bedragen in € mln.



Legenda

L: Logistiek

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Datum: 1 juli 2023
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg





Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Met het vele vrachtverkeer op de A67 en A2 / A76 is Limburg een belangrijk gebied voor de Goederenvervoercorridor Zuidoost-Nederland (die naast genoemde autosnelwegen ook nog de A16 en A58 in Zuid-Holland en Noord-Brabant behelst). Naast het feit dat Limburg doorkruist wordt door doorgaande routes, zorgt ook de logistieke positie van Limburg voor een hoog aandeel vrachtverkeer op de

Limburgse wegen (onze ambitie op logistiek vlak is voor de toekomst ook van belang). Eén van de effecten hiervan is parkeerproblematiek van vrachtwagens. Dit is een complexe materie, die betrekking heeft op capaciteit, handhaving, veiligheid (zowel ladingdiefstal, sociale veiligheid als verkeersveiligheid), overlast foutparkeerders, dumpen afval en geluidoverlast. Ook omliggende gemeenten ervaren de problematiek o.a. op hun bedrijventerreinen en onderliggend wegennet.

*) Zie onderstaand ('Dekking' / Derden). Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo draagt € 1.355.464 bij.

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een (financiële) bijdrage aan de uitbreiding van de huidige truckparking James Cookweg in Venlo. Het betreft een uitbreiding van de huidige 225 plaatsen met 165 plaatsen tot 390 plaatsen.

Scope



Initiatiefnemer

- Gemeente Venlo
- Partner** Provincie Limburg, EU Brussel
- Belanghebbende** Exploitant T. de Lang

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

- Risicoreservering n.t.b.
- Grootste financiële risico's**
 - Nog niet bekend
- Grootste tijd risico's**
 - Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2023	Q4	Financiële afronding. Q2 Opening nieuwe restaurant en een deel van de uitbreiding vonden plaats op 8 mei 2023. In juli 2023 is de volledige uitbreiding van 165 parkeerplaatsen operationeel.
2021		Wegens verwachte leveringsproblemen van afwateringsonderdelen n.a.v. Covid19 zal realisatieperiode uitlopen.
2020		Ultimo 2020: Provinciaal kostenaandeel wordt volledig overgenomen door Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. In overleg met Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo worden alternatieve financieringsmogelijkheden bekeken; Erfpachtovereenkomst met T. de Lang na zomervakantie in college B&W Venlo; De inrichting van het terrein wordt verder uitgewerkt; De bestemmingsplanwijziging wordt op dit moment voorbereid. Huidige inschatting provinciale bijdrage is lager. Hierbij is dan geen rekening gehouden met onvoorziene meerwerkkosten. In de projectraming is geen rekening gehouden met de handhavingskosten.
2018	Q4	Goedkeuring GS ter beschikking stellen van €1,5 mln. uitbreiding Venlo (20-11-2018)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR3 (bijgesteld)								
Fasering VGR6 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	3,030							
Realisatie	1,670							
		Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	0,200
EU*	2,830
Totaal	3,030

Bedragen in € mln.

R9_RGP	Maaslijn (projectblad R9)
R46_RGP	Spoorverdubbeling Heerten – Landgraaf (projectblad R46)
R56_RGP	Tram Maastricht - Hasselt (projectblad R56)



Legenda

W: Weginfrastructuur

R: Railinfrastructuur

Datum: 1 juli 2023

Programmabureau Mobiliteitsopgave

© Provincie Limburg

provincie limburg



7.11.1. R9. Maaslijn, 16^e voortgangsrapportage

(peildatum 1 juli 2023, projectblad [R9](#))

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 januari 2023 tot 1 juli 2023 toegevoegd. Deze voortgangsrapportage geeft de ontwikkelingen in de tijd weer.

In de opgenomen tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang in de H1 2023 waarbij per activiteit, middels de verschillende kleuren, wordt aangegeven of er eventueel afwijkingen zijn ten opzichte van de informatie die is opgenomen in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025 (IPML) van 1 januari 2021 (2021-3605).

Op 30 juni 2021 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk akkoord met de Staatssecretaris van I&W gesloten over destijds ontstane tekorten, de risicoverdeling en het opdrachtgeverschap. Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten ingestemd met het bestuurlijk akkoord, en in lijn hiermee het krediet Maaslijn verhoogd met € 18,48 mln. Daarnaast is er een reservering gevormd voor de vergoeding aan Arriva (vertragingskosten). Deze kostenpost voor het 1^e jaar á € 13,60 mln. is onderdeel van de risicocomponent onder het kapitaallastenplafond.. Tevens zijn er enkele componenten op dit moment niet betrokken in de dekking, omdat de kans van optreden laag werd ingeschat. Dit betreft het totale btw risico én het oplopen van 2 jaar vertraging in realisatie en bijbehorende kosten voor Arriva. Inmiddels is het vertragingrisico opgetreden, en de planning van [de indienststelling van de vernieuwde infrastructuur](#) aangepast naar december 2027. De impact hiervan wordt later in deze paragraaf beschreven.

De afspraken uit het bestuurlijk akkoord 2021 zijn uitgewerkt in een addendum op de bestuursovereenkomst uit 2020 met het Rijk en provincies Noord-Brabant en Gelderland. Dit addendum is op 14 december 2021 ondertekend. De Staatssecretaris van I&W heeft op 16 december 2021 met instemming van Gedeputeerde Staten de projectbeslissing voor de Maaslijn genomen. Dat is een formele MIRT-stap die o.m. inhoudt dat wordt ingestemd met het starten door ProRail van de aanbesteding voor de uitvoering van het project.

Nadat eind 2021 gegadigde partijen waren geselecteerd is ProRail als aanbestedende dienst conform planning op 10 januari 2022 gestart met de aanbesteding voor de realisatie van het werk. Op 5 april 2022. zijn de opdrachtgevers I&W en Limburg in bestuurlijk overleg door ProRail geïnformeerd dat als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de Covid-pandemie hoge kostenstijgingen en verstoringen in de leveringsketens in de gehele bouwsector optraden, en dat deze ontwikkelingen een weerslag kregen op het toen lopende aanbestedingsproces Maaslijn. Er traden grote consequenties op voor de beschikbaarheid en prijs van materialen, waaronder staal en koper. Dit gold ook voor het project Maaslijn, zeker gegeven de omvang van de materiaalcomponent binnen het project.

Leveringszekerheid van materialen is van groot belang omdat deze tijdens vooraf geplande buitendienststellingen beschikbaar moeten zijn. Een kleine vertraging in levering kan daarmee tot zeer lange vertraging in de realisatie leiden. ProRail heeft als aanbestedende dienst aan I&W en de Provincie gemeld dat zij volgens de regels van de aanbestedingswetgeving en ingewonnen externe expertise geen andere mogelijkheid zag dan de aanbestedingsprocedure voor de elektrificatie van de Maaslijn in te trekken, en deze opnieuw vorm te geven. De ontstane situatie leidde er toe dat naast een kostenstijging een verdere vertraging van de aanvankelijk beoogde opleverdatum van december 2024 niet te vermijden was.

In september en oktober 2022 is de SCMD tijdens drie besloten bijeenkomsten geïnformeerd over het lopende proces, onderzoek naar alternatieve oplossingen, en mogelijke financiële implicaties.

Op 14 november 2022 zijn PS per mededeling portefeuillehouder geïnformeerd over het besluit van de Stuurgroep Maaslijn om het project met een ongewijzigde technische projectscope en een geactualiseerde planning voort te zetten. De geactualiseerde planning betekent dat ProRail in februari 2023 is gestart met de aanbesteding van het project. Meteen na het zomerreces 2023 zullen de inschrijvingen bekend zijn, op basis waarvan de werkzaamheden in oktober 2023 kunnen worden gegund door ProRail. Indienststelling van de nieuwe infrastructuur is voorzien in december 2027.

[Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten in een interpellatiedebat over de Maaslijn motie 2951 aangenomen waarin GS onder meer wordt verzocht om bij de regering de eis neer te leggen dat de Maaslijn net als alle andere spoorprojecten in Nederland een Rijksproject wordt en dat vanaf 01-10-2021 alle meerkosten van het project Maaslijn voor 100 procent ten laste van het Rijk moeten komen. Naar aanleiding van deze motie heeft er zowel richting de Staatssecretaris van I&W, als richting de Tweede Kamer met steun van de provincies Noord-Brabant en Gelderland een lobby plaatsgevonden. Deze lobby heeft nog niet tot herziene afspraken geleid. De Staatssecretaris van I&W is bereid om hierover verder met de provincie in gesprek te gaan nadat zomer 2023 de inschrijvingen van de aannemers voor de Maaslijn bekend zijn.](#)

Het belang van de Maaslijn voor de reiziger is zeer groot. Per dag maken vele reizigers gebruik van deze spoorlijn. De exploitatie van de lijn is beperkt, omdat de infrastructuur grotendeels enkelsporig en niet-geëlektrificeerd. Opwaardering van de Maaslijn is voor Limburg en de provincies Noord-Brabant en Gelderland van essentieel belang. De drie provincies dragen exclusief indexering en btw € 157,34 miljoen (p.p. 2020) bij, naast de bijdrage van het Rijk van € 150,34 miljoen (exclusief btw, p.p. 2020). Dit betreft de dekking van de huidige P85-raming. Eventuele aanvullende risico's (o.a. btw) en vertragingskosten zijn hierin niet meegenomen.

Provinciaal Inpassingsplan

Op 15 oktober 2021 is in de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) toegelicht. Naar aanleiding van deze commissievergadering zijn Provinciale Staten meer geïnformeerd middels een mededeling portefeuillehouder (kenmerk DOC-00192813) over de natuurcompensatie (w.o. bomenkap) met daarin aandacht voor het Natuur Netwerk Limburg en de kwaliteitstoelag, en over het proces dat met de gemeente Venray en ProRail doorlopen wordt inzake de afwaardering

overweg Pelgrimslaan in Smakt (toezegging 8993). Op 12 november 2021 hebben Provinciale Staten het PIP Maaslijn vastgesteld. In Noord-Brabant is het PIP 5 november 2021 vastgesteld. De vastgestelde inpassingsplannen hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. In Limburg tot en met 7 januari 2022.

De Raad van State heeft de provincies Limburg en Noord-Brabant op 9 juni 2022 geïnformeerd over de ingekomen en ontvankelijk verklaarde beroepen, en heeft de provincies verzocht om een verweerschrift op te stellen. Het gaat in totaal om 16 beroepen, 12 Limburg en 4 Noord-Brabant. Een beroep is zowel in Limburg als Noord-Brabant ingesteld en betreft dezelfde inhoud. Dus 15 beroepen in totaal.

De verweerschriften van de provincies Limburg en Noord-Brabant zijn op 21 juli 2022 aan de Raad van State aangereikt. Behandeling van dit dossier is door de RvS nog niet ingepland, maar wordt medio 2023 verwacht.

Opname Maaslijn in TEN-T netwerk

De Europese TEN-T verordening wordt momenteel geactualiseerd. Op 5 december 2022 heeft de Transportraad in Brussel een akkoord bereikt over dit Herzieningsvoorstel TEN-T. In dit Herzieningsvoorstel is opname van de Maaslijn als volgt in het Trans-Europese transportnetwerk voorzien:

- deel Roermond – Venlo: uitgebreid kernnetwerk goederen
- deel Venlo – Nijmegen: uitgebreid netwerk

In de tweede helft van 2023 zal het nieuwe TEN-T netwerk formeel worden vastgesteld. De verordening waarin dit wordt geregeld wordt naar verwachting op 1 januari 2024 van kracht. Vanaf dat moment maakt de Maaslijn naar verwachting formeel deel uit van het TEN-T netwerk, en ontstaat er een serieuze mogelijkheid tot het verkrijgen van Europese CEF-subsidie (tot 30% subsidie voor works) voor delen van de Maaslijn-scope.

Relatie met OV-concessie

Het infrastructurele project Maaslijn heeft een nauwe samenhang met de OV-concessie. In de OV-concessie is immers opgenomen dat de vervoerder er van uit moet gaan dat er –aanvankelijk- vanaf december 2020 sprake is van een geëlektrificeerde spoorlijn waarop nieuw elektrisch treinmaterieel kan worden ingezet. Nu dit laatste pas vanaf december 2027 mogelijk is, dient vervoerder Arriva langer met het bestaande dieselmaterieel te rijden. De exploitatielasten van dit materieel liggen hoger dan bij nieuwe elektrische treinen.

Daarnaast is een belangrijk deel van de bestaande dieselvloot toe aan groot tussentijds onderhoud ('midlife-refurbishment') en zijn deze treinen door leeftijd en techniek storingsgevoeliger.

De meerkosten die uit bovengenoemde ontwikkelingen voortkomen zijn niet aan Arriva verwijtbaar en zal Arriva daarom bij de provincie als concessieverlener in rekening brengen.

1 Ontwikkelingen in de tijd

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is de drukste en meest intensief bereiden enkelsporige spoorlijn in Nederland die bovendien door dieseltreinen wordt bereiden als gevolg van het ontbreken van bovenleiding. Door de reizigersgroei levert dit nu aanzienlijke en zeker in de toekomst enorme capaciteitsproblemen op. Samen met de Provincie Noord-Brabant, de Provincie Gelderland, het Rijk en ProRail werkt de Provincie Limburg aan de opwaardering van de Maaslijn.

24-10-2008	Agenda treinverkeer in Limburg, initiatiefvoorstel
17/18-12-2009	P-09-013 Gewijzigd voorstel Controlecommissie inzake eerste inventarisatie grote projecten. Openbaar Vervoer is aangewezen als groot project conform art. 2 lid 2 van de RGP 2009.
14-12-2012	I-12-004-1 Initiatiefvoorstel De Limburg lijnen; reservering 30 miljoen.
09-11-2012	Commissie Ruimte, Infra en Financiën; sonderende notitie Programma Openbaar vervoer (GS 23-10-2012 kenmerk 2012/49877): Maaslijn, verdubbeling en elektrificatie: verkenning in 2013. Maaslijn, Quickscan regionaal spoor: maatregelen z.s.m. uitvoeren. Samen met Rijk z.s.m. besluit nemen over definitief pakket van maatregelen en aanvullende financiering daarvan.
22-02-2013	G-12-048-1 geactualiseerde versie Programma Openbaar Vervoer (GS 07-02-2013 kenmerk 2013/5919). Het doel van de realisatie van de Railagenda is het waarmaken van de provinciale ambities met betrekking tot de maximale ontsluiting van het regionale, nationale en internationale railnet en de aansluiting van Limburg daarop, zowel qua noord-zuid- als qua oost-westverbindingen. (+concessiedoelstelling). De opzet en aanpak van het Programma Openbaar Vervoer is hierbij vastgesteld.
07-02-2014	G-13-036 Gewijzigd Statenvoorstel Voortgangsrapportage projecten programma OV en voorstel tot besluitvorming over prioritering en financiering. Intentionele politieke steun uit te spreken over elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. Besluitvorming over medefinanciering zal geschieden via een uitgewerkt voorstel op basis van een concrete business case.
28-05-2014 19/20-06-2014	Commissie Economie, bestuur en duurzaamheid; Sonderend stuk met bijlage G-14-013 Statenvoorstel 2e tranche Structuurversterkende projecten (kenmerk 2014/25890). Het betreft nr. 7 Elektrificatie Maaslijn. Waar de 1e tranche van structuurversterkende projecten vooral gericht was op de doorontwikkeling van de Chemelot Campus (inclusief de kennisverbinding met de overige campussen), aansluiting onderwijs/arbeidsmarkt en stedelijke ontwikkelingen, wordt met de 2e tranche een verdieping gegeven aan de kennisinfrastructuur (Kennis-As Limburg), financierings-instrumentarium stimulering MKB, de verduurzaming van woningmarkt en uitvoering van de railagenda. G-14-017 Statenvoorstel selectie- en evaluatiekader structuurversterking (17-6-2014 kenmerk 2014/31720). Een aangepast selectie- en evaluatiekader is vastgesteld.
06-02-2015	P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV. De Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555) is vastgesteld.
30-09-2016	G-16-034 Statenvoorstel Voorbereidingsbesluit Provinciaal Inpassingsplan Opwaardering Maaslijn, brief GS van 30-8-2016 (GS 2016-66283). Om ongewenste ontwikkelingen in het gebied waarvoor het PIP wordt opgesteld te voorkomen wordt voorgesteld een voorbereidingsbesluit voor dit gebied te nemen. Hiermee is het mogelijk om bouw-, sloop- en aanlegactiviteiten en gebruikswijzigingen te weren die niet passen binnen het toekomstig inpassingsplan. G-16-035 Gewijzigd Statenvoorstel Opwaardering Maaslijn - kredietbesluit 2016 Maaslijn, brief GS van 26-9-2016 (GS 2016-76441). Provinciale Staten hebben besloten: 1. het kredietbesluit 2016 Opwaardering Maaslijn vast te stellen en daarmee het projectbudget voor de voorbereiding en realisatie van de Opwaardering Maaslijn vast te stellen op een bedrag van in totaal € 164 miljoen met dien verstande dat de Provincie Limburg opdrachtgever is voor de projecten die onder de opwaardering Maaslijn vallen, te weten: <ul style="list-style-type: none"> o de Noordelijke- en Zuidelijke versnellingsmaatregelen, de elektrificatie van de Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo. o De kosten voor het project bedragen in totaal € 164 miljoen en de Limburgse bijdrage bedraagt in totaal € 64,75 miljoen <ul style="list-style-type: none"> - Versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn € 12,0 miljoen. - Versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn € 20,1 miljoen. - Elektrificatie € 98,2 miljoen.

- Station Grubbenvorst Greenport-Venlo € 33,7 miljoen.
- 2. dat wijzigingen van de scope en/of verschuivingen van middelen tussen projectonderdelen alleen mogelijk zijn na goedkeuring van Gedeputeerde Staten. Dat substantiële scopewijzigingen ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.
- 3. substantiële scopewijzigingen zijn:
 - o wijzigingen in de planning, die leiden tot latere oplevering (na 2020);
 - o wijzigingen in budget, zijnde een overschrijding van het taakstellend budget dan wel een overschrijding van de bijdrage van de provincie Limburg;
 - o wijzigingen van het programma van eisen.

10-11-2017

G-17-031 Statenvoorstel Heroverwegingen in de Railagenda (kenmerk 2017/64877).

Provinciale Staten van Limburg hebben besloten:

1. Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie in te stemmen met het beëindigen van het project stoptrein Weert-Roermond.

2. Voor het project Maaslijn het volgende:

- o het voorstel tot scopewijziging om, conform het door uw Staten op 30 september 2016 vastgestelde kredietbesluit, de realisatie van het station Grubbenvorst Greenport-Venlo géén onderdeel meer te laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn;
- o het voorstel tot scopewijziging om de realisatie van opstelcapaciteit voor materieel op de Maaslijn toe te voegen aan de scope van het project Opwaardering Maaslijn, waarbij binnen het beschikbare budget de oplossing gezocht wordt
- o aan de hand van het PIP Opwaardering Maaslijn (naar verwachting) medio 2018 een definitief besluit te nemen over de verdere aanpak van het project, inclusief de opstelsporen en
- o De scopewijziging financieel te verwerken via de P&C cyclus.

3. In te stemmen met het voorstel om de ambitie tot realisatie van Maastricht-Noord fase 2 te herbevestigen wanneer deze gerealiseerd kan worden met volledige financiële steun van het Rijk. De verdere voorbereidingen voor dit project zullen worden gecontinueerd tot duidelijk is of het project gedekt gaat worden.

4. De opgeleverde verkenning voor het doortrekken van de Heuvellandlijn naar Kerkrade-west te accorderen en toe te werken naar een go/no go besluit op basis van een integrale bereikbaarheidsverkenning (conform de provinciale Mobiliteitsvisie).

Amendement 12 Titulaer c.s. inzake station Grubbenvorst Greenport Venlo is aangenomen.

21-02-2018

Mededeling Portefuillehouder inzake Samenwerkingsovereenkomst Maaslijn en indexproblematiek Railagenda, brief gedeputeerde Mackus van 20-2-2018 (GS 2018-10968)

23-02-2018

Interpellatiedebat met gedeputeerde Mackus. Aanleiding is de Mededeling portefeuillehouder van 21 februari 2018 inzake extra financieel tekort op de Maaslijn.

Toezegging 8251 Gedeputeerde Mackus zegt toe voor de Statencommissie MD van 18-5-2017 de risico's (zoals indexatie en marktwerking) en planning van de Maaslijn in beeld te brengen (meegenomen in Voortgangsrapportage) en het risico-management van de Maaslijn verder in te richten. Ook de voortgang van de Maaslijn wat betreft de financiële dekking zal in beeld worden gebracht.

21-06-2019

G-19-014 Statenvoorstel Vaststellen aanvullend (provinciaal deel van het) krediet project Opwaardering Maaslijn, brief GS van 14-5-2019 (GS 2019-37372).

Provinciale Staten hebben besloten:

1. in te stemmen met de aanvullende financiële bijdrage voor deze fase van het project van € 35,15 miljoen van de provincie Limburg aan het investeringskrediet Opwaardering Maaslijn, waarmee het bestaande krediet ad € 164 miljoen. Wordt verhoogd tot € 199,15 miljoen
2. dekking van deze aanvullende middelen geschiedt via de Reserve DU Verkeer en Vervoer, hiertoe dient een bedrag ad € 8,53 miljoen uit de immunisatiereserve te worden toegevoegd aan het saldo van de reserve DU Verkeer en Vervoer (zie ook GS 2019/24829). Deze financiële consequenties zullen worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (2e afwijkingenrapportage) en programmabegroting 2020 en verder;
3. risico's met betrekking tot de ZBO-omvorming maken geen onderdeel uit van het risicodeel waarover de Provincie Limburg medeverantwoordelijk voor is.

	Motie 2477 Heldens c.s. inzake Meerkosten Maaslijn is aangenomen.
11-12-2020	<p>Interpellatiedebat met gedeputeerde Mackus. Aanleiding is de beantwoording van onze schriftelijke vragen over de Maaslijn. De continu oplopende kosten, die ook bij andere infraprojecten wordt gezien, zijn ongehoord.</p> <p>Wat betekent dit tekort voor het project Maaslijn? Is deze kostenstijging acceptabel?</p> <p>Hoe verhoudt dit tekort zich tot de eerdere adviezen van Beerenschot over de Provincie en rail-infraprojecten?</p> <p>In een breder perspectief. Is deze provincie wel in control bij grote infraprojecten?</p> <p>Motie 2682 Realisatie Maaslijn 2024 is aangenomen.</p> <p>Naar aanleiding van de antwoorden van GS Limburg op de schriftelijke vragen van de PvdA Limburg, het Notaoverleg in 2e Kamer en de in de 2e Kamer voorliggende Motie Moorlag van 7 december 2020 (35570-A-31).</p>
20-04-2021	Het ontwerp-PIP is op 20 april 2021 door GS vastgesteld.
30-06-2021	<p>Bestuurlijk akkoord tussen het ministerie van I&W en provincie Limburg die na het zomerreces aan uw Staten worden voorgelegd, afdoening motie 2682.</p> <p>De gemaakte afspraken bevatten de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de meerkosten van het project van € 79 mln. exclusief btw (zijnde € 96 mln. incl. btw) worden in een verhouding 75 – 25 door Rijk en regio gedragen. Dit betekent voor het Rijk een aanvullende bijdrage van ca. € 60 mln. excl. btw (€ 72 mln. incl. btw), en voor de regio een bijdrage van ca. € 20 mln. excl. btw (€ 24 mln. incl. btw). Ten aanzien van de beheersing van btw-risico's zijn specifieke afspraken met het Rijk gemaakt; ▪ partijen treffen gezamenlijk een aanvullende risico-reservering van € 42 mln. voor het project op P-85 niveau in een verhouding 75 – 25 voor Rijk en regio. Voor het Rijk betekent dit een aanvullende reservering van € 31,5 mln., en voor Limburg een reservering van € 10,5 mln.; ▪ eventuele toekomstige mee- en tegenvallers boven de eerdergenoemde posten, waaronder een risico op kostprijsverhogende btw, worden conform de huidige Bestuursovereenkomst in de verhouding 50 – 50 gedeeld tussen Rijk en regio. Daarbij gaat het Rijk ook voor 50% participeren in het financiële risico voor de OV-concessie bij eventuele verdere vertraging van elektrificatie na 2024, waar dit risico thans volledig bij de provincie Limburg rust. <p>Dekking regio:</p> <p>Rekening houdend met een reeds eerder getroffen regioreservering en met het feitelijk kunnen beheersen van het btw-risico komen deze afspraken neer op een additionele investeringsbijdrage van € 9 mln. (excl. btw) door de provincie Limburg, bovenop het thans beschikbare regio budget van € 153 mln. Daarnaast zal € 10,5 mln. worden gereserveerd in de aanvullende risico-reservering om het project op P-85 niveau te brengen, en zullen wij u een voorstel voorleggen hoe om te gaan met de btw-risico's alsmede met het resterende risico's voor de OV-concessie bij mogelijke verdere projectvertraging.</p>
23-09-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Voortgang Maaslijn (kenmerk DOC-00184696)
28-09-2021	Mededeling portefeuillehouder Toezeggingen aan SCMD inzake Statenvoorstel bestuurlijk akkoord en kredietvoorstel Maaslijn (kenmerk DOC-00186477)
1-10-2021	<p>G-21-023 Gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021.</p> <p>Provinciale Staten hebben besloten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In te stemmen met het bestuurlijk akkoord Opwaardering Maaslijn zoals in deze nota beschreven; ▪ In te stemmen met het ophogen van het krediet Maaslijn met € 18,48 22 mln. ten laste van de meerjarige begrotingsruimte. De financiële consequenties zullen worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus. ▪ In te stemmen met het inzetten van de risicoreserve bereikbaarheidsmiddelen ten behoeve van 1 jaar verdragingskosten Arriva á € 13,605 mln. ▪ Kennis te nemen van de resterende risico's die niet meegenomen zijn in het dekkingsvoorstel.
2-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoen toezeggingen 8992 en 8993 PIP Maaslijn (kenmerk DOC-00192813)
12-11-2021	<p>G21-028 Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan Opwaardering Maaslijn.</p> <p>Provinciale Staten hebben besloten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In te stemmen met de 'Nota van Antwoord' ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn', alsmede de 'Staat van Wijzigingen' Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn'.

- Het Provinciaal Inpassingsplan Maaslijn, bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (inclusief de bijlagen), met inachtneming van de 'Nota van Antwoord' ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn', alsmede de 'Staat van Wijzigingen' Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn' zowel analoog als digitaal (NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01) gewijzigd vast te stellen.
- Te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

23-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Verbeterplan Maaslijn van ProRail (kenmerk DOC-00202467).
14-12-2021	GS besluit (kenmerk) om in te stemmen met het addendum en in te stemmen met het nemen van de projectbeslissing door het ministerie van I&W. Deze besluiten zijn in het bestuurlijk overleg over de Maaslijn met het Ministerie van I&W diezelfde dag bekrachtigd.
16-12-2021	Mededeling portefeuillehouder Projectbesluit Maaslijn (kenmerk DOC-00212582).
4-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor provinciale projecten (kenmerk DOC-00256285)
14-4-2022	Mededeling portefeuillehouder over Voortgang Maaslijn in relatie tot oorlog Oekraïne en het afbreken van de aanbesteding voor de realisatie van het werk door ProRail (kenmerk DOC-00259961).
26-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake : Krantenartikel 12-4-2022 over vertraging elektrificatie Maaslijn (kenmerk DOC-00261647)
7-7-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00301576) over voortgang Maaslijn en aankondiging besluitvorming vervolgoers in oktober 2022
21-7-2022	Verweerschrift inzake PIP Maaslijn is aan de Raad van State aangereikt
25-10-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00358309) met aankondiging dat op 14 november PS en Tweede Kamer gelijktijdig zullen worden geïnformeerd over de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg Maaslijn van 20 oktober 2022. Tevens worden PS geïnformeerd over een brief vanuit de 'Groene Metropoolregio' met daarin een oproep om de Maaslijn zo spoedig mogelijk te realiseren.
14-11-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) over voortgang Maaslijn met daarin de uitkomsten van het BO Maaslijn van 20 oktober 2022.
5-12-2022	Akkoord binnen Transportraad in Brussel over dit Herzieningsvoorstel TEN-T, waardoor opname van de Maaslijn in het Trans-Europese transportnetwerk wordt voorzien
6-12-2022	Brief van GS aan PS (DOC-00376984) inzake beantwoording vragen Maaslijn bij verzoek tot interpellatiedebat
19-12-2022	Interpellatiedebat Provinciale Staten en motie 2951 unaniem aangenomen waarin GS onder meer wordt verzocht om bij de regering de eis neer te leggen dat de Maaslijn net als alle andere spoorprojecten in Nederland een Rijksproject wordt en dat vanaf 01-10-2021 alle meerkosten van het project Maaslijn voor 100 procent ten laste van het Rijk moeten komen.
14-2-2023	Start aanbesteding ProRail voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn
16-3-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00447553) over de brief staatssecretaris I&W naar aanleiding van kwestie kwartsloze ballast
17-4-2023	Brief van gemeente Land van Cuijk over de voortgang verbetering van de Maaslijn (PS DOC-00467183)
25-4-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00457579) over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn

2	Maaslijn Planvormingsfase	H2 2022	H1 2023	Stand van zaken																																																																						
<p>Het project Maaslijn kent een aantal strakke sturingscriteria. De vigerende scope, zonder station Grubbenvorst-Greenport Venlo, is vastgelegd in CRS 3.0. De scope 3.0 is bevroren zoals deze is opgenomen in de raming van ProRail van 1 april 2021 en waarop het op 1 oktober 2021 door PS vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd.</p>																																																																										
2.1	Financiën			<p>Het financiële overzicht, voor dit moment, is als volgt:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Planning / Realisatie</th> <th>Totaal</th> <th>≤2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>>2025</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fasering VGR3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Bedragen in € mln</td> </tr> <tr> <td>Fasering VGR7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Geïndexeerd: Ja</td> </tr> <tr> <td>Inkomsten planning</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">Uitvoering derden</td> <td>Raming: P85.</td> </tr> <tr> <td>Uitgaven planning</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4">Uitvoering derden</td> <td>Begroting: 3.1.2</td> </tr> <tr> <td>Realisatie</td> <td>26,105 28.673</td> <td>21,105</td> <td>4,850</td> <td>0,405 2.718</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Initiatief</td> <td>Haalbaarheid</td> <td>Planvorming</td> <td colspan="2">Uitvoering</td> <td colspan="3">Beheer</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>**dekking is gebaseerd op Gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021 (G-21-023, 1 oktober 2021).</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> Als gevolg van de vertraging van het project en de prijsstijgingen van materialen zullen de projectkosten stijgen. Daartoe is een risico-reservering (P50 -> P85) beschikbaar. ProRail heeft van beide opdrachtgevers de opdracht de financiële impact van de vertraging en de huidige marktsituatie te bepalen. Bij de inschrijving voor de nieuwe aanbesteding medio 2023 zal blijken in hoeverre de bestaande financiële dekking incl. risico-reservering voldoet dan wel aanvulling behoeft. Mede n.a.v. motie 2951 treden partijen in overleg om te komen tot een aangepaste verdeling van meerkosten.</p>	Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025		Fasering VGR3									Bedragen in € mln	Fasering VGR7									Geïndexeerd: Ja	Inkomsten planning					Uitvoering derden				Raming: P85.	Uitgaven planning					Uitvoering derden				Begroting: 3.1.2	Realisatie	26,105 28.673	21,105	4,850	0,405 2.718							Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025																																																																		
Fasering VGR3									Bedragen in € mln																																																																	
Fasering VGR7									Geïndexeerd: Ja																																																																	
Inkomsten planning					Uitvoering derden				Raming: P85.																																																																	
Uitgaven planning					Uitvoering derden				Begroting: 3.1.2																																																																	
Realisatie	26,105 28.673	21,105	4,850	0,405 2.718																																																																						
	Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer																																																																				
2.2	Fiscaliteit			<p>btw</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> 30 juni 2021 zijn in een bestuurlijk overleg tussen het rijk en Provincie Limburg over de btw afspraken met het Rijk gemaakt. Indien deze afspraken onvoldoende blijken te zijn is de provincie Limburg mede risicodragend. Het btw-risico behorend bij de ramingstegenvaller van € 79,15 mln. (2) ad € 16,62 17 mln. komt in de verhouding 75/25 voor rekening van het rijk, respectievelijk Limburg. Alle overige btw-risico's draagt de provincie Limburg voor 50%. Provinciale Staten hebben hier op 1 oktober 2021 mee ingestemd (Statenvoorstel G-21-023).</p>																																																																						
2.3	Dekking			<p>Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten ingestemd met het bestuurlijk akkoord van 30 juni 2021 tussen het rijk en Provincie Limburg. Dit heeft geleid tot een aanvullende bijdrage van de Provincie en het Rijk en een andere risicoverdeling tussen de Provincie en het Rijk. Het volgende is door Provinciale Staten besloten. De totale noodzakelijke dekking bovenop het reeds bestaande Provinciaal krediet van € 99,9 mln. bestaat uit drie componenten.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ten eerste is het kredietbesluit opgehoogd voor de investeringscomponent (te activeren kosten) van meerkosten, dit betreft de P50 kostenstijging (€ 8,03 mln. netto na indexering), en de ophoging om tot een P85 ramingszekerheid te komen (€ 10,46 mln.). Dit bedraagt € 18,48 mln., waarvan de kapitaallasten ten laste van het begrotingsresultaat worden gebracht. De tweede component wordt gevormd door de vergoeding aan Arriva. Deze kostenpost voor het 1e jaar á € 13,60 mln. is onderdeel van de risicocomponent onder het kapitaallastenplafond/. Dit drukt daarmee op de ruimte om risico's in de totale mobiliteitsportefeuille op te vangen. De derde component is niet betrokken in de dekking, omdat de kans van optreden lager werd geacht. Dit betreft het totale BTW risico én het oplopen van 2 jaar vertraging in realisatie en bijbehorende kosten voor Arriva. Deze € 27,49 mln. is niet van dekking voorzien en vergt een separaat besluit van Provinciale Staten bij optreden. Hierbij past het ook om te stellen dat er nog steeds onzekerheid op het totaal van de raming zit. Deze verdwijnt pas op het moment van gunnen. Ook met een P85 is dit risico nog aanwezig, en de prijsontwikkelingen in de markt zijn eveneens onzeker. <p>De totale geïndexeerde dekking van het project is als volgt (bedragen in miljoenen euro's excl. btw):</p>																																																																						

Dekking	Totaal
Provincie	118,38
Min I&W	164,43
Provincie Noord-Brabant	31,60
Provincie Gelderland	21,45
Totaal	335,86

Dit betreft de dekking van de P85-raming bij het realisatiebesluit. Eventuele aanvullende risico's (o.a. btw) en vervangingskosten zijn hierin niet meegenomen.

Bijdragen partijen aan projectbudget in mln euro's excl.

Partij	eerdere BOK	aanvullend	Raming P50 pp. 2020	aanvullend van P50 -> P85	geschatte index	Dekking P85-raming incl index
I&W	€ 59,6	€ 59,5	€ 119,1	€ 31,5	€ 14,0	€ 164,6
Limburg € 99,9 -/- € 25,86 (€ 26) index*	€ 74,0	€ 19,8	€ 93,8	€ 10,5	€ 14,0	€ 118,3
Brabant	€ 31,6		€ 31,6			€ 31,6
Gelderland	€ 21,5		€ 21,5			€ 21,5
Totaal	€ 186,7	€ 79,3	€ 266,0	€ 42,0		€ 336,0

Daarmee komt de dekking van het totale budget voor het project Maaslijn uit op een bedrag van afgerond € 336 miljoen (Mu-waarde) raming ProRail april 2021 en een bedrag van circa € 28 miljoen dat beschikbaar is om de indexering van deze raming in de komende jaren op te vangen. Alle bedragen zijn exclusief btw.

Verklaring ontwikkeling

Als gevolg van de vertraging van het project en de prijsstijgingen van materialen zullen de projectkosten stijgen. Daartoe is een risico-reservering (p50 -> P85) beschikbaar. ProRail heeft van beide opdrachtgevers de opdracht de financiële impact van de vertraging en de huidige marktsituatie te bepalen. Bij de inschrijving voor de nieuwe aanbesteding medio 2023 zal blijken in hoeverre de bestaande financiële dekking incl. risico-reservering voldoet danwel aanvulling behoeft. [Op dat moment zal ProRail een geactualiseerde projectraming opstellen en de uitkomst hiervan met opdrachtgevers I&W en Provincie Limburg communiceren, waarin het aanbestedingsresultaat is verwerkt.](#) Conform afspraken met I&W [en de provincies Gelderland en Noord-Brabant](#) dragen Provincie Limburg en het Rijk gezamenlijk het risico van kostenstijging.

2.4 Planning

Het project bevindt zich sinds IPML5 in de realisatiefase. Als gevolg van het afbreken van de aanbesteding is indienststelling van de opgewaardeerde spoorweginfrastructuur uiterlijk december 2024 niet meer haalbaar. De geactualiseerde planning die op 20 oktober 2022 in het BO Maaslijn is behandeld voorziet in oplevering van het project in december 2027, zoals met PS gecommuniceerd in mededeling portefeuillehouder van 14 november 2022 (DOC-00368515).

Huidige fase:

Initiatiefase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
			X	

Verklaring ontwikkeling

			Als gevolg van het afbreken van de aanbesteding is indienststelling van de opgewaardeerde spoorweginfrastructuur uiterlijk december 2024 niet meer haalbaar. De geactualiseerde planning die op 20 oktober 2022 in het BO Maaslijn is behandeld voorziet in oplevering van het project in december 2027. Daarbij wordt de bestaande technische projectscope gehandhaafd.																					
2.5	Scope		<p>De vigerende scope is vastgelegd in CRS 3.0. De scope 3.0 is bevroren zoals deze is opgenomen in de raming van ProRail van 1 april 2021 en waarop het op 1 oktober 2021 door PS vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd.</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de scope.</p>																					
2.6	Provinciaal Inpassingsplan		<p>Op 1 februari 2021 zijn het concept ontwerp PIP (OPIP) en de MER aan de gemeenten Mook en Middelaar, Venray, Horst aan de Maas, Venlo, Beesel en Roermond, de provincie Gelderland en de Gelderse gemeenten Heumen en Nijmegen en de betrokken relevante (advies)instanties, Waterschap Limburg, Veiligheidsregio Noord-Limburg, Tennet, Gasunie, Rijkswaterstaat, I&W en RCE in het kader van het vooroverleg ambtelijk aangeboden. De reacties hieruit omvatten met name de vraag om meer aandacht voor de communicatie over het project en om nadere uitleg op gebied van trillingen, landschap en archeologie. Dit heeft niet geleid tot inhoudelijke, anders dan tekstuele, aanpassingen van de planstukken.</p> <p>Op 20 april 2021 is het OPIP vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Het OPIP met de onderliggende planstukken inclusief het MER zijn gedurende zes weken ter inzage gelegd van 28 april 2021 t/m 9 juni 2021. Er zijn 96 zienswijzen bij de Provincie Limburg ingediend. 41 Zienswijzen bij de Provincie Noord-Brabant. Vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in 12 november 2021 geschied. In de provincie Noord-Brabant is het PIP 5 november vastgesteld. De Provincie Gelderland hoeft geen PIP vast te stellen, omdat de voorgestelde maatregelen passen in de bestemmingsplannen van de Gelderse gemeenten Nijmegen en Heumen.</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> De provincie Limburg heeft als bevoegd gezag van de Raad van State op 9 juni 2022 de ingekomen en ontvankelijk verklaarde beroepen ontvangen en is in de gelegenheid gesteld om een verweerschrift in te dienen. Het gaat in totaal om 16 beroepen, 12 Limburg en 4 Noord-Brabant. Een beroep is zowel in Limburg als Noord-Brabant ingesteld en betreft dezelfde inhoud. Dus 15 verschillende beroepen in totaal. De verweerschriften van de provincies Limburg en Noord-Brabant zijn op 21 juli 2022 aan de Raad van State aangereikt. Behandeling van dit dossier is door de RvS nog niet ingepland, maar wordt <i>eind</i> 2023 verwacht.</p>																					
2.7	Risico's		<p>Indien het project meer kost dan € 335,86 miljoen dragen zowel Rijk als provincie Limburg de risico's, conform onderstaande tabel Provincies Gelderland en Noord-Brabant zijn geen risicodragende partijen.</p> <p>De restrisico's zijn als volgt verdeeld:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Restrisico's</th> <th>Rijk</th> <th>Provincie Limburg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verschil raming P50 / P85</td> <td>75%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>overig realisatierisico</td> <td>50%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>Indexering</td> <td>Rijk</td> <td>Regio</td> </tr> <tr> <td>Btw over aanvullend bedrag € 79,15</td> <td>75%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>Btw overig</td> <td>50%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>Vertraging (concessie elektrificatie)</td> <td>50%</td> <td>50%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Grootste financiële risico's</p>	Restrisico's	Rijk	Provincie Limburg	Verschil raming P50 / P85	75%	25%	overig realisatierisico	50%	50%	Indexering	Rijk	Regio	Btw over aanvullend bedrag € 79,15	75%	25%	Btw overig	50%	50%	Vertraging (concessie elektrificatie)	50%	50%
Restrisico's	Rijk	Provincie Limburg																						
Verschil raming P50 / P85	75%	25%																						
overig realisatierisico	50%	50%																						
Indexering	Rijk	Regio																						
Btw over aanvullend bedrag € 79,15	75%	25%																						
Btw overig	50%	50%																						
Vertraging (concessie elektrificatie)	50%	50%																						

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Besluitvorming over aanvullend krediet project is niet tijdig afgerond, waardoor ProRail niet tijdig kan gunnen en de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u> ▪ <u>In de voorbereidingsfase wordt te weinig aandacht besteed aan ecologische maatregelen of als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw wordt er geen Wnb-vergunning verleend, waardoor de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u> ▪ <u>Indien er voor de Maaslijn te weinig kwartsloze ballast beschikbaar is kan de uitvoering vertragen met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u> <p>Grootste tijd risico's</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Besluitvorming over aanvullend krediet project is niet tijdig afgerond, waardoor ProRail niet tijdig kan gunnen en de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u> ▪ <u>In de voorbereidingsfase wordt te weinig aandacht besteed aan ecologische maatregelen of als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw wordt er geen Wnb-vergunning verleend, waardoor de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u> ▪ <u>Indien er voor de Maaslijn te weinig kwartsloze ballast beschikbaar is kan de uitvoering vertragen met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> Het risicodossier was geactualiseerd na het bestuurlijk akkoord en het aanvullend krediet, vaststelling van het provinciaal inpassingsplan, het overeengekomen addendum op de bestuursovereenkomst uit 2020 en de projectbeslissing. Het belangrijkste risico is opgetreden, namelijk dat het project niet op tijd gereed is en dat het waarschijnlijk duurder zal uitvallen. <u>In het eerste halfjaar van 2023 is het risicodossier geactualiseerd.</u></p>
2.8 Concessie		<p>Arriva en de Provincie Limburg hebben het voornemen uitgesproken om de financiële effecten van de vertraging 2020-2024 van de Maaslijn bij voorkeur en met voorrang zonder verdere betaling van een financiële vergoeding aan Arriva te regelen door eventuele meerkosten en minderopbrengsten zo laag als mogelijk te houden en via compenserende maatregelen op nul uit te komen. Na intensieve overleggen met Arriva hebben wij ter nadere uitwerking en bekrachtiging van deze nullijn een vaststellingsovereenkomst opgesteld. PS hebben op 14 februari 2020 bij besluit G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva de kaders hiervoor aangegeven.</p> <p>Nu indienststelling vertraagt tot eind 2027 zijn er nieuwe gesprekken met Arriva gestart om cf. de voorwaarden in de OV-concessie met een open boek calculatie de meerkosten van langere dieseexploitatie in beeld te brengen.</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> <u>Naar aanleiding van de vertraging 2020-2024 zal, met gebruikmaking van de resultaten uit de externe adviescommissie conform VSO, in de tweede helft van 2023 een voorstel voor verlenging van de OV-concessie aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Hierover zullen PS op 8 september 2023 een technisch-inhoudelijke toelichting ontvangen.</u> <u>Ten aanzien van de aanvullende vertraging 2024-2027 heeft Arriva inzage gegeven in haar meerkosten. Deze business-case wordt extern gevalideerd, en over de financiële gevolgen zal eveneens in de tweede helft van 2023 een voorstel aan Provinciale Staten worden voorgelegd.</u></p>
2.9 Organisatie		<p>De aansturing van het project was sinds juni 2019 zodanig dat het ministerie I&W verantwoordelijkheid droeg voor het project en de dagelijkse aansturing van ProRail. De provincie Limburg was (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerking en droeg zorg voor betaling in deze projectfase.</p>

Op 14 december 2021 is het addendum op de bestuursovereenkomst van 10 februari 2020 door alle partijen ondertekend. In dit addendum is overeengekomen dat tijdens de realisatiefase die is gestart na de projectbeslissing op 15 december 2021 het project gezamenlijk wordt aangestuurd door het rijk en de Provincie Limburg. Beide partijen zullen optreden als opdrachtgever richting ProRail. Het Rijk blijft de rol van dagelijkse aansturing vervullen.

Naar aanleiding van Statenmotie 2951 van 19 december 2022 zijn gesprekken met I&W opgestart over overdracht van het project naar het Rijk.

Verklaring ontwikkeling

Binnen de afgesproken governance vinden de overleggen plaats met I&W en ProRail en ontvangt de provincie Limburg de rapportages waarop de facturen betaalbaar gesteld kunnen worden. Verdere afspraken om het project te kunnen beheersen volgen na besluitvorming over het ontstane dekkingstekort en aansturing van het project.

Bijlagen:

1. Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)
2. Kredietbesluit Maaslijn 2020
3. Risico's en risicobeheersing

Bijlage 1: Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)

Besluiten / documenten	
Berichtgeving aan PS 12 november 2019	Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda, brief GS van 12-11-2019 (GS 2019-84220)
Berichtgeving aan PS 21 januari 2020	G-20-002 Ontwerpbesluit bekrachtiging geheimhouding bijlagen Statenvoorstel G-20-001 Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn (GS 2020-3428)
Berichtgeving aan PS 21 januari 2020	G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn, brief GS van 21-1-2020 (GS 2020-3391)
Berichtgeving aan PS 1 september 2020	Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2020-2024 (IPML), brief GS 1-9-2020 (GS 2020-35886). Rapportage i.h.k.v. Regeling Grote Projecten inclusief Railagenda.
Berichtgeving aan PS 14 december 2020	Beantwoording Schriftelijke Vragen PvdA-Berghorst en Kuntzelaers inzake voortgang Maaslijn, brief GS van 4-12-2020 (GS 2020-49752)
Berichtgeving aan PS 22 december 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake de Maaslijn, brief GS 22-12-2020 (GS 2020-51989)
Berichtgeving aan PS 9 februari 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake dossier Maaslijn, brief GS 09-02-2021 (GS 2021-3987)
Berichtgeving aan PS 9 maart 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Maaslijn, brief gedeputeerde Mackus 06-03-2021 (GS 2021-6404)
Berichtgeving aan PS 7 april 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang Maaslijn, brief gedeputeerde Brugman-Rustenburg 07-04-2021 (GS 2021-9657)
Berichtgeving aan PS 16 april 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Maaslijn, brief CdK Bovens 16-04-2021 (GS 2021-10391)
Berichtgeving aan PS 24 april 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Opwaardering Maaslijn, brief GS 29-04-2021 (GS 2021-11398)
Berichtgeving aan PS 21 mei 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake de Maaslijn, brief GS 21-05-2021 (GS 2021-13246)
Berichtgeving aan PS 6 juli 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake bestuurlijk akkoord Maaslijn, brief GS 06-07-2021 (GS2021/17133)
Berichtgeving aan PS 23-09-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Voortgang Maaslijn (kenmerk DOC-00184696)
Berichtgeving aan PS 28-09-2021	Mededeling portefeuillehouder Toezeggingen aan SCMD inzake Statenvoorstel bestuurlijk akkoord en kredietvoorstel Maaslijn (kenmerk DOC-00186477)
Berichtgeving aan PS 2-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoen toezeggingen 8992 en 8993 PIP Maaslijn (kenmerk DOC-00192813)
Berichtgeving aan PS 23-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Verbeterplan Maaslijn van ProRail (kenmerk DOC-00202467)
Berichtgeving aan PS 16-12-2021	Mededeling portefeuillehouder Projectbeslissing Maaslijn (kenmerk DOC-00212582)
Berichtgeving aan 4-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor provinciale projecten (kenmerk DOC-00256285)
Berichtgeving aan 19-4-2022	Mededeling portefeuillehouder over Voortgang Maaslijn in relatie tot oorlog Oekraïne en het afbreken van de aanbesteding voor de realisatie van het werk door ProRail (kenmerk DOC-00259961).
Berichtgeving aan 26-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake : Krantenartikel 12-4-2022 over vertraging elektrificatie Maaslijn (kenmerk DOC-00261647)
7-7-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00301576) over voortgang Maaslijn en aankondiging besluitvorming vervolgkoers in oktober 2022
25-10-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00358309) met aankondiging dat op 14 november PS en Tweede Kamer gelijktijdig zullen worden geïnformeerd over de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg Maaslijn van 20 oktober 2022. Tevens worden PS geïnformeerd over een brief vanuit de 'Groene Metropoolregio' met daarin een oproep om de Maaslijn zo spoedig mogelijk te realiseren.
14-11-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) over voortgang Maaslijn met daarin de uitkomsten van het BO Maaslijn van 20 oktober 2022.
6-12-2022	Brief van GS aan PS (DOC-00376984) inzake beantwoording vragen Maaslijn bij verzoek tot interpellatiedebat
19-12-2022	Statenmotie 2951 wordt aangenomen.
16-3-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00447553) over de brief staatssecretaris I&W naar aanleiding van kwestie kwartsloze ballast
17-4-2023	Brief van gemeente Land van Cuijk over de voortgang verbetering van de Maaslijn (PS DOC-00467183)
25-4-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00457579) over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn

Maaslijn kostenontwikkeling en dekkingsvoorstel

	Raming		Verdeling				Afspraak	
	Raming Nominaal	Raming Reëel	Provincie	Rijk	Brabant	Gelderland	Afspraak	
€ in mln.								
A	P50 raming Maaslijn mei 2019 (BOK)	186,70	212,55	99,90	59,60	31,60	21,45	
B1	+/- kostenstijging	79,15		19,79	59,36			25/75
B2	+/- delta index		2,32	-11,77	14,09			naar rato
B	P50 raming Maaslijn september 2021	265,85	294,02	107,92	133,05	31,60	21,45	
C1	+/- opslag P85	41,84		10,46	31,38			25/75
C	P85 raming Maaslijn september 2021	307,69	335,86	118,38	164,43	31,60	21,45	
D1	+/- BTW meerkosten	16,62		4,16	12,47			25/75
D2	+/- BTW basis	33,88		16,94	16,94			50/50
D	Totaal investeringskosten inclusief BTW	341,57	386,36	139,48	193,83	31,60	21,45	
E1	+/- 1 jaar Arriva vertraging	27,20		13,60	13,60			50/50
E2	+/- 2 jaar Arriva vertraging	12,80		6,40	6,40			50/50
E	Totale kosten worst case	381,57	426,36	159,48	213,83	31,60	21,45	
	<i>Uitkomst bij toepassing huidige BOK</i>			<i>213,88</i>	<i>159,43</i>	<i>31,60</i>	<i>21,45</i>	
	Bestaand krediet (A)			99,90				
	Ophoging kredietbesluit (B1+B2+C1)			18,48				
	Inzet risicoreserve bereikbaarheidsmiddelen (E1)			13,60				
	Geaccepteerd restrisico (ongedekt) (D1+D2+E2)			27,49				
	Bijdrage derden				213,83	31,60	21,45	
	Totale Provinciale dekking	381,57	426,36	159,48	213,83	31,60	21,45	

Bijlage 3: Risico's en risicobeheersing

Bij uw besluit G-21-023 Gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021), heeft het project een totale risicoreservering van € 41,84 (Deel Provincie Limburg is € 10,5 miljoen) voor de P85-raming en € 27,2 (13,6 Deel Provincie Limburg) dat hoort bij een jaar verdragingskosten Arriva).

De belangrijkste risico's zijn:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
<u>Besluitvorming over aanvullend krediet project is niet tijdig afgerond, waardoor ProRail niet tijdig kan gunnen en de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende verdragingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u>	<u>Tijdig agenderen in de regiegroep en Hoog Ambtelijk Overleg conform BOK.</u>	<u>Het betreft regulier werk</u>
<u>In de voorbereidingsfase wordt te weinig aandacht besteed aan ecologische maatregelen of als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw wordt er geen Wnb-vergunning verleend, waardoor de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende verdragingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Extra capaciteit op ecologie.</u> ▪ <u>Inzichtelijk maken van de stikstof depositie</u> 	<u>Voor de behandeling van de beroepen inzake het PIP wordt een passende beoordeling voorbereid.</u>
<u>Indien er voor de Maaslijn te weinig kwartsloze ballast beschikbaar is kan de uitvoering vertragen met een latere indienststelling en bijbehorende verdragingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u>	<u>Aansturen op prioriteit kwartsloze ballast voor de Maaslijn</u>	<u>Er wordt maximaal ingezet op beschikbaarheid van kwartsloze ballast</u>
<u>Voor benodigd profiel kunnen niet alle gronden tijdig verworven worden, met een latere indienststelling en bijbehorende verdragingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Strak sturen op spoedige vaststelling aankoopgrenzen (grenztekeningen), biedingen en besluitvorming m.b.t. start onteigening (evt. vooruitlopend op krediet en uitvoeringsbesluit)</u> ▪ <u>Tijdig in gesprek gaan met grondeigenaren om inzicht te geven over de situatie</u> ▪ <u>Tijdig onteigeningsproces ingaan, o.l.v. casemanager</u> 	<u>Er wordt maximaal ingezet op minnelijke verwerving. Eerste biedingen voor particulieren zijn uitgebracht, tweede biedingen volgen Q3 2023.</u>

<p><u>Indien allerhande vertragingen, issues en onderbrekingen in werkproces ProRail en onderliggende processen bij (onder)aannemers optreden of door te late besluitvorming kan het project niet tijdig (eind 2027) in dienst worden gesteld, met bijbehorende verdragingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Projectorganisatie Provincie Limburg bewaakt de projectvoortgang via reguliere regiegroepen en voortgangsrapportages en escaleert naar HAO of Bestuurlijk niveau indien een vertraging dreigt.</u> ▪ <u>Mijlpalen communiceren met PoRail zodat hierop gestuurd wordt.</u> ▪ <u>Herijken van de plannen door ProRail</u> 	<p><u>Het betreft regulier werk</u></p>
<p><u>Wijzigingen in wet- en regelgeving leiden tot wijzigende interne en externe regelgeving, met bijbehorende verdragingskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Projectorganisatie Provincie Limburg bewaakt de projectvoortgang via reguliere regiegroepen en voortgangsrapportages en escaleert naar HAO of Bestuurlijk niveau indien een vertraging dreigt.</u> ▪ <u>Actief overleg tussen BG en project en actief delen van interpretatie (nieuwe) normen en regelgeving.</u> 	<p><u>Het betreft regulier werk</u></p>
<p><u>Bezwaarmakers krijgen gelijk bij de Raad van State en het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB), waardoor ProRail en de aannemer niet overal kunnen starten met de uitvoering. Dit leidt tot kostenstijgingen door de te betalen schadevergoeding aan de aannemer en gevolgkosten voor de OV-concessie.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Uitloop van procestijd bij Raad van State</u> ▪ <u>Analyse maken welk werk wél tijdig uitgevoerd kan worden (i.r.t. projectdoelstellingen)</u> ▪ <u>Mogelijk tijdseffect op Ontheffingsprocedure gronden voorkomen</u> 	<p><u>Op het door PS vastgestelde PIP zijn beroepen ingediend. Een verweerschrift door de provincie is 21 juni 2022 aangereikt aan Raad van State. Er is sprake van een langere dan verwachte beroepsprocedure. Onduidelijk is wanneer een zitting is en de Raad van State tot een uitspraak komt.</u></p>

7.11.2. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 14^e voortgangsrapportage

(peildatum: 1 juli 2023, projectblad [R46](#))

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 januari 2023 t/m 1 juli 2023 toegevoegd. Deze voortgangsrapportage geeft de ontwikkelingen in de tijd weer en biedt informatie over de uitvoeringsfase.

In de opgenomen tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang in de H1 2022 waarbij per activiteit, middels de verschillende kleuren, wordt aangegeven of er eventueel afwijkingen zijn ten opzichte van de informatie die is opgenomen in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025 (IPML) van 1 januari 2022. Op 6 april 2020 hebben uw Staten het Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (PIP) vastgesteld en het Kredietbesluit SVHL 2020 genomen. Op 19 mei 2020 is de realisatieovereenkomst tussen Provincie en ProRail voor het project ondertekend. Gelijktijdig is het traject van aanbesteding door ProRail gestart en dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de gunning op 3 december 2020 aan Swietelsky Rail Benelux B.V. en is de realisatie van de spoorverdubbeling gestart.

Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een PIP. Er is één beroep ingediend. Op 14 juni 2021 heeft de zitting bij de Raad van State plaatsgevonden. Op 21 juli 2021 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepszaak. Het PIP is onherroepelijk geworden per 21 juli 2021.

In de planning van het project ligt ook een relatie met de voorwaarden van de CEF-subsidie. De CEF-subsidie is aangevraagd met een planning die stuurde op realisatie in december 2020. Op 29 september 2020 is het amendement bij INEA ingediend voor uitstel van de opleverdatum van het project (juni 2022) om de subsidie veilig te stellen. Het besluitvormingsproces bij de Europese Unie heeft een veel langere doorlooptijd gehad dan verwacht. Aangekondigd is dat begin juli 2021 een besluit wordt genomen. Inmiddels heeft CINEA (naamswijziging t.o.v. INEA) ingestemd met het ingediende amendement en is uitstel van oplevering gegeven tot 16 maart 2023. De geplande oplevering van de werkzaamheden is voorzien voor november 2022 en past ruim binnen het gestelde uitstel.

Conform planning zijn de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf in de periode 4 maart 2022 t/m 9 mei 2022 in een zogenaamde 9-weekse treinvrije periode uitgevoerd.

Op 9 mei 2022 is de dienstregeling (die 9 weken stil lag) weer gestart en kunnen treinen gebruik maken van de spoorverdubbeling.

In de periode 1 juli 2022 en 31 december 2022 zijn de restwerkzaamheden na indienststelling uitgevoerd. Daarnaast zijn de werkzaamheden rondom de verlegde Glas Mij-weg uitgevoerd en opgeleverd.

[In de periode 31 december tot en met 1 juli 2023 is op basis van de prognose eindstand een begin gemaakt met de financiële verantwoording richting CEF-subsidie \(Europa\) en ministerie van I&W. Er wordt gestuurd op een definitief financiële eindstand tussen 1 juli 2023 en 31 december 2023](#)

[Voor de in het hierbeneden weergegeven totaaloverzicht opgenomen regel: 20-10-2021 Aanpassing Emplacement Heerlen-west als scope-uitbreiding van SVHL \(DOC 00184345\) wordt een GS-besluit voorbereid \(Q3 2023\) waarin GS wordt voorgesteld om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen in te stemmen met het in IPML onder nummer R46a \(als onderdeel van project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46\) verder te rapporteren.](#)

INEA/CEF/TRAN/A2016/1351675 2016-EU-TA-0108-W 2EUStates2cross



1 Ontwikkelingen in de tijd

Het project heeft als doel om een tweede sneltrein Maastricht - Heerlen - Aachen mogelijk te maken als onderdeel van de Limburgse OV-concessie en is tevens een no-regret maatregel voor een snelle verbinding Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aachen (– Köln).

Samenvattend betreft het project:

- uitbreiding van enkel- naar dubbelspoor op het traject Heerlen - Landgraaf;
- aanpassen van de sporenlayout op de emplacementen Heerlen-oost en Landgraaf-west ten behoeve van dubbelspoor;
- seintechische maatregelen tussen station Landgraaf en de grens. Uit overleg kernteam 19 februari 2019: Seinverdichting is uit de scope van de CRS 3.0 gehaald. Omdat er een ander – weliswaar duurder - ontwerp is, is de seinverdichting niet meer nodig. De elektrificatie op het traject Landgraaf-grens behoort niet tot de scope van dit project, maar betreft een separaat project. Dit project is reeds uitgevoerd en opgeleverd. Pas na verdubbeling van het spoor kan een 2e sneltrein, als onderdeel van de Limburgse OV-concessie, op het traject worden ingelegd. Dat geldt tevens voor een toekomstige IC-verbinding Amsterdam – Heerlen – Aachen (– Köln).

10-01-2014	Commissie Ruimte, Infra en Financiën; Statenvoorstel G-13-036 Gewijzigd Statenvoorstel Voortgangsrapportage projecten programma OV en voorstel tot besluitvorming over prioritering en financiering (10-12-2013 kenmerk 2013/6844). PS besluit een bedrag van 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel vast te stellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die de Staten aan de Limburglijnen gekoppeld hebben, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk.
07-02-2014	G-13-036 Gewijzigd Statenvoorstel Voortgangsrapportage projecten programma OV en voorstel tot besluitvorming over prioritering en financiering.
06-04-2020	G-20-016 Gewijzigd Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (SVHL) inclusief alle bijlagen en Kredietbesluit 2020 SVHL, brief GS van 20-3-2020 (GS 2020-12428).

Deel 1. Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

1. In te stemmen met de 'Nota van Zienswijzen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf,' inclusief de daarin verwoorde wijzigingen.
2. Het Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf, bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (inclusief de bijlagen), met inachtneming van de 'Nota van Zienswijzen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf' zowel analoog als digitaal (NL.IMRO.9931.PIPSVHL-VG01) gewijzigd vast te stellen.
3. Te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Deel 2. Kredietbesluit 2020 SVHL

4. In te stemmen met
 - a. twee scopewijzigingen omtrent de kunstwerken en de aanpassingen aan Heerlen-oost;
 - b. dat de aanvullende financiële bijdrage van € 10,2 mln. aan het bestaande krediet ad €10 mln. wordt toegevoegd waarmee de totale provinciale bijdrage wordt verhoogd tot € 20,2 mln. Dekking van deze aanvullende middelen is voorzien binnen de bereikbaarheidsmiddelen (het afwegingskader Mobiliteitsopgave en -ambitie 2020-2023, welke op 14 februari 2020 door Provinciale Staten is vastgesteld (G-20-004)). In dit afwegingskader is rekening gehouden met een aanvullende reservering voor dit project van € 12,1 mln. Het voorliggende kredietbesluit past binnen deze reservering. Deze financiële consequenties zullen worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (afwijkingenrapportage) en programmabegroting 2021 en verder.
 - c. Het restant van deze reservering (ca. € 1,8 mln.) ten gunste wordt gebracht van het saldo van de bereikbaarheidsmiddelen;
 - d. het aanbestedingstraject wordt gestart en een mogelijke gunning onder voorwaarden voor een onherroepelijk PIP rond eind oktober 2020 plaatsvindt met dien verstande dat de uitvoering (het daadwerkelijk bouwen) alleen start als het PIP onherroepelijk is. Engineeringswerkzaamheden vinden mogelijk wel plaats voor een onherroepelijk PIP. Het eerder doorlopen van het proces tot gunning geeft de mogelijkheid om de gestelde mijlpalen te halen. Daarbij is van belang te weten dat

- in de planning van het project een relatie ligt met de voorwaarden van de CEF subsidie. De CEF subsidie is aangevraagd met een planning die stuurt op realisatie in december 2020. De gevolgen van een latere oplevering (december 2022) van het project zijn inmiddels met de Europese Unie besproken en de subsidietermijn kan worden verlengd. Het proces om tot indiening van het amendement (verlenging subsidietermijn) is ingang gezet en uitkomst wordt in Q4 2020 verwacht. Dit blijft een risico.
- Provincie Limburg is de 57% risicodragende partij indien het projectbudget van € 68,2 mln. wordt overschreden, waarbij dient te worden opgemerkt dat het provinciale deel van de dekking van deze € 68,2 mln., € 20,2 mln. bedraagt en dat van de overschrijding het ministerie van I&W 43% bijdraagt.
- En hiermee het bijgevoegde kredietbesluit 2020 SVHL (bijlage 6) vast te stellen waarmee het projectbudget op een bedrag van € 68,2 mln. wordt vastgelegd.

Overschrijding P85 waarde

Bij een verwachte overschrijding van het gereserveerde projectbudget kan PS besluiten alsnog het project op budgettaire gronden te staken (een no go). In samenspraak met ProRail is overeengekomen dat indien de Provincie Limburg, bij een verwachte overschrijding van het gereserveerde projectbudget conform de P85 waarde – met het overzicht van alle risico's en consequenties voor beide partijen –, besluit om het project op budgettaire gronden alsnog te staken, de Tenderboard dit zal opvolgen en het besluit overnemen.

29-09-2020	Het amendement is bij INEA ingediend voor uitstel van de opleverdatum van het project om de subsidie veilig te stellen.
03-12-2020	Gunning aan Swietelsky Rail Benelux B.V.
21-07-2021	Onherroepelijk PIP
20-10-2021	Aanpassing Emplacement Heerlen-west als scope-uitbreiding van SVHL (DOC 00184345)
09-12-2021	Instemming CINEA inzake aangevraagd uitstel van oplevering middels ingediend amendement.
4 maart 2022	Start 9-weekse treinvrije periode
9 mei 2022	Einde 9-weekse treinvrije periode en indienststelling gerealiseerd.
Q2 2023	Eindoplevering (administratieve) werkzaamheden
Q4 2023	Indienen overzicht definitieve realisatiekosten ten behoeve van CEF-subsidie en bijdrage van ministerie van I & W.
Q2 2024	Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

2	SVHL Realisatiefase	H2 2022	H1 2023	Stand van zaken																																																															
<p>Het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf kent een aantal strakke sturingscriteria. Uiteraard zijn daarin tijd, geld en kwaliteit de belangrijkste maar naast deze aspecten zijn er een aantal andere relevante items die van belang zijn. Het aspect kwaliteit wordt hierbij niet nader toegelicht, immers, de scope van het project ligt vast en het interne proces binnen ProRail ziet volledig en goed toe op de geleverde kwaliteit.</p>																																																																			
2.1	Financiën			<p>Op 6 april 2020 is bij besluit G-20-016 het Provinciaal inpassingsplan en Kredietbesluit 2020 SVHL vastgesteld. In dit kredietbesluit is ingestemd met twee scopewijzigingen omtrent de kunstwerken en de aanpassingen aan Heerlen-oost. Daarnaast is ingestemd met een aanvullende financiële bijdrage van € 10,2 mln. aan het bestaande krediet ad € 10 mln. De totale provinciale bijdrage is hiermee verhoogd tot € 20,2 mln. Dekking van deze aanvullende middelen is voorzien binnen de bereikbaarheidsmiddelen (het afwegingskader Mobiliteitsopgave en -ambitie 2020-2023, welke op 14 februari 2020 door PS is vastgesteld (G-20-004)).</p> <p>Dit maakt het financiële overzicht, voor dit moment, als volgt:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Planning / Realisatie</th> <th>Totaal</th> <th>≤2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fasering VGR3 (bijgesteld)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fasering VGR7 (actueel)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Inkomsten planning</td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">n.t.b.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Uitgaven planning</td> <td>68,140</td> <td>7,024</td> <td>4,780</td> <td>52,836</td> <td>3,500</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Realisatie</td> <td>29,099</td> <td>7,024</td> <td>4,780</td> <td>17,295</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Initiatief</td> <td>Haalbaarheid</td> <td>Planvorming</td> <td>Uitvoering</td> <td>Beheer</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> Uitgaven passen binnen het ter beschikking gesteld krediet. Cijfers realisatie 2022 geactualiseerd vooruitlopend op de definitieve afrekening bijdragen ministerie van I&W en CEF-subsidie Europa in 2023/2024.</p>	Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025	Fasering VGR3 (bijgesteld)									Fasering VGR7 (actueel)									Inkomsten planning			n.t.b.						Uitgaven planning	68,140	7,024	4,780	52,836	3,500				Realisatie	29,099	7,024	4,780	17,295						Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer			
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025																																																											
Fasering VGR3 (bijgesteld)																																																																			
Fasering VGR7 (actueel)																																																																			
Inkomsten planning			n.t.b.																																																																
Uitgaven planning	68,140	7,024	4,780	52,836	3,500																																																														
Realisatie	29,099	7,024	4,780	17,295																																																															
	Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer																																																														
2.2	Fiscaliteit			<p>Btw</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u> Bij de gemeente Heerlen en Landgraaf worden er afspraken vastgelegd inzake kruisende voorzieningen. Dit om kostenverhoging te vermijden. Beide overeenkomsten zijn in december 2021 door GS geaccordeerd. De overeenkomst met Heerlen is in december 2021 gesloten (ondertekend). De overeenkomst met Landgraaf is in Q1 2022 ondertekend.</p>																																																															
2.3	Dekking			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf in €</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bijdrage I&W</td> <td>21.539.298</td> </tr> <tr> <td>Kunstwerken</td> <td>4.000.000</td> </tr> <tr> <td>Heerlen-Oost</td> <td>2.609.083</td> </tr> <tr> <td>A Totaal Bijdrage I&W</td> <td>28.148.381</td> </tr> <tr> <td>B Bijdrage Parkstad Limburg</td> <td>1.363.405</td> </tr> <tr> <td>C Bijdrage CEF</td> <td>18.400.000</td> </tr> <tr> <td>D Bijdrage Provincie Limburg (2015)</td> <td>10.000.000</td> </tr> <tr> <td>E Bijdrage Provincie Limburg (2020)</td> <td>10.228.214</td> </tr> <tr> <td>Totale Dekking SVHL (A+B+C+D+E) in €</td> <td>68.140.000</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>CEF-subsidie</u></p>	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf in €		Bijdrage I&W	21.539.298	Kunstwerken	4.000.000	Heerlen-Oost	2.609.083	A Totaal Bijdrage I&W	28.148.381	B Bijdrage Parkstad Limburg	1.363.405	C Bijdrage CEF	18.400.000	D Bijdrage Provincie Limburg (2015)	10.000.000	E Bijdrage Provincie Limburg (2020)	10.228.214	Totale Dekking SVHL (A+B+C+D+E) in €	68.140.000																																											
Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf in €																																																																			
Bijdrage I&W	21.539.298																																																																		
Kunstwerken	4.000.000																																																																		
Heerlen-Oost	2.609.083																																																																		
A Totaal Bijdrage I&W	28.148.381																																																																		
B Bijdrage Parkstad Limburg	1.363.405																																																																		
C Bijdrage CEF	18.400.000																																																																		
D Bijdrage Provincie Limburg (2015)	10.000.000																																																																		
E Bijdrage Provincie Limburg (2020)	10.228.214																																																																		
Totale Dekking SVHL (A+B+C+D+E) in €	68.140.000																																																																		

		In de planning van het project ligt ook een relatie met de voorwaarden van de CEF-subsidie. De CEF-subsidie is aangevraagd met een planning die stuurde op realisatie in december 2020. Op 29 september 2020 is het amendement bij INEA ingediend voor uitstel van de opleverdatum van het project (16 maart 2023) om de subsidie veilig te stellen. Het besluitvormingsproces bij de Europese Unie heeft een veel langere doorlooptijd gehad dan verwacht.																																		
2.4	Planning	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Planning</th> <th>Haalbaarheidsfase/ Planvormingsfase</th> <th>Contract en tender Realisatiefase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PS Besluit PIP</td> <td>6 april 2020</td> <td></td> </tr> <tr> <td>PS Kredietbesluit</td> <td>6 april 2020</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Start aanbesteding</td> <td></td> <td>Q1 2020</td> </tr> <tr> <td>Gunning</td> <td></td> <td>Q4 2020</td> </tr> <tr> <td>Start realisatie (bouw)</td> <td></td> <td>Q2 2021</td> </tr> <tr> <td>Indienststelling en ingebruikname nieuwe infrastructuur</td> <td></td> <td>Q2 2022</td> </tr> <tr> <td>Oplevering werkzaamheden aannemer</td> <td></td> <td>Q4 2022</td> </tr> </tbody> </table> <p>Huidige fase:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Initiatiefase</th> <th>Haalbaarheidsfase</th> <th>Planvormingsfase</th> <th>Uitvoeringsfase</th> <th>Beheerfase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u></p> <p>De indienststelling en ingebruikname van de nieuwe infrastructuur heeft in Q2 2022 (9 mei 2022) plaatsgevonden en restwerkzaamheden vinden nog plaats in 2022.</p>	Planning	Haalbaarheidsfase/ Planvormingsfase	Contract en tender Realisatiefase	PS Besluit PIP	6 april 2020		PS Kredietbesluit	6 april 2020		Start aanbesteding		Q1 2020	Gunning		Q4 2020	Start realisatie (bouw)		Q2 2021	Indienststelling en ingebruikname nieuwe infrastructuur		Q2 2022	Oplevering werkzaamheden aannemer		Q4 2022	Initiatiefase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase		X	X	X	
Planning	Haalbaarheidsfase/ Planvormingsfase	Contract en tender Realisatiefase																																		
PS Besluit PIP	6 april 2020																																			
PS Kredietbesluit	6 april 2020																																			
Start aanbesteding		Q1 2020																																		
Gunning		Q4 2020																																		
Start realisatie (bouw)		Q2 2021																																		
Indienststelling en ingebruikname nieuwe infrastructuur		Q2 2022																																		
Oplevering werkzaamheden aannemer		Q4 2022																																		
Initiatiefase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase																																
	X	X	X																																	
2.5	Scope	<p>De scope is gewijzigd bij G-20-016 besluit op 6 april 2020 bij het vaststellen van het PIP en het nemen van het kredietbesluit door twee toevoegingen (Heerlen-oost en Overweg Glasmij-weg/de Kissel). De doelstelling is ongewijzigd nl. het verbeteren van het personenvervoer om met twee (2) drie-landentreinen per uur te rijden richting Duitsland, dan wel in de toekomst mogelijk maken van het vervangen door een drie landentrein door een intercityverbinding tussen Eindhoven – Heerlen en Keulen.</p> <p>De provincie Limburg wil graag een tweede grensoverschrijdende reizigerstrein naar Aken mogelijk maken. Zo wordt het gemakkelijker en aantrekkelijker om over de grens te werken, wonen, studeren of te winkelen. Een stimulans voor de economie, werkgelegenheid en kennisuitwisseling. Een tweede drielandentrein maakt onderdeel uit van de huidige concessie. Met Duitsland is afgesproken dat Arriva de kilometers die in Duitsland worden gereden, door Nahverkehr Rheinland (tegen de in Duitsland geldende bekostigingsafspraken) worden vergoed. De ritten die nu al worden gereden zitten in de aanbieding van Arriva. Financieel hoeft er dus geen verrekening plaats te vinden. Echter in de praktijk is het zo dat Arriva de kilometers van deze extra treinritten al elders (binnen het subsidieplafond) in Limburg rijdt. Toevoegen van de tweede 3LT betekent dus ergens saneren. In het slechtste geval lukt dat niet saldoneutraal en dienen middelen hiervoor vrij gemaakt te worden.</p> <p>Heerlen-oost (veiligheidsknelpunten)</p> <p>Bij brief van ministerie I&W van 8 november 2019 ontvangt de provincie Limburg een aanvullende vaste bijdrage van het Rijk van € 2,6 mln. exclusief btw op basis van de motie Sienot. Voorwaarde hierbij is dat de provincie Limburg eveneens € 2,6 mln. bijdraagt. Dit is reeds voorzien in de dekking.</p> <p>Overweg Glasmij-weg/de Kissel</p> <p>Arriva heeft in haar concessie bepaald dat station Heerlen de Kissel niet meer wordt bediend (er kunnen geen reizigers in – en uitstappen). In het ontwerp van de spoorverdubbeling is met alle betrokken partijen afgesproken dat station Heerlen de Kissel wordt verwijderd. Deze scopewijziging is door Uw Staten op 6 april 2020 geaccordeerd bij het Kredietbesluit 2020 SVHL. Bijkomend voordeel van de verwijdering is dat op die locatie het ontwerp van de spoorverdubbeling goed kan worden ingepast en dat de spoorwegovergang Glasmij-weg kan komen te vervallen. Om het gemotoriseerd verkeer het spoor, op die locatie, te kunnen laten kruisen wordt de Glasmij-weg iets verlegd en kan gemotoriseerd verkeer onder het nieuw te bouwen viaduct Kissel/Spoordamstraat door rijden. Het kruispunt (inclusief verkeersregelinstallatie) met de Mijnspoorweg waar dit verkeer op uitkomt wordt iets aangepast.</p>																																		

		<p>Het verleggen van de Glasmij-weg wordt door de gemeente Heerlen voorbereid, aanbestedingsgereed gemaakt en uitgevoerd. Een en ander is in een samen overeengekomen realisatieovereenkomst tussen Provincie Limburg en gemeente Heerlen vastgelegd.</p> <p>Daarnaast zijn ook de afspraken rondom btw voor het onderdeel kruisende voorzieningen in dezelfde overeenkomst vastgelegd.</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u></p> <p>De overeenkomst is met Heerlen in december 2021 / januari 2022 getekend.</p> <p>Werkzaamheden met betrekking tot de verlegde Glasmij-weg inclusief herinrichting omliggend terrein zijn in december 2022 gereed gekomen. Het werk is opgeleverd.</p>
2.6	Risico's	<p>In de huidige fase van het project is er behoefte is aan optimale en aantoonbare beheersing van projectrisico's. De waarden zijn en blijven een momentopname. Indien een overschrijding zich werkelijk manifesteert kan deze worden gedekt uit de projectreserve. Alle overschrijdingen van het taakstellend budget worden gemeld aan PS.</p> <p>Grootste financiële risico's</p> <p>Het door CINEA (Europa) niet accepteren van opgevoerde werkzaamheden met betrekking tot de spoorverdubbeling waardoor de hoogte van de bijdrage van de CEF-subsidie lager uitvalt.</p> <p>Door scope-uitbreiding van Emplacement Heerlen-west wordt vrijval van middelen SVHL minder.</p> <p>Mogelijke (financiële) risico's ten gevolge van Emplacement Heerlen-west.</p>
2.7	Provinciaal Inpassingsplan	<p>Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een PIP. Er is één beroep ingediend.</p> <p>Op 21 juli 2021 is het PIP onherroepelijk geworden.</p> <p><u>Verklaring ontwikkeling</u></p> <p>Op 14 juni 2021 heeft de zitting bij de Raad van State plaatsgevonden. In afwachting van de uitkomst van deze zitting is er (nog) geen onherroepelijk PIP.</p> <p>Op 21 juli 2021 is het PIP onherroepelijk geworden.</p>
2.8	Organisatie	<p>Projectbeheer en projectbeheersing</p> <p>In de afgelopen periode is door ProRail en Provincie verder voorgesorteerd op de wijze van samenwerking na de projectbeslissing/uitvoeringsbesluit. Een en ander heeft geresulteerd in een overeengekomen realisatieovereenkomst tussen ProRail en Provincie Limburg welke op 19 mei 2020 door beide partijen is ondertekend.</p>

Bijlagen:

1. Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)
2. Kredietbesluit SVHL 2020
3. Risico's en risicobeheersing

Bijlage 1: Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)

Besluiten / documenten	
Berichtgeving aan PS 1 september 2020	Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2020-2024 (IPML), brief GS 1-9-2020 (GS 2020-35886). Rapportage i.h.k.v. Regeling Grote Projecten inclusief Railagenda.
Berichtgeving aan PS 15 december 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, brief GS van 15-12-2020 (GS 2020-50006)
Berichtgeving aan PS 9 februari 2021	Informerend stuk Tweede halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, brief GS van 9-2-2021 (GS 2021-3605)
Berichtgeving aan PS 2 maart 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake de analyse van de voortgangsrapportage IPML in relatie tot de Regeling Grote Projecten (RGP2020) (GS 2021-5537)
Berichtgeving aan PS 20 oktober 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Heerlen West, de aanpassing emplacement Heerlen als gevolg van de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (besluit GS BV-00014239) d.d. 28-09-2021

Bijlage 2 Kredietbesluit SVHL 2020

volg- nr.	Omschrijving investeringsuitgaven	Projectraming	Reeds gerealiseerd					Prognose	
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A	Planvorming - & Aanbestedingsfase								
1	IB kosten	3.325.956	624.083	1.411.476	1.290.397	0			
2	IB onvoorzien	0	0	0	0				
3	Personeelskosten ProRail	1.721.744	295.506	483.414	596.935	345.888			
4	Personeelskosten PL (externe inhuur)	1.037.345	179.915	489.985	244.587	122.858			
5	Onderzoeken	166.811	23.261	48.648	94.902	0			
6	Benoemde - en Onbenoemde Risico's	0	0	0	0				
6	Overige bijkomende kosten	416.915	0	0	0	416.915			
	A	6.668.770	1.122.765	2.433.523	2.226.822	885.661	0	0	0
B	Realisatiefase								
1	Personeelskosten ProRail	1.086.302				543.151	543.151		
2	Personeelskosten PL (externen / inhuur)	766.800				383.400	383.400		
3	IB & Aannemer - Engineering	2.186.067			728.689	728.689	728.689		
4	Bouwkosten	31.007.130				15.503.565	15.503.565		
5	K&L derden	91.250				45.625	45.625		
6	Onderzoeken	0			0	0	0		
7	Grondverwerving	275.000			91.667	91.667	91.667		
8	Overige Bijkomende Kosten	2.084.574			416.915	833.829	833.829		
9	Benoemde - en Onbenoemde Risico's	10.205.020				5.102.510	5.102.510		
10	Indexeringskosten	4.310.000					4.310.000		
11	Risico P50 - P85	9.459.087					9.459.087		0
	B	61.471.230	0	0	0	1.237.271	23.232.436	37.001.523	0
	C (A+B)	68.140.000	1.122.765	2.433.523	2.226.822	2.122.932	22.517.957	36.287.044	1.428.959
F	Bijdragen derden								
1	Bijdrage van het rijk	28.148.381			5.490.000	5.490.000	17.168.381		
2	Bijdrage Parkstad Limburg	1.363.405				1.363.405			
3	Bijdrage CEF	18.400.000	7.360.000						11.040.000
4	Bijdrage Provincie Limburg	20.228.214	10.000.000		10.228.214				
	F	68.140.000	17.360.000	0	0	15.718.214	6.853.405	17.168.381	11.040.000
	bijdrage nieuw (C-F)	0					0		
	Bijdrage provincie (2015-nr.34)	10.000.000							
	Nieuwe bijdrage provincie	10.228.214							
	Totale bijdrage provincie	20.228.214							

Afschrijvingstermijn: 40 Jaar

NB. Abusievelijk zijn een aantal bedragen foutief opgenomen in de VGR H2 2021. Bedragen nu conform genomen Kredietbesluit SVHL 2020 d.d. 6 april 2020.

Bijlage 3 Risico's en risicobeheersing

Hieronder treft u in de tabel de huidige toprisico's inclusief beheersmaatregelen.

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
CEF-bijdrage wordt niet (volledig) uitgekeerd.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opstellen planning en bespreken binnen het Projectteam ▪ Uitzoeken wat maximale termijn is voor uitloop van de planning ▪ Onderbouwingen verzamelen voor subsidiabele kostenDeclarabiliteit uitzoeken 	Amendement is ingediend. Inmiddels heeft Europa (CINEA) ingestemd (december 2021) met het in het ingediende amendement gevraagde uitstel van oplevering en is hiermee de Europese financiële subsidie veilig gesteld.

Ten opzichte van de risicotabel in de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende toprisico's vervallen:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Er kan minder hergebruik van materiaal plaatsvinden dan aangenomen in de raming	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toepassen van een mini-alliantie als contractvorm, waardoor samenwerking met ON maximaal is (ook voor ON is hergebruik gunstig). 	Onderzoeken zijn uitgevoerd en resultaten zijn verwerkt in raming. Afwijkingen in de realisatie blijft aan de orde.
Er moeten meer aanpassingen aan bestaande kunstwerken worden gedaan dan uitgangspunt was	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voldoende onderzoek doen en ontwerp-aanpassingen doorvoeren, inclusief herberekening van de kunstwerken naar huidige eisen ▪ Afspraken maken in overleg met I&W ▪ Effectueren van afspraken uit overleg I&W ▪ (Referentie)ontwerpen uitwerken en meegeven in contract aannemer 	In overleg tussen het Ministerie van I&W en ProRail is de afspraak gemaakt (en bevestigd) dat ProRail € 4 mln. van de kosten voor haar rekening neemt en deze uit haar BOV-middelen (middelen voor Beheer, Onderhoud en Vervanging) zal financieren. De overige € 2 mln. wordt vanuit het project betaald. Er is nader onderzoek en herberekening uitgevoerd zodat staat van de kunstwerken beter bekend is. Resultaten zijn verwerkt in raming en opgenomen in het contract. Hiermee is het risico op aanpassingen ten opzichte van bekende gegevens minimaal. Wel is het mogelijk dat tijdens de uitvoering bij werkzaamheden aan deze kunstwerken, bijvoorbeeld ondergronds of anderszins onvoorziene zaken worden aangetroffen waarop zal moeten geacteerd.
In de bodem worden onverwachte zaken aangetroffen en/of de opbouw is anders dan gedacht, zoals bijvoorbeeld PFAS.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nader onderzoek o.b.v. FIS-tekeningen ▪ Berekenen mogelijk kosten-effect (o.b.v. hoeveelheden) ▪ Ontwerpaanpassingen doorvoeren waardoor de ondergrond zo min mogelijk wordt beroerd ▪ Als gedeeld risico opnemen in het Realisatiecontract, zodat effecten snel en kosteneffectief kunnen worden opgevangen ▪ Nader onderzoek naar PFAS zodat dit kan worden meegenomen in contract en aanbesteding. 	Onderzoek uitgevoerd aan het ballastbed heeft aangetoond dat PFAS in het ballastbed onder de geldende normen liggen. Onderzoeken zijn uitgevoerd en uitkomsten worden verwerkt.
Ongemerkt uitbreiden van de scope zonder dat expliciet een nieuwe scope wordt vastgesteld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Goed wijzigingenbeheer van ProRail ▪ Bij signalen in overleg treden conform afspraken ROK 	De realisatie van de scopewijziging geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en) die de wijziging heeft (hebben) geïnitieerd.

7.11.3. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 15^e voortgangsrapportage

(peildatum 1 juli 2023, projectblad [R56](#))

Doelstellingen en scope van het project

Het project is beëindigd in het voorjaar van 2022 op initiatief van Minister Peeters (Vlaanderen) en er vinden gesprekken plaats over de verdere afronding van dit project. Op 24 mei 2022 zijn de Staten geïnformeerd over deze beëindiging met een mededeling portefeuillehouder.

Vanwege het project is bij het Ministerie van I&W is een verzoek ingediend voor de statuswijziging van het spoor (vanaf spoorbrug Maastricht – Belgische grens) om daarmee de implementatie van de Wet lokaal spoor (het invullen van het juridisch kader met betrekking tot en de verantwoordelijkheid voor bouw, beheer en exploitatie van een tramsysteem alsmede vergunningverlening op de ingebruikname op Nederlands grondgebied) mogelijk te maken. Omdat dit project door minister Peeters is stopgezet, is bij Ministerie van I&W kenbaar gemaakt dit proces te gaan stoppen.

De doelstellingen en scope zijn opgenomen in de Kaderovereenkomst en de twee addenda. Deze overeenkomst is gesloten tussen het Vlaams Gewest, VVM De Lijn, Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg. Deze overeenkomsten dienen ontbonden te worden.

Ontwikkelingen ten aanzien van de doelstelling(en) van het project

Het project is door Minister Peeters beëindigd. [Met betrekking tot de afwikkeling, hieronder nogmaals de informatie tussen 1 januari en 1 juli 2023 die ook op het vervallen projectblad R56 staat:](#)

2023 Q2: [Omdat de Nederlandse partijen hebben moeten concluderen dat er geen constructieve voorstellen vanuit Vlaamse zijde zijn komen en er geen vooruitgang is geboekt hebben de Nederlandse partijen 16 mei 2023 een brief aan minister Peeters gestuurd met het dringende verzoek om voor 1 juli met een bevredigend voorstel te komen. In een reactie van de raadsheren van Vlaanderen werd het voorstel gedaan om de gesprekken tussen hen en de Nederlandse partijen wederom op te starten. De Nederlandse partijen hebben schriftelijk naar minister Peeters gereageerd en wederom dringend verzocht voor 1 juli 2023 een bevredigend voorstel voor te leggen. 27 juni 2023 heeft minister Peeters gereageerd op onze verzoeken en daarmee ingestemd met het organiseren van een bestuurlijk overleg.](#)

[2023 Q1: Er hebben diverse ambtelijke gesprekken in maart plaatsgevonden met de raadsleden die door Vlaanderen zijn ingeschakeld. De Nederlandse partijen hebben moeten constateren dat de signalen en ideeën ver af staan van de gerechtvaardigde verwachtingen aan Nederlandse zijde.](#)

Ontwikkelingen ten aanzien van de scope van het project

Aanbesteding

Op verzoek van Minister Peeters is de aanbesteding voor het infra-gedeelte door de Lijn (pervoerder van de aanbesteding voor Nederlandse en Vlaamse partijen) stopgezet.

Ontwikkelingen in de planning van het project

De Nederlandse partijen hebben evenals de Vlaamse partijen de wens om de beëindigingsafspraken zo spoedig mogelijk overeen te komen.

Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project

Aan de Nederlandse zijde is voor bijna € 23 mln. aan dit project geïnvesteerd. We gaan er vanuit dat de Vlaamse partners hiermee rekening hebben gehouden toen zij eenzijdig het besluit namen om te stoppen.

Rijkssubsidie

Het ministerie van I&W heeft de uiterlijke realisatietermijn (i.r.t. tot de verstrekte rijkssubsidie) van 31 december 2020 naar 31 december 2026 verlengd. In eerste instantie wordt met de Vlaamse partijen gesproken. Over de rijkssubsidie zijn we in gesprek met het Ministerie I&W.

Risico's en risicobeheersing

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Bijdrage I&W i.r.t. realisatiedatum 2026 Het risico is aanwezig dat de subsidie terugbetaald dient te worden indien er substantie vertraging optreedt.	Er wordt gebruik gemaakt van een integrale planning. De geactualiseerde planning wordt in ieder Bestuurlijke werkgroep besproken. Met I&W in gesprek blijven, informeren, beheersing laten zien van eventuele problemen, oorzaken duiden etc.	Niet meer relevant.
Wijziging tracé Hasselt Er is onduidelijkheid omtrent het tracé in Hasselt (een mogelijke aanpassing van het tracé). Dit kan leiden tot een voorstel tot aanpassing van het tracé. Nut, noodzaak en gevolgen dienen in beeld gebracht te worden. Dit proces leidt tot vertraging en kostenverhoging. Ingeval van een scopeaanpassing treden eveneens negatieve	Bestuurlijk besproken. Aanpassing mag voor NL geen aanvullende kosten betekenen, niet leiden tot verlies van reizigerspotentieel en niet leiden tot vertraagde procedures.	Niet meer relevant.

gevolgen en risico's op, bijvoorbeeld voor de Rijkssubsidie in Nederland.		
Aanvullende Vlaamse onderzoeken Er worden aan Vlaamse zijde aanvullende onderzoeken uitgevoerd waarvan de Nederlandse partijen niet vooraf over zijn geïnformeerd. Deze onderzoeken betreffen de modaliteit maar ook enkele natuur-gerelateerde onderzoeken.	Er wordt gebruik gemaakt van een integrale planning. De geactualiseerde planning wordt in ieder Bestuurlijk werkgroep gesproken.	Niet meer relevant.
Aanbieders schrijven verhoogd in Doordat de aanbieders de 2 verschillende contracten voor het Vlaamse en Nederlandse deel te ingewikkeld vinden kan het gebeuren dat de aanbieders de risico's doorberekenen in de inschrijving waardoor de inschrijvingen hoger uitvallen dan de raming.	Het is mogelijk om de aanbieders meer tijd te geven tijdens de aanbesteding zodat de contracten beter doorgrond kunnen worden.	Niet meer relevant.
Vergoeding vertraging Doordat met de Vlaamse regering geen overeenstemming bereikt wordt over de oorzaken van de vertraging (planning 2017 t.o.v. planning 2021), kan het gebeuren dat de claim vanuit Nederland niet betaald wordt, waardoor er aanvullende kosten voor de Nederlandse partners ontstaan	Er vindt overleg plaats met het Vlaams Gewest om te komen tot overeenstemming over de invulling van de gemaakte afspraken.	De gesprekken richten zich door beëindiging nu op de totaal gemaakte kosten.
Statuswijziging De statuswijziging (buitenstedelijk Nederlands tracé) naar lokaal spoor in combinatie met de beoogde onttrekking van het goederenspoor aan de hoofd-spoorweg infrastructuur en bijbehorende ontvlechting van de assets vanwege de complexiteit en overlap van de diverse processen leiden tot vertraging.	Er is een werkgroep ingesteld waarin betrokken partijen zitting nemen. De werkgroep gaat aan de hand van een vastgestelde planning het proces doorlopen.	Omdat dit project door minister Peeters is stopgezet, is bij Ministerie van I&W kenbaar gemaakt dit proces te gaan stoppen.
Vergunningverlening Benodigde vergunningen/certificaten van Bevoegd Gezag (via Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)) mogelijk niet/niet tijdig verkregen worden.	Projectteam NL ondersteunt Projectteam VL intensief m.b.t. het te volgen proces, waarbij regelmatig met ILT wordt afgestemd.	Niet meer relevant.
Addendum 2 Elementen voortvloeiend uit Addendum 2 worden verder uitgewerkt en er dienen verdere afspraken gemaakt te worden tussen de partijen. Doordat er onderling geen overeenstemming of tijdige vooruitgang wordt bereikt over de verdere uitwerking van deze onderwerpen kan het gebeuren dat er vertraging in het project optreedt.	In de werkgroep acties opvolgen, uitwerken en ter besluitvorming voorleggen aan het kernteam.	Wordt betrokken in de beëindigingsgesprekken.
Programma van Eisen Doordat 'De Lijn' en TMH de exploitatie eisen nog niet hebben vastgesteld, kan het gebeuren dat het Programma van Eisen (NL) onvolledig is, waardoor het VO+/Definitief Ontwerp (DO) niet blijkt te voldoen en er derhalve extra kosten gemaakt moeten worden.	Overleg met Lijn om de exploitatie en dienstregelingseisen op te halen als onderdeel van de werkgroep SE (in juli een eerste afspraak plannen). Bespreken in technisch overleg met de Lijn	Niet meer relevant.
Verklaring van geen bezwaar Doordat er aan aanvullende eisen aanvullend aan Verklaring van geen bezwaar (Addendum 2) voldaan dient te worden, kan het gebeuren dat het trammaterieel niet toegelaten wordt op de Nederlandse infrastructuur, waardoor het materieel aangepast dient te worden en de kosten daarvan voor de Gemeente Maastricht en Provincie Limburg zijn.	Controleren of alle maatregelen uit de Systeem Risico Inventarisatie (SRI), het bestemmingsplan, de kaders van Bevoegd Gezag goed verwerkt zijn in de objectspecificatie, en de objectspecificatie toetsen aan het bestek van De Lijn. Vastleggen van de kaders en bewaken dat binnen deze kaders geen onnodige ruimte wordt gegeven voor wijzigingen.	Niet meer relevant.
Bezwaar statuswijziging Doordat in NL of VL succesvol bezwaar gemaakt wordt tegen de onttrekking, kan het gebeuren dat de onttrekking van de goederenlijn aan de hoofdspoorweg-infrastructuur (hswi) niet doorgaat, waardoor het ontwerp aangepast moet worden en er vertraging en kostenverhoging optreedt.	Proces tot onttrekking nauwgezet opvolgen in NL en VL. Tijdig escaleren indien het proces stagneert.	Omdat dit project door minister Peeters is stopgezet, is bij Ministerie van I&W kenbaar gemaakt dit proces te gaan stoppen.

<p>Onvolledig contract/verstreckte informatie Doordat in de voorbereiding noodzakelijke eisen over het hoofd worden gezien of omdat uit te voeren onderzoeken niet worden herkend of te beperkt worden uitgevoerd, kan het gebeuren dat tijdens uitvoering blijkt dat het contract onvolledig is/de verstreckte informatie onvolledig is, waardoor Opdrachtnemer termijnverlenging en/of kostenvergoeding claimt.</p>	<p>Goede validatie van Programma van Eisen (PvE) bij de stakeholders en gedegen verificatie van PvE na/bij opstellen contract. Tevens een deskundige het ontwerp laten vergelijken met gedane onderzoeken om te zien of het voldoende is.</p>	<p>Niet meer relevant.</p>
---	--	----------------------------

Politiek draagvlak in Vlaanderen en Nederland is en blijft van groot belang bij dergelijke projecten. Voor de realisatie van het project is het van belang dat dit politieke draagvlak aanwezig blijft. Gebleken is dat het politiek draagvlak in Vlaanderen onvoldoende was. 7 december 2022 heeft GS samen met B&W Maastricht een reminder gestuurd om een concrete tijdsplanning te ontvangen ten gevolge van de afwikkeling van het dossier.

Ontwikkelingen ten aanzien van de (toekomstige) betrokkenheid van PS

De Staten zullen uiteraard betrokken worden bij de verdere afwikkeling van dit project.

8. Bijlage - Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders

8.1. Beleidskaders en collegeprogramma

In het overzicht van [3.2](#) zijn de kaders en projecten opgenomen, die de Provincie Limburg op het gebied van mobiliteit hanteert. Hieronder een toelichting voor het onderdeel beleid.

8.1.1. Beleidskader Nota 'infrastructurele kapitaalgoederen Provincie Limburg'

Op 14 februari 2020 hebben PS de nota 'infrastructurele kapitaalgoederen Provincie Limburg' geactualiseerd. Het is onze wettelijke verantwoordelijkheid en onze zorgplicht om onze provinciale eigendommen op orde te houden. Alle bijbehorende voorzieningen zoals de verharding, de kunstwerken en de verlichting zijn daartoe opgenomen in de programmering van beheer.

De Provincie Limburg beheert en onderhoudt in totaal circa 455 kilometer weg en 570 kilometer fietspad inclusief de bijbehorende kunstwerken, groen, wegmeubilair en bermen. Ook de spoorlijn ten behoeve van de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij behoort sinds 2018 tot het te beheren provinciale areaal.

Hierbij geldt het onderhoudsniveau 'basis'. Dit wil zeggen dat de provinciale wegen sober, doelmatig en duurzaam worden onderhouden. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende levensduren van de verschillende kapitaalgoederen. Bij einde levensduur vindt vervanging plaats of wordt levensduur verlengend onderhoud uitgevoerd.

De planning van rehabilitaties (totale vervanging van het asfalt, de verharding) en de vervanging van kunstwerken zijn leidend in de programmering. Alle andere voorzieningen zijn volgend en worden zoveel mogelijk meegenomen wanneer er ook andere aanpassingen nodig zijn, de zogenaamde reconstructies.

In 2023 zal deze nota worden geactualiseerd, tenzij dit eerder nodig is vanwege bijvoorbeeld ontwikkelingen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablad Beheer](#) Provinciale Wegen.

8.1.2. Beleidskader OV-concessie

In 2016 is de [concessie voor het Openbaar Vervoer](#) voor een periode van 15 jaar verleend aan Arriva. Deze 'ademende' concessie wordt tussentijds geëvalueerd en zo nodig aangepast op basis van de op dat moment bekende en verwachte toekomstige ontwikkelingen.

Het is onze wettelijke verantwoordelijkheid (Wet Personenvervoer 2000) om regionaal openbaar vervoer aan te bieden. Met de concessieverlening aan Arriva en (door)ontwikkeling van de concessie met share- en stakeholders geven we hier invulling aan. Hiertoe behoren ook alle randvoorwaardelijk activiteiten zoals monitoring, onderzoek en contractbeheer. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablad Openbaar Vervoer](#).

8.1.3. Kaders Wet lokaal spoor

In 2020 hebben GS een aantal kaders met betrekking tot de [Wet lokaal spoor](#) vastgesteld. De Wet lokaal spoor is van toepassing op het Nederlandse deel van de infrastructuur en op het trammaterieel voor de tramverbinding Maastricht – Hasselt. Met de komst van deze tramverbinding worden GS (in Nederland) verantwoordelijk voor aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van deze tramverbinding. De kaders zijn vastgesteld om in de contracteringsfase voor aanleg en beheer/onderhoud van de infrastructuur en de bestelling van het materieel tijdig koers en richting mee te kunnen geven.

8.1.4. Beleidskader Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar Morgen

Op 23 februari 2018 hebben PS het overkoepelende kader 'Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar Morgen' vastgesteld. Hierin zijn de mobiliteitsdoelstellingen voor de Provincie Limburg vastgelegd. De opzet is adaptief vanwege het dynamische karakter van het werkveld mobiliteit. Naast sturing op inhoud biedt 'Slim op weg naar Morgen' ook een andere kijk op onze aanpak: we werken gebiedsgericht aan onze mobiliteitsopgaven. In 2023-2024 wordt het Mobiliteitsplan geactualiseerd.

De [beleidsvoorbereiding](#), bestaande uit [monitoring](#), [onderzoek](#) en [beleidsontwikkeling](#), vormt de basis voor deze kaders. Om de mate te bepalen waarin we onze doelen realiseren en de effectiviteit van de maatregelen binnen de mobiliteitsopgaven is monitoring en onderzoek nodig. Om inzicht te hebben in bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten, gebruik openbaar vervoer, fietsintensiteiten, verkeersveiligheids-, doorstromingen leefbaarheidsknelpunten en logistieke processen zijn [meetsystemen](#) aangeschaft of wordt data verworven. Deze data wordt geanalyseerd en er wordt een afweging gemaakt of het beleid of de beheerstrategie moet worden aangepast.

Via een [gebiedsgerichte aanpak](#) wordt bekeken hoe het beste kan worden ingespeeld op de toekomstige mobiliteitsbehoeften. Er is daarbij ruimte om te [experimenteren](#) met nieuwe mobiliteitsconcepten en innovaties op het gebied van mobiliteit.

Daarnaast zijn er langjarige verplichtingen ten aanzien van samenwerkingsverbanden welke erop zijn gericht om ons provinciale mobiliteitsbeleid door te ontwikkelen en af te stemmen op zowel landelijke als internationale ontwikkelingen. Hierbij kan gedacht worden aan betalen naar gebruik, de mogelijke gevolgen van 3d- printing waardoor minder logistieke vervoersbewegingen nodig zijn of assist lane technologie voor een veiligere verkeersafwikkeling. Maar ook de totstandkoming van het [Toekomstbeeld OV 2040](#) (waar Limburg met het Rijk, vervoerders en provincies en stadsregio's in participeert) is hiervan een voorbeeld. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablاد Beleidsvoorbereiding](#).

8.1.5. Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023

Op 14 februari 2020 is dit uitvoeringskader vastgesteld door PS. Dit kader richt zich specifiek op de modaliteit Fiets en bestaat op hoofdlijnen uit fietsonderzoek en –monitoring, de benodigde fietsinfrastructuur en de stimulering van het fietsgebruik. Het [uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding Fiets](#) 2020 – 2023 is een verdere uitwerking van het beleidskader 'Focus op Fiets' en is op 15 juli 2020 ter informatie aan PS aangeboden. Het uitvoeringskader is gericht op stimuleren van reizigers om de fiets te gebruiken in plaats van andere vervoersmiddelen. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablاد Fiets](#).

8.1.6. Collegeprogramma: Vernieuwend Verbinden

Het huidige collegeprogramma 'Vernieuwend Verbinden' voor de komende collegeperiode legt bepaalde accenten zoals één multimodaal mobiliteitsplan (inclusief de modaliteit water), focus op fiets en openbaar vervoer via succesvolle programma's zoals Roermond Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar, realisatie van de railprojecten en veiligheid van provinciale wegen.

8.2. Uitvoeringskaders

In bovengenoemd overzicht zijn de kaders en projecten opgenomen, die de Provincie Limburg op het gebied van mobiliteit hanteert. Hieronder een toelichting voor het onderdeel uitvoering.

8.2.1. Uitvoeringskader Provinciale beheerplannen 2020 - 2023

Met de vaststelling van de nota Kapitaalgoederen Infrastructuur wordt de wijze van beheer en bijbehorende programmering van de afzonderlijke voorzieningen geactualiseerd: de provinciale beheerplannen 2021 - 2024. Knelpunten ten aanzien van de onderhoudstoestand van het provinciaal areaal worden geïdentificeerd en bijbehorende beheermaatregelen worden opgenomen in een meerjarenprogrammering.

Hiertoe behoren ook de benodigde maatregelen voor het monitoren, het juiste materieel en huisvesting wegenspecteurs.

Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablاد Beheer](#) Provinciale Wegen.

8.2.2. Ontwikkelplan Openbaar vervoer 2021 - 2023

Met de lopende concessie geven we invulling aan onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid om kwalitatief goed regionaal openbaar vervoer aan te bieden (Wet personenvervoer 2000). De OV Concessie beheren en ontwikkelen we in lijn met de afspraken die daarover in het Programma van Eisen zijn gemaakt. Regionaal openbaar vervoer (en onze verantwoordelijkheid daarvoor) houdt echter niet op bij de OV Concessie. Thema's als knooppunten, toegankelijkheid, sociale veiligheid, MaaS en OV-pay (betalen per bankpas in het OV) en ambities (onder andere op het gebied van landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer) werken we naast de concessie uit en zullen –deels- ook weer in de concessie landen. Daarnaast werken we aan het Toekomstbeeld OV 2040 en het Ontwikkelplan OV en kent Limburg de Wensbus

Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablاد Openbaar Vervoer](#).

8.2.3. Uitvoeringskader Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020 - 2030

Jaarlijks stelt het Regionaal Overlegplatform Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) een uitvoeringsplan vast met daarin afspraken over de aanpak en bijbehorende maatregelen. Deze maatregelen zijn gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid van onze provinciale wegen en fietspaden en stimuleren bewustwording van verkeersveilig gedrag in Limburg. Het ideale eindbeeld hierbij blijft: geen verkeersslachtoffers (Maak van de nul een Punt).

Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablاد Verkeersveiligheid](#).

8.2.4. Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzame Mobiliteit 2020 – 2023

Dit kader is ter informatie op 2 oktober 2020 aan PS aangeboden. Hiermee wordt invulling gegeven aan mobiliteitsinitiatieven welke gericht zijn op het slimme gebruik van het totale mobiliteitssysteem. Onder andere door de bevordering van ketenmobiliteit, spitsmijden, thuiswerken of optimalisatie van de logistieke processen. Deze mobiliteitsinitiatieven dragen ook bij aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en veilige mobiliteit.

Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablاد Slim, Veilig en Duurzaam](#).

8.2.5. Uitvoeringskader Logistiek 2021 – 2025

Het oorspronkelijke actieprogramma logistiek, in 2013 door GS vastgesteld, wordt, met de kennis van nu, in Q2 2021 geactualiseerd in een '[Uitvoeringskader Logistiek](#)'. De Provincie Limburg vertaalt het (inter)nationale beleid door naar een uitvoeringskader voor Limburg. Het optimaliseren van de logistieke processen staat daarbij centraal en betreft de oorspronkelijke modaliteiten weg, water en spoor. Zowel lucht- en buistransport als de mogelijkheden van digitalisering worden hieraan toegevoegd.

De Provincie Limburg voert met dit uitvoeringskader de regie over de te ontplooiën initiatieven op het gebied van logistiek in Limburg en zal daar waar nodig, zinvol (afgewogen met het afwegingskader mobiliteitsopgaven en –ambities) een (financiële) bijdragen leveren aan initiatieven van derden.

Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablad Logistiek](#).

9. Bijlage - Programmabeheersing

9.1. Inhoud

In het verleden is gebleken dat de middelen voor regionale bereikbaarheid ontoereikend waren door (niet limitatief):

- a) optredende risico's, welke niet meer op te vangen waren binnen de daarvoor in het project aanwezige middelen.
- b) in een te vroeg stadium (gebaseerd op een ruwe kosteninschatting) laten voteren van het volledige projectkrediet.
- c) toestaan van scopewijzigingen, niet strak afgewogen tegen de beoogde doelen en geen mogelijk aanvullend krediet.
- d) nieuwe initiatieven toe te voegen en daarmee een over-programmering toe te staan.

Hierdoor overstegen de benodigde middelen voor het mobiliteitsprogramma de beschikbare middelen met een heroverweging als gevolg.

Met het heroverwegingsbesluit (14 februari 2020), de daaruit volgende toepassing van de afwegingsmethodiek en het aangenomen Amendement 56 ten aanzien van het instellen van een risicoreservering op programmaniveau zien wij al deels toe op een strakkere beheersing van het mobiliteitsprogramma. Met datzelfde doel zijn de afgelopen periode de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek en het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 'Zo Werken Wij!' door GS vastgesteld en ter informatie aan PS aangeboden.

Om het mobiliteitsprogramma echter op de juiste wijze te blijven beheersen en een toekomstige heroverweging te voorkomen, vergen in ieder geval bovenstaande onderwerpen (a t/m d) een nadere duiding en aanscherping.

Specifiek voor de ingestelde risicocomponent onder het kapitaallastenplafond (voorheen risicoreservering op programmaniveau) zijn hierna de verbeteringen genoemd, welke samen met de onderzoeksresultaten budgetverhogingen bij Infrastructurele projecten onderwerp waren van een in het najaar 2021 gehouden informatiesessie met Provinciale Staten.

9.1.1. Stand van zaken afwegingsmethodiek

De toepassing van de afwegingsmethodiek zorgt ervoor dat er zorgvuldiger wordt omgegaan met het toestaan van scopewijzigingen (c) en nieuwe initiatieven (d).

Met het toepassen van het afwegingskader mobiliteitsopgaven en – ambities en het hieraan gekoppelde proces is al eerder een verbeteringslag gemaakt in de beheersing van het totale mobiliteitsprogramma.

Er worden nu nieuwe initiatieven óf wijzigingen in de scope van bestaande opgaven afgewogen conform het afwegingsproces van:

1. intake (bepaling mate van verantwoordelijkheid Provincie Limburg);
2. sortering (bepaling van relevantie op basis van onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid of mobiliteitsambitie);
3. rangschikking (bepaling prioriteit mobiliteitsambitie op basis van de bijdrage aan de mobiliteitsdoelen);
4. advisering (op basis van een indicatieve risico-effect-matrix worden GS geadviseerd over het wel/niet opnemen van het nieuwe initiatief in de programmering).

Deze methodiek leidt tot een zorgvuldig afgewogen programma met daarin alleen nog maar de noodzakelijke en effectieve opgaven. Deze werkwijze behoeft vooralsnog geen elementaire verbeteringen en heeft een duidelijke plek gekregen in het op 9 maart 2021 vastgestelde uitvoeringskader 'Zo werken wij!'.

9.1.2. Stand van zaken Zo Werken Wij! en Leidraad Kostenbegrotingssystematiek

Op 9 maart 2021 stelden GS het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 'Zo Werken Wij!' vast en de leidraad kostenbegrotingssystematiek.

▪ Zo werken wij!

Het uitvoeringskader betreft een interne handreiking voor projectmatig en programmatisch werken. De uitvoeringsregels geven aan hoe gehandeld moet worden in de verschillende fasen van de uitvoering van de projecten. De uitvoeringsregels borgen een uniforme handwijze en beheersing van risico's in de uitvoering van de infrastructurele projecten. Dit uitvoeringskader ziet toe op een uniforme werkwijze van een deel van het mobiliteitsprogramma, te weten infrastructurele projecten. De grootste wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke werkwijze zijn:

- besluitvorming per fase overgang;
- duidelijkere rolverdeling tussen de diverse betrokken clusters;
- opzet afhankelijk van het risicoprofiel van het totale project;
- standaard formats en templates;
- toevoeging van 3 lines of defence methode (Gateway en Peer Review);
- een verbeterde scopebewaking.

Bij de verdere implementatie zal bekeken worden in hoeverre deze interne handreiking tevens toepasbaar kan worden gemaakt voor de reguliere werkzaamheden in het kader van het beheer- en beleidsproces.

Tijdens de implementatie van deze handreiking voor de infrastructurele projecten is er tevens oog voor de fase waarin de lopende opgaven zich bevinden en de mate waarin Zo Werken Wij! toegepast kan worden (bijvoorbeeld vanwege strijdige afspraken met partners). Daarnaast wordt dit uitvoeringskader geëvalueerd en periodiek vindt er bijstelling plaats.

▪ **Leidraad Kostenbegrotingssystematiek**

Met de vaststelling van de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek wordt de huidige werkwijze van totstandkoming van de kostenproducten gewijzigd. Met deze leidraad wordt een nieuwe werkwijze gehanteerd voor alle projectteams op basis van:

- risicoprofilering van het totale project in het begin van het proces. Bij een hoog risicoprofiel worden hogere marges gehanteerd dan bij een laag risicoprofiel;
- het toepassen van SSK methode (standaard systematiek voor kostenramingen) bij het opstellen van de kostenproducten;
- uniforme uitgangspunten en afspraken van de Provincie Limburg voor het opstellen van de SSK opdat de ramingen onderling vergeleken kunnen worden;
- het kredietbesluit nemen op het einde van de haalbaarheidsfase in plaats van eerder in de initiatieffase;
- twee vaste bijstellingsmomenten. Direct voor de aanbestedingsprocedure om een laatste verwachting van de resultaten in de aanbestedingsprocedure op te stellen. En direct na de aanbestedingsprocedure om eventueel onverwachte resultaten te kunnen evalueren.

Bij de implementatie van deze leidraad wordt per project bekeken in welke mate het zinvol is om deze werkwijze toe te passen en dit vastleggen in de benodigde besluitvorming tijdens de overgang naar de volgende fase. Daarnaast wordt deze leidraad geëvalueerd en vindt mogelijk bijstelling plaats.

9.1.3. Proces verbeteringen Programmabeheersing

Gekoppeld aan het onderzoek naar "Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten" zullen in het derde kwartaal van 2021 de bovengenoemde mogelijke verbeteringen in een informatiesessie sonderend worden besproken.

9.2. Capaciteit

Aan het totale programma is tevens de inzet van de ambtelijke organisatie rand voorwaardelijk gekoppeld. De strategische personeelsplanning en daaruit volgende halfjaarlijkse capaciteitsnota op basis van de clusterplannen, zijn medebepalend voor de sturing op dit programma.

9.3. Risico's

Een adequate projectbeheersing voor de afzonderlijke mobiliteitsprojecten is de basis om goed te kunnen sturen op het mobiliteitsprogramma. Het risicodossier geeft bijvoorbeeld per risico de omvang, de mogelijke impact, de beheersingsmaatregelen en de verantwoordelijke partij weer. Daarnaast zorgt de vastgestelde kostenbegrotingssystematiek voor een gefaseerde toekenning van financiële middelen. Dit voorkomt het vastleggen van onjuiste financiering aan het begin van een mobiliteitsinitiatief. Zie ook paragraaf [9.1.1](#).

9.4. Betrokkenheid Provinciale Staten

PS is verantwoordelijk voor de vaststelling van de beleidskaders en dient geïnformeerd te worden over de aanwezige uitvoeringskaders. Elke afzonderlijke mobiliteitsopgave kent zijn eigen proces en planning en de daarbij horende besluitvormingsmomenten. De besluitvormingsmomenten van de actuele mobiliteitsopgaven staan beschreven in hoofdstuk [7](#), de projectenbundel.

Alle mobiliteitsopgaven worden op een projectmatige werkwijze aangepakt en doorlopen volgens de Limburg Standaard. Deze werkwijze is beschreven in het uitvoeringskader Zo Werken Wij!

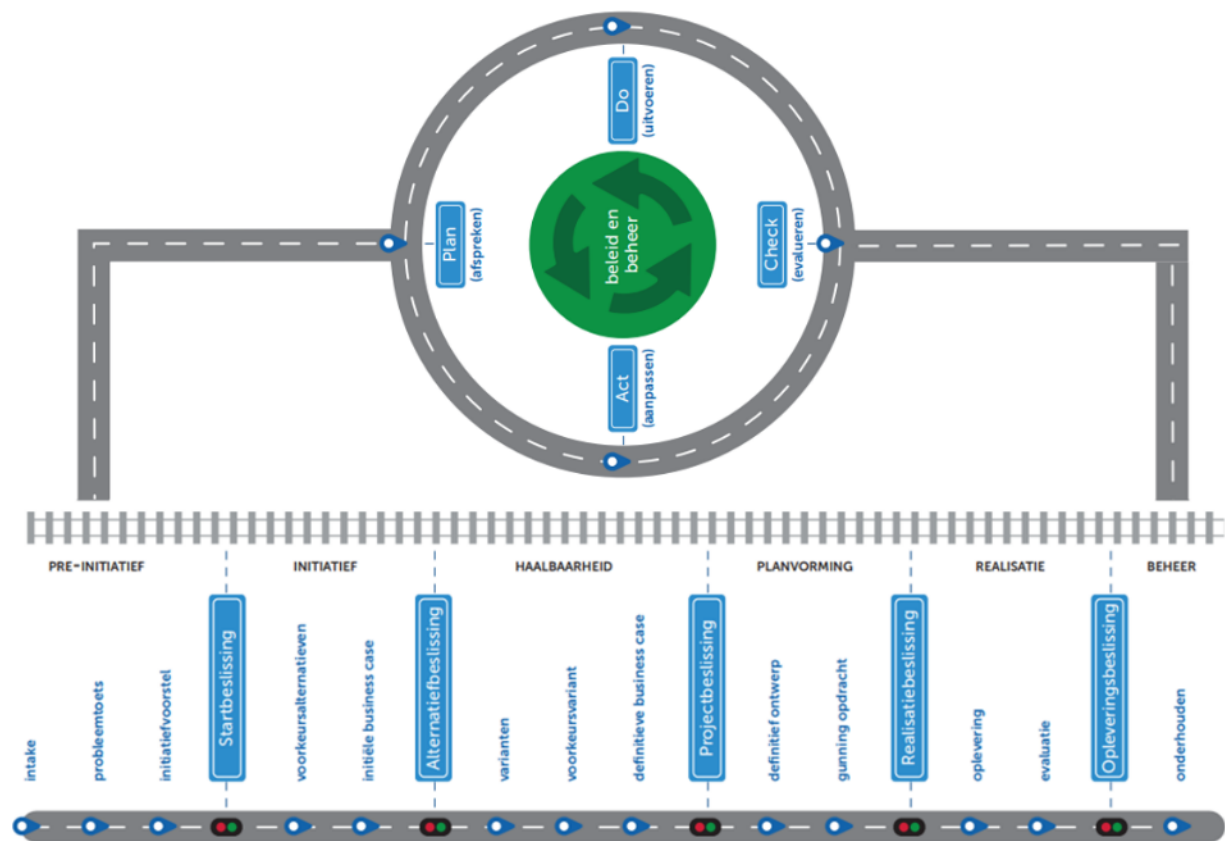


Fig. Limburg Standaard

Hieronder staan de fasen uit het uitvoeringskader Zo Werken Wij! verder toegelicht.

In de beheer-, ontwikkel- en beleidscyclus wordt in afstemming met andere overheden en sectoren de provinciale koers bepaald en geactualiseerd, worden kwaliteit- en prestatie-indicatoren ontwikkeld, wordt gemonitord en wordt het mobiliteitssysteem conform de vastgestelde koers in stand gehouden. Zo wordt bijvoorbeeld het provinciale wegennetwerk conform de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020 onderhouden en beheren we de OV-concessie volgens de afspraken in de OV Concessie Limburg 2016 - 2031.

Wanneer uit de monitoring blijkt dat er niet meer voldaan kan worden aan de kwaliteit- en prestatie-eisen dan wordt via het afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –ambities bepaald in hoeverre het nodig is om de functie van het mobiliteitssysteem aan te passen. Conform het afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –ambities krijgen dergelijke aanpassingen een hogere prioriteit omdat deze noodzakelijk of zeer nuttig zijn. Wensen, suggesties of toekomstige ambities hebben over het algemeen een lagere prioriteit.

Voor deze aanpassingen van de functie van het mobiliteitssysteem wordt in de initiatieffase het voorkeursalternatief bepaald. Bijvoorbeeld de aanleg van een ongelijkvloerse fietsoversteek. In de haalbaarheidsfase wordt van dit alternatief de voorkeursvariant bepaald. Bijvoorbeeld een fietstunnel en geen fietsbrug. In de planvormingsfase wordt de aanbesteding van de voorkeursvariant voorbereid. Bijvoorbeeld via een design en construct contract. In de uitvoeringsfase wordt de voorkeursvariant gerealiseerd. In de beheerfase wordt de gerealiseerde voorkeursvariant (in het voorbeeld de fietstunnel) gereviseerd en opgenomen in de programmering van de desbetreffende beheerorganisatie.

Bij elke faseovergang hoort een besluitvormingsdocument. Hieronder zijn de belangrijkste momenten en documenten in het besluitvormingsproces over de mobiliteitsopgaven op hoofdlijnen weergegeven en de betrokkenheid van PS.

10. Bijlage Voortgangsmontor

10.1. Toelichting methodiek

In het overzicht van [hoofdstuk 4.1](#) is de voortgang samengevat overeenkomstig de onderwerpen in de themabladen (zonder nummering) of de nummering op de projectbladen. Het betreffen actueel lopende opgaven maar ook initiatieven die kunnen leiden tot een opgave.

Deze voortgang is gebaseerd op de stand van zaken van scope, tijd en financiën. In het rechterkader op het projectblad (of beschreven bij de onderwerpen op de themabladen als er geen projectblad is) is de stand van zaken aangegeven. De bepaling van de categorie (goed, matig of slecht) is als volgt:



De stand van zaken is goed als sprake is van:

- een (initiële) scope die afgebakend en, waar van toepassing, vastgesteld is conform de bijhorende fase;
- een planning die past binnen:
 - het met GS/PS vastgestelde tijdspad (het kan zijn dat er geen tijdspad is afgesproken), waarbij mogelijke vertraging minder dan 10% van de totale doorlooptijd is;
 - de periode van uitvoeringskaders of beleidskaders;
 - afspraken in het kader van subsidies of bijdragen via overeenkomsten.
- verwachte kosten:
 - die passen binnen de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen;
 - die passen binnen de afspraken inzake mandatering, uitvoerings- en beleidskaders, subsidie, bijdrage, overeenkomsten.



De stand van zaken is matig als sprake is van:

- een kleine scopewijziging ten opzichte van de bij GS/PS vastgestelde scope (ten einde van de haalbaarheidsfase).
- een kleine wijziging van de planning:
 - ten opzichte van het met GS/PS vastgestelde tijdspad, waarbij de vertraging ligt tussen de 10% en 20% van de totale doorlooptijd, met een maximum van één jaar;
 - ten gevolge van een subsidie die éénmalig wordt verlengd;
- verwachte kosten:
 - die naar verwachting een kredietoverschrijding behoeven van minder dan 5% van het provinciale aandeel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen;
 - waarbij over bijdragen van derden wordt nog onderhandeld.



De stand van zaken is slecht als sprake is van:

- een grote scopewijziging ten opzichte van de bij GS/PS vastgestelde scope (ten einde van de haalbaarheidsfase).
- een grote wijziging van de planning:
 - ten opzichte van het met GS/PS afgesproken tijdspad, waarbij de vertraging méér dan 12 maanden of meer dan 20% van totale project doorlooptijd is;
 - ten gevolge van een subsidie die voor een tweede keer wordt verlengd.
- verwachte kosten:
 - die naar verwachting een kredietoverschrijding behoeven van méér dan 5% van het provinciale aandeel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen.

1 oogopslag	Scope	Tijd	Geld

Het bijgevoegde figuur geeft de meest voorkomende combinatiemogelijkheden weer voor de stand van zaken van de scope, tijd en financiën. Deze combinaties leiden tot de kleuren van het stoplicht in één oogopslag zichtbaar op het projectblad. Hiermee is in één oogopslag duidelijk wat de totale voortgang is van het project. De kleur van het stoplicht in één oogopslag is tevens overgenomen in de voortgangsmontor.

10.2. Interpretatie kleurweergave

De gehanteerde methodiek en daarmee gepaard de kleurweergave wordt nauwkeurig en consequent uit de thema- en projectbladen overgenomen in de voortgangsmonitor. Omdat deze methodiek eerder is vastgelegd en de verschillende VGR's op deze manier onderling vergelijkbaar blijven, dient deze methodiek als vertrekpunt voor volgende VGR's. De interpretatie van de kleuren van de in een oogopslag weergave behoeft wel enige toelichting.

Dat namelijk tijdens het projectverloop op basis van nieuwe inzichten/onderzoeken afwijkingen ontstaan, is logisch. Er wordt immers gezocht naar de best mogelijke manier om binnen de gestelde doelen en kaders een project te realiseren. Door inzicht in deze afwijkingen kan er ook vroegtijdig gestuurd worden en worden belangrijke keuzes op het juiste moment ter besluitvorming voorgelegd.

De voortgangsmonitor wordt echter per peildatum van 1 januari en 1 juli opgesteld en dit is rekening houdende met het projectverloop niet zomaar de meest voor de hand liggende momenten om de stand van zaken te melden. Het komt namelijk regelmatig voor dat er vlak voor of na de peildatum een geactualiseerde projectraming binnenkomt, een onderhandeling met een partner over de scope wordt opgestart, een subsidieverzoek wordt voorbereid of de planning wordt aangepast vanwege langere levertijden. Met andere woorden de beschikbare informatie is van veranderlijke aard.

De gevolgen daarvan voor de stand van zaken wordt in de voortgangsmonitor meegenomen, terwijl het de vraag is in hoeverre dit uiteindelijk gevolgen zal hebben voor de scope, planning en financiën. Daarom is het beste moment om over de projectvoortgang te informeren bij de faseovergangen zijn. Tijdens deze go/no-go momenten worden afwijkingen en bijbehorende beheersmaatregelen ter besluitvorming voorgelegd en zijn deze medebepalend voor de keuze om de volgende fase te doorlopen.

Op dit moment kan het dus zijn dat in de voortgangsmonitor een grote afwijking is geconstateerd terwijl de vraag is in hoeverre deze afwijking daadwerkelijk zich zal voordoen. Dat wordt pas duidelijk bij de volgende faseovergang en het bijbehorende bijstellingsmoment. Dit werkt uiteraard ook andersom: geen of een kleine afwijking kan op korte termijn overgaan in een grote afwijking.

Voor de opgaven waar dit aan de orde is, wordt in de voortgangsmonitor een doorkijk gegeven van het moment waarop hierover besluitvorming wordt verwacht.

11. Bijlage – Reactie op eindrapport Berenschot

VERTROUWELIJK

Controlecommissie Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Cluster	P&P	Behandeld	L. van Damme
Ons kenmerk	DOC-00185240	Telefoon	+31 6 50214057
Uw kenmerk	-	Maastricht	28 september 2021
Bijlage(n)	2	Verzonden	30 september 2021

Onderwerp:

Bestuurlijke reactie op de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van Berenschot d.d. 23 september 2021

Geachte heer Van Caldenberg,

In de begeleidende brief van de concerncontroller d.d. (kernmerk doc-00136558) bij de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele project d.d. 23 september, wordt Gedeputeerde Staten in de gelegenheid gesteld een bestuurlijke reactie gericht aan de Controlecommissie te verstrekken.
Graag maken wij gebruik van de gelegenheid tot het geven van een reactie.

Aanleiding en verloop van het proces tot heden

Op 14 februari 2020 is tijdens de behandeling van het Statenvoorstel "verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn brief van GS van 21-01-2020 (GS2020-3391)" de motie 2556 Van Caldenberg cs inzake Instellen parlementaire enquête verworpen. Naar aanleiding van deze verworpen motie hebben Gedeputeerde Staten voorgesteld de onafhankelijk concerncontroller beschikbaar te stellen voor het (laten) uitvoeren van een (doelmatigheids) onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten.

Dit onderzoek is uitgevoerd door bureau Berenschot. Deze conceptrapportage van dit onderzoek is door de concerncontroller ontvangen op 12 maart 2021. De concerncontroller heeft deze rapportage onder strikte geheimhouding verzonden aan Gedeputeerde Staten en de Controlecommissie op 12 maart 2021 (deze was nog niet compleet op het onderdeel m.b.t. de Maaslijn na).

Door middel van een mededeling portefeuillehouder d.d. 19 mei 2021 met kenmerk GS 2021-11823 is Provinciale Staten geïnformeerd dat door de destijds ontstane bestuurlijke situatie het niet mogelijk was om een bestuurlijke reactie te geven op bovengenoemd rapport, zoals ook door de CdK in algemene termen was verwoord in zijn brief met betrekking tot besluitvorming in de context van de toen uitzonderlijke politieke-bestuurlijke situatie in Limburg (brief d.d. 14 april 2021 kenmerk 2021/10115).

Bestuurlijke reactie op de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van Berenschot d.d. 23 september 2021

Met veel waardering hebben wij de Berenschotrapportage gelezen: een onderzoek naar de wijze waarop grote infrastructurele werken binnen de provincie Limburg zijn opgepakt in de laatste 10 jaar. De centrale vraagstelling van het onderzoek is: "Wat zijn de belangrijkste oorzaken van geconstateerde budgetverhogingen bij infrastructurele 'grote projecten' en welke leerpunten kunnen worden getrokken om in de toekomst zoveel mogelijk verhogingen tijdig te kunnen vermijden?".

Wij hebben kennisgenomen van dit rapport dat hernieuwd inzicht geeft in de wijze waarop onze organisatie heeft gewerkt binnen de grote infrastructurele projecten. De in het rapport opgenomen aanbevelingen omarmen we volledig en zien we als een bevestiging van de door ons ingezette weg.

In een aparte bijlage hebben wij alle aanbevelingen uit het Berenschotrapport separaat opgenomen en hebben daarbij onze reeds geleverde verbeteringen opgenomen, als ook de zaken die wij nog op de rol hebben staan

De laatste zes jaar zijn gericht op het verbeteren van het risicobeheersingsproces, onze informatievoorziening naar Provinciale Staten en op de werkprocessen binnen het mobiliteitsdomein.

Bij de start van Sturing in samenwerking (SIS) is in samenspraak met Provinciale Staten een aanpak ontwikkeld waarin in aanvank de (onderbouwing van de) rolkeuze centraal stond. Met name in het SIS 2.0 (vastgesteld door PS op 10-2-2017) is dit doorontwikkeld naar een sterk verhoogd risicobewustzijn en bijbehorende aanpak. Tevens is in het investeringsbeleid een scherp onderscheid aangebracht tussen financieel en maatschappelijk rendement. Het streven om zoveel mogelijk maatschappelijke impact te bereiken via de door de provincie ingebrachte middelen is later in het mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen" (2018) uitgewerkt en verder doorvertaald in het afwegingskader mobiliteitsopgaven (2018). Via dat kader kunnen we transparant, zorgvuldig en geobjectiveerd de voorstellen binnen het mobiliteitsdomein onderbouwen en aan de Staten voorleggen. Ook hebben impulsen en interventies vanuit uw Staten, zoals met het amendement A56 Berghorst cs (2020) rondom de risicoreservering binnen de Mobiliteitsopgaven, hieraan bijgedragen.

Bestuursperiode 2019-2023

De concrete vervolgstap is opgepakt via onder meer de "Organisatievisie 2020-Ambtelijk vakmanschap voor Limburg" waarbij in 5 ontwikkellijnen verder wordt gewerkt. Deze 5 ontwikkellijnen zijn:

- 1) Kennis en kunde
- 2) Sturing
- 3) Rapporteren (IMPL)
- 4) Uitvoeringskaders, standaarden
- 5) Checks and balances

Ad 1) Gericht investeren in kennis en kunde en ook consequent onze middelen en personeel toebedelen aan de mobiliteitsopgaven.

Er is gekozen voor een sterke eigen organisatie die minder afhankelijk is van inhuur en opdrachten. Uitgangspunt is dat we bij structurele taken en werkzaamheden zorgen dat we de daarvoor benodigde kennis, kunde en capaciteit ook structureel in eigen dienst hebben.

Ad 2) Gericht sturen in mobiliteitsopgaven door onder meer de rolverdeling te professionaliseren en het opdrachtgeverschap en het opdrachtnemerschap scherp los te trekken en expliciet te beleggen binnen de organisatie, met een nadrukkelijker rol voor de directie.

Een heldere afbakening van rollen, taken en verantwoordelijkheden draagt bij aan de effectiviteit en efficiëntie van het werk. Door de inrichting van het Cluster Programma's & Projecten en het lopend proces om de mandaatregeling tegen het licht te houden is de opdrachtgever en opdrachtnemersrol verder geprofessionaliseerd. Binnen het Uitvoeringskader 'Zo Werken Wij' is de verantwoordelijkheidsverdeling via het model van 'Responsibility charting' (Rasci) heel duidelijk de rolverdeling tussen mensen en organisaties binnen projecten en processen uiteen gelegd en wordt conform dat model gewerkt.

Ad 3) Het eenduidig en integraal rapporteren via het IPML (Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg), waarmee de Staten halfjaarlijks worden geïnformeerd over de gehele opgavenportfolio in één document en op uniforme wijze.

Mede op basis van de Heroverweging mobiliteitsopgaven (februari 2020) is de integrale halfjaarlijkse voortgangsrapportage middels IPML tot stand gekomen. Inmiddels is deze al tweemaal verschenen (de derde voortgangsrapportage wordt verzonden op 28 september 2021 aan Provinciale Staten) en biedt het voor de totale mobiliteitsportefeuille een monitoringsrapportage en vormt het een transparante weergave van de voortgang van de mobiliteitsopgaven. Er is door het IPML een aanpak gecreëerd waardoor er binnen de mobiliteitsportefeuille één integraal overzicht is ontstaan, één afwegingsmethodiek bij nieuwe initiatieven is geïntroduceerd en één rapportagesysteem.

Ad 4) Het opstellen van diverse uitvoeringskaders en deze waar nodig periodiek actualiseren en het zoveel als mogelijk invoeren van standaarden, waarmee alle projecten van klein tot groot op dezelfde wijze worden gefaseerd, geraamd en verantwoord. Hiervan zijn 'Zo Werken Wij' en de 'Leidraad Kostenbegrotingssystematiek' de meest in het oog springende voorbeelden. Op 12 maart 2021 is door middel van een mededeling portefeuillehouder (GS2021-6468) het uitvoeringskader "Zo werken wij!" en de leidraad Kostenbegrotingssystematiek aan de leden van Provinciale Staten verzonden.

In het uitvoeringskader infrastructurele projecten "**Zo werken wij!**" beschrijven we de uitvoeringsregels van alle processen vanaf de (pre)initiatieffase t/m beheerfase. Die fasering is gebaseerd op de Limburg Standaard, een interne handreiking voor projectmatig en programmatisch werken. Hiermee borgen we een uniforme handelwijze (via bijv. templates) en beheersing van risico's in de diverse fases van de uitvoering van de infrastructurele projecten (incl. gateway reviews en peer reviews bij de respectievelijke faseovergangen).

In de **leidraad kostenbegrotingssystematiek** wordt de kredietvoting voor een project gefaseerd. Het moment van kredietbesluit voor procesmiddelen zal na de intakeprocedure van de initiatieffase plaatsvinden. Hier worden middelen gevraagd voor het doorlopen van de initiatief- en haalbaarheidsfase (de voorbereidingsfasen). Het moment waarop een kredietbesluit voor een projectbudget voor komt te liggen wordt verplaatst naar het einde van de haalbaarheidsfase. Dit is een fase later, waardoor op basis van een verder uitgewerkt ontwerp, onderzoeksresultaten en een vastgestelde scope een raming wordt afgegeven die meer zekerheid biedt. Tevens wordt in de PS-besluitvorming over het initiële kredietbesluit vastgelegd dat er nog 2 verplichte of

mogelijke bijstellingsmomenten komen van het kredietbesluit (de eerste bijstelling na opstellen van marktconforme raming en de tweede bijstelling na het afronden van de aanbesteding).

Daarnaast is de werkwijze van totstandkoming van de kostenproducten gestandaardiseerd. Voorheen werd dat veelal ter invulling gelaten aan het projectteam, dan wel aan de partijen binnen de projectsamenwerking. Deze standaardisering zorgt ervoor dat de ramingen beter met elkaar kunnen worden vergeleken en geeft bovendien een eenduidige manier van werken voor de projectteams binnen de Provincie Limburg

Ad 5) Het doorvoeren van checks and balances binnen de projecten en programma's en binnen de organisatie als geheel. De uit de organisatievisie voortgekomen 3LoD (3 Lines of Defence) is opgenomen in "Zo werken wij" met daarbij de onafhankelijke controlefunctie als eindborging. Om dit doel te bereiken is de controlefunctie in onze organisatie anders ingericht. Het gaat om een combinatie van decentraal en centraal georganiseerde controlefuncties. Vanaf 1 januari 2021 is in het nieuwe cluster Concern (als Third Line of Defence) een afzonderlijk team Concern control & Advies ingericht waarbij de directie met een aantal nieuwe functies (o.a. operational auditor, concern riskmanager, mediator governance, risk & compliance en een concern information governance specialist) stevig heeft geïnvesteerd in de versterking van de centraal georganiseerde controlfunctie. De sturing en beheersing binnen kritieke bedrijfsprocessen is op een drietal systeemniveau's is belegd en het lerend vermogen is niet alleen per casus georganiseerd, maar ook – en vooral - op concernniveau.

Nieuwe belangrijke beheersingsmaatregelen zijn onder meer:

- het uitvoeren van objectieve Gateway- en Peer reviews bij faseovergangen voor infraprojecten met een hoog resp. gemiddeld risicoprofiel;
- operational- en financial audits waarbij periodiek wordt getoetst of de nieuwe operationele werkwijze en financiële afspraken zoals die zijn vastgelegd in "Zo Werken Wij" en de kostenramingssystematiek worden nageleefd;
- risicomanagement beleid en monitoring op centraal niveau.

Berenschotrapport

Het uitgebreide rapport van Berenschot levert veel informatie op en geeft een goede inzicht in de grote projecten en achterliggende processen. Op pag. 47 geeft Berenschot in haar conclusies aan dat *"in algemene zin concluderen wij dat er zeker in de eerste onderzochte jaren onvoldoende duidelijke generieke kaders en richtlijnen waren ten aanzien van informatievoorziening aan PS. Hierdoor werd door GS situationeel richting PS geacteerd. Van belang is dat met name het laatste jaar een duidelijke verbeterlag te zien is, waarbij de kaders en richtlijnen verder worden uitgewerkt"*.

Wij herkennen dat beeld en zien daarin terug dat we met de inspanningen van met name de laatste twee jaar stevige stappen hebben gezet. De implementatie daarvan loopt nog volop en het blijft een continu proces van optimaliseren en feedback gebruiken om de aanpak en processen steeds verder te verbeteren.

We zien dat in de drie onderdelen waarin de aanbevelingen van Berenschot zijn opgedeeld alle eerder door ons aangehaalde 5 ontwikkellijnen goed zijn onder te brengen.

Zo hebben we bij de **aanbevelingen over rolinvulling en besluitvorming** in "Zo Werken Wij" veel aandacht besteed aan het inrichten van de opdrachtgevers en opdrachtnemersrol en is in het gestandaardiseerde intakeproces daarvoor een aantal expliciet te doorlopen afwegingen opgenomen. In IPML is stevig geïnvesteerd in de integrale voortgangsrapportages, gebaseerd op vaste indeling en met makkelijk te volgen veranderingen in de projecten. Ook is aan de hand van de reguliere faseovergangen in projecten de kapstok gevonden om de kredietbesluiten beter te organiseren. Deze Berenschot-aanbevelingen vallen voornamelijk in de ontwikkellijn Sturing en verantwoording.

Zo kunnen we ten aanzien van de **aanbevelingen over de projectorganisatie** aangeven dat we in de provinciale organisatie in kennis en kunde hebben geïnvesteerd en ook via meerjarige capaciteitsplanning een goede doorkijk kunnen geven. Interne vaste rapportagelijnen zijn een vast gegeven en leidt ook tot zorgvuldig en rolvast handelen. Vooral in de ontwikkellijnen Kennis en Kunde en Kaders voor werkprocessen en standaarden worden deze aanbevelingen verder opgepakt.

Met betrekking tot de derde categorie van de Berenschot aanbevelingen richt het zich op de **projectramingen en projectbeheersing**. Daarvan is de versterking van de controlefunctie en de daarbij behorende 3 Lines of Control de meest majeure aanpassing. In de Leidraad Kostenramingssystematiek is verder de gefaseerde kredietvoting geïntroduceerd en zijn een groot aantal zaken die gestandaardiseerd zijn. Deze aanbevelingen vallen in drie ontwikkellijnen: Informatievoorziening, Kaders voor werkprocessen en standaarden, alsmede Kwaliteitsborging.

Afsluiting

Uit dit Berenschotrapport komt naar boven dat er rondom grote en complexe projecten vele zaken strijden om aandacht, maar dat wij via de 5 onderscheiden ontwikkellijnen overzicht en herkenbaarheid hebben aangebracht.

Veel van de in de 5 ontwikkellijnen ingezette veranderingen zijn in meer of minder mate reeds geïnternaliseerd. We zien echter ook dat het een proces is van lange adem. In een organisatie met een groot aantal uiteenlopende beleidsterreinen en zeer diverse soorten van projecten en programma's en een scala aan samenwerkingspartners vragen verbeteropgaves en ontwikkeltrajecten lange doorlooptijden voordat deze volledig geïmplementeerd zijn.

Dat implementatieproces loopt door en zal ook blijven doorlopen. We gebruiken dit Berenschotrapport om onze zaken weer verder aan te scherpen.

Wij sturen er continu op dat onze projecten in balans zijn met de beschikbare middelen. Op uiteenlopende manieren organiseren we dat en rapporteren we daarover op transparante wijze en leggen zo verantwoording af over het brede en integrale mobiliteitsprogramma van de Provincie Limburg.

Bij toekomstige voortgangsrapportages van het IPML wordt expliciet over de voortgang van de opvolging van de onderzoeksresultaten gerapporteerd en worden indien nodig de uitvoeringskaders geactualiseerd en aangescherpt. In het IPML-4 zullen wij onze inspanningen – afgezet tegen het nu voorliggende Berenschot-rapport – evalueren om onze voortgang ook transparant te maken en daarover verantwoording af te leggen.

Daarnaast zullen wij een afzonderlijk voorstel naar de Staten brengen waarin we de spelregels opnemen over dotaties en onttrekkingen en de daarbij behorende budgettaire consequenties in relatie tot de risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (amendement 56 zoals recentelijk in de 2^e voortgangsrapportage IPML is aangekondigd).

Inherent aan het werken met een zo omvangrijke mobiliteitsportefeuille is het managen van risico's. Waarbij wordt opgemerkt dat hoe goed ook de riscobeheersingsmaatregelen zijn, er altijd niet voorziene en/of onbeheersbare ontwikkelingen kunnen optreden. Denk bijvoorbeeld aan de Maaslijn of de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf.

Daarnaast blijft het mensenwerk. Hoe dan ook zullen wij onverminderd onze inzet richten op het op een zo verantwoord als mogelijke wijze omgaan met die risico's en het tijdig en volledig informeren van uw Staten.

Verder zijn wij uiteraard bereid om nadere toelichting te geven (bestuurlijk en/of ambtelijk). Op 8 oktober aanstaande is een werksessie gepland met de Statenleden MD met betrekking tot:

- het 3^e IPML;
- de voorgestane wijze waarop amendement 56 wordt ingeregeld;
- "Zo werken wij!";
- De leidraad Kostenbegrotingssystematiek.

Indien uw controlecommissie besluit het rapport Berenschot inclusief de bestuurlijke reactie van het college van Gedeputeerde Staten conform voorgenomen in uw vergadering d.d. 19 maart 2021 te verstrekken aan de leden van Provinciale Staten, kan Provinciale Staten het rapport Berenschot agenderen voor de werksessie d.d. 8 oktober 2021 en de commissie MD d.d. 15 oktober 2021.

Gedeputeerde Staten van Limburg

Voorzitter

Secretaris

Bijlage 1: Berenschotaanbevelingen in één oogopslag

De aanbevelingen uit het Berenschotrapport hebben wij in deze bijlage 1 in tabelvorm op een overzichtelijke wijze afgezet tegen de vijf eerder in deze reactie en in gang gezette ontwikkelingen. Een vinkje bij de desbetreffende aanbeveling geeft aan onder welke ontwikkellijn deze is opgepakt. In bijlage 2 is iedere aanbeveling uit het Berenschotrapport apart toegelicht vanuit de wijze waarop er reeds is gewerkt aan dat waar de aanbeveling op toeziet, dan wel welke activiteiten nog voorzien zijn.

	Kennis en Kunde organisatie	Sturing OG / ON	Rapportagelijijn	Kaders en standaarden	Checks en Balances
Aanbevelingen uit Berenschot-rapport	1	2	3	4	5
Aanbevelingen over rolinvulling en besluitvorming:					
1. Stel afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze		✓		✓	
2. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten				✓	✓
3. Neem in de Regeling Grote Projecten een hard criterium op wanneer een project een groot project is			✓	✓	
4. Ontwikkel gezamenlijk met PS in aanvulling op de regeling grote projecten en de als nadere invulling van de actieve informatieplicht van GS aan PS een informatieprotocol Grote Infrastructurele Projecten			✓	✓	✓
5. Maak nadere afspraken over het door de portefeuillehouder informeren van GS bij Grote Infrastructurele Projecten op			✓		
6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS			✓	✓	
Aanbevelingen over de projectorganisatie:					
7. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap		✓		✓	
8. Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever		✓	✓	✓	
9. De Provincie moet over voldoende kennis en kunde kunnen beschikken om projecten aan te kunnen sturen en uit te voeren	✓				
10. Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd	✓	✓			
11. Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project		✓		✓	✓
Aanbevelingen over projectramingen en projectbeheersing:					
12. Benut het kritische vermogen in de organisatie door controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen	✓			✓	✓
13. Laat frequenter second opinions op ramingen uitvoeren door derden op gezette projectmijlpalen				✓	✓
14. Zorg dat kaders beter toegankelijk worden en beter gekend door de projectorganisatie	✓			✓	
15. Elk project is uniek, tot op zekere hoogte. Maar heeft ook algemene kenmerken die zich uitstekend lenen voor standaardformaten, standaardrapportages e.d.			✓	✓	✓
16. Zorg dat een ieder de verschillende instrumenten en methodieken kent en hanteert en zorg voor periodiek onderhoud van de kennis	✓			✓	
17. Zorg voor vergelijkbaarheid in de ramingen van projecten, door steeds hetzelfde format of indeling in kostencategorieën te hanteren	✓			✓	✓
18. Bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, dienen de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden vastgelegd				✓	
19. Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers				✓	
20. Bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies adviseren wij alle betrokken partijen een rol te geven				✓	✓
21. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en zorg dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn				✓	

Bijlage 2: Uitwerking overzicht aanbevelingen

A. Aanbevelingen over rolinvulling en besluitvorming:

1. Stel afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze.

Gerealiseerd: (ontwikkelij: Sturing OG/ON, Kaders en standaarden)

- *Zo Werken Wij*
 - Paragraaf 4.1 en 4.2: in de intakeprocedure wordt o.a. gekeken of en zo ja in welke mate het een probleem voor de Provincie Limburg is.
 - Paragraaf 5.3: een risicoprofiel wordt opgesteld voor het betreffende project (zie ook hoofdstuk 4 LK)
 - Paragraaf 6.14: In het PS-voorstel voor initiële kredietbesluit dient expliciet te worden ingegaan op de afwegingen die zijn gemaakt voor de rol die de Provincie beoogt en met welke risico's.
- *Leidraad Kostenbegrotingssystematiek* (Hoofdstuk 4). Rolbepaling en rolkeuze is mede afhankelijk van het risicoprofiel van het project. Het risicoprofiel wordt aan de hand van een RISMAN-methode bepaald en kan resulteren in laag, gemiddeld of hoog.

Nog te realiseren: (ontwikkelij: Sturing OG/ON, Kaders en standaarden)

- *Leidraad Kostenbegrotingssystematiek*. Naast het risicoprofiel moet een afwegingskader (op GS-niveau) worden opgesteld voor de rolkeuze waarin aspecten als eigendomsverhouding, veroorzakersprincipe, maatschappelijke inpassing, beleidsimplicaties en de regionale impact worden uitgewerkt. Dit afwegingskader wordt ontwikkeld in Q4 2021 en wordt ter informatie voorgelegd samen met de behandeling van Voortgangrapportage 4 van het IPML

2. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten.

Gerealiseerd: (ontwikkelij: Kaders en standaarden, Checks en balances)

- *Zo Werken Wij* (Hoofdstuk 7). Per fase is aangegeven welke besluitvorming in welk gremium noodzakelijk is. Hierbij zijn expliciet twee extra bijstellingsmomenten wat betreft het kredietbesluit opgenomen.
- *Leidraad Kostenbegrotingssystematiek*. Vanaf hoofdstuk 3 worden de werkprocessen en de te doorlopen fases toegelicht. Bij elke faseovergang dient de fase volledig afgerond te zijn (inclusief de benodigde besluitvorming en bijbehorende mandatering).

3. Neem in de Regeling Grote Projecten een hard criterium op wanneer een project een groot project is.

Gerealiseerd: (ontwikkelij: Rapportagelij, Kaders en standaarden)

Conform de vastgestelde handleiding door de controlecommissie op 30 oktober 2020 (Werken met de regeling grote projecten provincie Limburg)

4. Ontwikkel gezamenlijk met PS in aanvulling op de regeling grote projecten en de als nadere invulling van de actieve informatieplicht van GS aan PS een informatieprotocol Grote Infrastructurele Projecten.

Gerealiseerd: (ontwikkelij: Rapportagelij, Kaders en standaarden, Checks en balances)

Zo Werken Wij. In de werkprocessen van hoofdstuk 4 t/m 9 en 12 zijn reguliere informatiekanalen en bijbehorende frequentie en besluitvormingsmomenten beschreven. Denk hierbij aan de reguliere P&C cyclus en het IPML waarin integraal alle mobiliteitsopgaven van de provincie Limburg zijn opgenomen.

Nog te realiseren: (ontwikkelij: Rapportagelij, Kaders en standaarden, Checks en balances)

- *Zo Werken Wij*. Relevante tussentijdse actualiteiten worden middels een mededeling portefeuillehouder kenbaar gemaakt aan de Staten. Nadere duiding van relevante actualiteiten wordt in Q4 2021 uitgewerkt en voorgelegd samen met de behandeling van Voortgangrapportage 4 van het IPML.

5. Maak nadere afspraken over het door de portefeuillehouder informeren van GS bij Grote Infrastructurele Projecten.

Nog te realiseren: (ontwikkelij: Rapportagelij)

Wordt nader uitgewerkt in Q4 2021 in het Handboek "Bestuurlijk ambtelijk samenspel".

6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS.

Gerealiseerd: (ontwikkelij: Rapportagelij, Kaders en standaarden)

- *Zo Werken Wij*. In de werkprocessen van hoofdstuk 4 t/m 9 en 12 zijn reguliere informatiekanalen en bijbehorende frequentie en besluitvormingsmomenten beschreven. Denk hierbij aan de reguliere P&C cyclus en het IPML waarin integraal alle mobiliteitsopgaven van de provincie Limburg zijn opgenomen.

B. Aanbevelingen over de projectorganisatie:

7. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Sturing OG/ON, Kaders en standaarden)

Zo Werken Wij. Het inrichten van opdrachtgever- en opdrachtnemersrol is terug te vinden in paragraaf 3.4. Hier staat o.a. wie ambtelijk opdrachtgever is bij projecten. Dit wordt vastgelegd in het projectplan. Het risicoprofiel wordt in de initiatiefase opgesteld (en kan, indien er toe aanleiding is, gedurende het traject bijgesteld worden). Dit is terug te vinden onder 5.3.

8. Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Sturing OG/ON, Rapportagelijnen, Kaders en standaarden)

Zo Werken Wij. In de werkprocessen (hoofdstuk 4 t/m 9) zijn de vaste afstemmingsmomenten met de bestuurlijk opdrachtgever vastgelegd. In hoofdstuk 12 zijn de afspraken inzake de rapportages vastgelegd.

9. De Provincie moet over voldoende kennis en kunde kunnen beschikken om projecten aan te kunnen sturen en uit te voeren.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kennis en Kunde organisatie)

Doorlopend proces in relatie tot actuele mobiliteitsportefeuille. Bij voortdurend heeft de ontwikkeling van kennis en kunde de aandacht. Dit doen we langs 3 sporen:

- Door ontwikkelen eigen medewerkers middels gerichte cursussen, opleidingen en training op the job trajecten;
 - Bij de toekomstige werving en selectie wordt specifiek op risicomanagement, kostendeskundigheid, contractmanagement en kennis van nieuwe contractvormen/ bouwteam geselecteerd (vanaf heden);
 - Bij inhuur ook eisen stellen aan kennisoverdracht aan medewerker provincie Limburg.
- Geen oplevertermijn opgenomen omdat dit een doorlopend proces is.

10. Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kennis en Kunde organisatie, Sturing OG/ON)

Doorlopend proces in relatie tot actuele mobiliteitsportefeuille als onderdeel van het jaarlijks te actualiseren clusterplan.

11. Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Sturing OG/ON, Kaders en standaarden, Checks en balances)

Zo Werken Wij (hoofdstuk 4 t/m 9). Per werkproces zijn de rollen en verantwoordelijkheden in de respectievelijk fase vastgelegd. Hierin staat ook uitgelegd op welke wijze geëscaleerd dient te worden. Het eenduidig inrichten van het ambtelijk opdrachtgever en opdrachtnemersrol draagt ook bij aan duidelijke escalatielijnen.

C. Aanbevelingen over projectramingen en projectbeheersing

12. Benut het kritische vermogen in de organisatie door controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kennis en kunde organisatie, Kaders en standaarden, Checks en balances)

Zo Werken Wij. De ramingen worden, afhankelijk van het risicoprofiel, vanaf nu altijd afgestemd met de projectcontroller (3 lines of defence). Dit is o.a. uitgewerkt in paragraaf 5.7.

13. Laat frequenter second opinions op ramingen uitvoeren door derden op gezette projectmijlpalen.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden, Checks en balances)

Zo Werken Wij. Wanneer een project voldoet aan bepaalde criteria (bijv. hoog risico) en er wordt getwijfeld aan bijvoorbeeld de kosteninschatting dan kan door derden een second opinion worden uitgevoerd. Dit staat uitgewerkt in paragraaf 5.7.

Nog te realiseren: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden, Checks en balances)

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Intern wordt een Handboek "Financieel Management" ontwikkeld. Dit kader gaat over specifieke diepgang op diverse elementen in zowel de SSK-raming, projectbegroting en het risicodossier. Gereed Q4 2021.

14. Zorg dat kaders beter toegankelijk worden en beter gekend door de projectorganisatie.

Deels gerealiseerd: doormiddel van (ontwikkellijn: Kennis en kunde organisatie, Kaders en standaarden)

Implementatie in Q3 2021 door onder andere:

- Digitaal raadpleegbaar
- Werksessies
- Aanspreekpunten/ expert

Vanaf de initiatiefase is er afhankelijk van het risicoprofiel een Gateway of Peer review (zie o.a. Zo Werken Wij paragraaf 5.10.1) aan het einde van de fase, hierin wordt gecontroleerd of alles correct is doorlopen. Verdere procesuitwerking en implementatie voor alle relevante projecten is in Q4 2021 doorgevoerd.

15. Elk project is uniek, tot op zekere hoogte. Maar heeft ook algemene kenmerken die zich uitstekend lenen voor standaardformaten, standaardrapportages e.d.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Rapportagelijin, Kaders en standaarden, Checks en balances)

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Toepassing van de SSK (hoofdstuk 5 en 6) voor alle ramingen die benodigd zijn binnen een project.

Nog te realiseren: (ontwikkellijn: Rapportagelijin, Kaders en standaarden, Checks en balances)

Zo Werken Wij. Per processtap (hoofdstuk 4 t/m 9) is uitgeschreven welk format van toepassing is. Deze formats dienen gehanteerd te worden om zo de uniformiteit te bewaken. Zo is er bijvoorbeeld een format checklist risicoprofiel en een format businesscase. Bij de reviews aan het einde van een fase wordt gecontroleerd of de betreffende formats ook daadwerkelijk zijn gebruikt.

Q3 en Q4 2021 worden de ontbrekende standaarddocumenten uitgewerkt en geïmplementeerd.

16. Zorg dat eenieder de verschillende instrumenten en methodieken kent en hanteert en zorg voor periodiek onderhoud van de kennis.

Nog te realiseren: (ontwikkellijn: Kennis en kunde, Kaders en standaarden.)

Implementatie (zie aanbeveling 9 en 14).

17. Zorg voor vergelijkbaarheid in de ramingen van projecten, door steeds hetzelfde format of indeling in kostencategorieën te hanteren.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kennis en kunde, Kaders en standaarden, Checks en balances)

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Toepassing van de SSK (hoofdstuk 5 en 6) voor alle ramingen. De indeling is gereed en wordt beschikbaar gesteld aan de projectleiders.

18. Bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, dienen de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden vastgelegd.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden.)

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Toepassing van de SSK (hoofdstuk 5 en 6) SSK voor alle ramingen én de voorgeschreven randvoorwaarden voor de vaste elementen in een SSK-raming. Bij het inschakelen van derden wordt het de verplichte toepassing van de SSK-ramingen toegepast.

19. Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden)

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Bij het nemen van het kredietbesluit voor het projectbudget dient extra reserve meegenomen te worden in de reservering van de middelen (hoofdstuk 8).

Nog te realiseren: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden)

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Over de inzet en bandbreedte van deze reservering bij lopende opgaven en al of niet ten laste van de risicoservering mobiliteitsopgaven (afhankelijk inregeling Amendement 56) worden in Q2 2021 nadere afspraken met de Staten gemaakt. Een werksessie wordt hiervoor belegd Q4 2021

20. Bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies adviseren wij alle betrokken partijen een rol te geven.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden, Checks en balances)

Zo *Werken Wij*. De manager projectbeheersing is verantwoordelijk voor het opstellen en actualiseren van een risicodossier. Dit doet hij in afstemming met het kernteam van de projecten en desgewenst met stakeholders in de omgeving (zie o.a. paragraaf 6.11).

21. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en zorg dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn.

Nog te realiseren: (ontwikkellijn: Kaders en standaarden)

Beschrijving van scope is opgenomen in hoofdstuk 3 van Zo werken Wij. Nu een en ander beschreven is, volgt implementatie (zie 9 en 14) binnen de mobiliteitsopgave.

Colofon

Provincie Limburg

Limburglaan 10 Maastricht | Postbus 5700 6202 MA Maastricht

+31 (0)43 389 99 99 | postbus@prvlimburg.nl | www.limburg.nl

